

Recherche sur
L'usage & l'accès à l'automobile :
une liberté sous contraintes
pour les personnes & ménages à faibles ressources
pour le **Plan Urbanisme Construction Architecture**

« automobilistes pauvres »
&
automobilité
des personnes à faibles revenus
dans les agglomérations lyonnaise & grenobloise

En réponse à l'appel à propositions de recherche du Plan Urbanisme Construction Architecture en avril 1999 au titre du programme « Déplacements et inégalités », nous avons remis un projet intitulé « L'usage & l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes & ménages à faibles ressources » dans lequel nous proposons de traiter la question d'un point de vue relativement nouveau : celui de la possession (effective ou souhaitée) d'une voiture et de son usage en relations avec d'autres modes (dont, évidemment, les TC) par des personnes ou ménages à faibles revenus – ne leur permettant pas, à première vue, d'acquérir et d'utiliser normalement et durablement une voiture.

En effet, la problématique de l'inégalité en matière de déplacements, notamment par rapport aux inégalités sociales et de revenus, s'est longtemps posée presque uniquement en termes d'accès et de desserte TC d'une part, de proximité des services d'autre part. Pourtant, les efforts menés au titre de la politique des TC (TCSP, tarification) et de la politique de la ville (amélioration des services publics et privés dans les quartiers) ont changé la situation : la majorité de ces ménages ne sont plus en situation de « captivité » ou d'« enfermement » - notamment dans les villes avec TCSP comme l'agglomération lyonnaise ou grenobloise.

Dans le même temps, malgré les difficultés et obstacles (coûts d'usage et d'entretien, surtout avec la sévèrisation du contrôle technique), une partie des ménages à faibles revenus sont relativement bien équipés en voitures et ont des pratiques de mobilité automobile significatives. Il semble que ce type de ménage fait tout son possible pour éviter la démotorisation en cas de problème (ex : chômage, séparation, baisse de revenus).

C'est que l'« automobilité » n'est pas que le produit d'une contrainte ou d'un « modèle » s'imposant à tous : la voiture permet des déplacements et « programmes d'activités » impossibles ou très difficiles en TC. Plus fondamentalement, l'usage de la voiture ne peut être compris qu'en référence à des réseaux ou sociabilités dont elle est l'outil indispensable. C'est pourquoi ces ménages développent, au-delà des pratiques de déplacements en voiture, des stratégies et des « tactiques » pour accéder à l'automobile et pouvoir s'en servir.

Notre objectif de recherche était donc de décrire et de comprendre ces phénomènes d'"automobilité" et leurs logiques du point de vue de ménages « pauvres » (quelque part entre les minima sociaux et le SMIC) qui sont normalement tributaires des TC

Afin de neutraliser l'explication, trop évidente et facile, de l'aspiration à la voiture et de son usage par des « pauvres », nous avons délibérément choisi un parti méthodologique consistant à enquêter auprès d'"automobilistes pauvres" résidant dans des "quartiers sensibles" (selon la terminologie actuelle) à la fois bien desservis par les TC et qui ont fait l'objet d'efforts de longue date au titre de la politique de la ville.

A cet effet, nous avons choisi l'agglomération de Grenoble et celle de Lyon, dans lesquelles le réseau TC est remarquable (en témoigne leur classement parmi les premières dans le « palmarès » des TC) et la politique de la ville ancienne (plus de 20 ans maintenant) et se poursuit au titre du contrat d'agglomération concernant aussi le développement indispensable des TC pour ces "quartiers sensibles" qui logent une forte proportion de ménages ayant diverses difficultés économiques, sociales ou autres.

Au total, 6 quartiers ont fait l'objet des investigations de terrain (voir l'annexe I en fin de rapport):

- ♣ La Duchère (Lyon 9ème), Mermoz (Lyon 8ème), Bron-Parilly, Vénissieux - les Minguettes et Vaulx-en-Velin (GPU) dans l'agglomération lyonnaise
- ♣ Villeneuve de Grenoble (Arlequin) et Echirolles (Les Essarts & Surieux) dans l'agglomération grenobloise

Les investigations ont été menées sur 2 plans :

- ♣ de nombreuses rencontres avec plus de 80 intervenants ayant à faire aux divers « publics » à faibles revenus ("RMistes", jeunes en insertion, familles nombreuses à faibles ressources) et à leur insertion sociale et professionnelle (ANPE, agences d'intérim, etc)
- ♣ des entretiens semi-directifs auprès de 120 "automobilistes pauvres" ou personnes en situation d'"automobilité dégradée" (utilisateurs occasionnels d'une voiture, possesseurs d'une voiture inutilisée ou inutilisable, etc)

Les intervenants (ou « relais ») nous ont à la fois apporté leur connaissance du terrain et permis d'entrer en contact avec des "automobilistes pauvres" – espèce qui s'est avérée difficile à trouver, comme on le verra.

En effet, nous avons eu les plus grandes difficultés à trouver des "automobilistes pauvres", car beaucoup de personnes a priori susceptibles de l'être ne correspondaient pas à nos critères : ils avaient des revenus plus élevés que prévu (par exemple, pour des chômeurs ou "RMistes") ou leur voiture était immobilisée (panne, pas d'assurance, etc). Dans de nombreux cas, la notion d'automobilité dégradée serait tout à fait pertinente.

Cela nous a amenés à opérer un recentrage de notre recherche sur l'"automobilité" des « pauvres », en y incluant l'aspiration ou la préparation à l'achat et à l'utilisation d'une voiture (ex : préparation du permis de conduire) et, plus généralement, toutes les formes d'usage de la voiture (comme passager, en co-voiturage, etc).

Les entretiens, qui ont été bien plus informels que prévu, en raison des difficultés contextuelles (ex : entretiens en groupe), mais aussi d'expression des enquêtés pour qui la voiture et son usage, même quand ils en ont une, n'est pas une pratique structurée, à la différence de ce qui concerne l'habitat (logement, voisinage, itinéraire résidentiel, etc).

L'analyse de ces entretiens ne permet donc pas de quantifier des observations – ce n'en était d'ailleurs pas l'objet, puisque notre recherche était une première exploration très large de phénomènes mal connus – même sur le plan statistique. Toutefois, on verra que nos observations, basées sur un nombre évidemment sans signification statistique, sont cohérentes avec toutes les données quantitatives de cadrage que nous avons pris soin de rassembler.

Le lecteur pourra juger si notre ambition initiale d'explorer et baliser ce nouveau champ de l'"automobilité" des pauvres et des "automobilistes pauvres" est atteinte, mais il nous semble que les acquis de notre recherche devraient permettre d'aller plus loin du point de vue de la nécessaire quantification, par exemple par des enquêtes représentatives (enquêtes-ménages, sondages, etc).

Sans reprendre ici ce qui sera présenté en détail dans le rapport, nos investigations (recoupées avec d'autres sources, études, ou recherches, souvent quantifiées) permettent au moins de conclure que :

- ♣ il existe bien des "automobilistes pauvres" et de nombreux pauvres voudraient eux aussi accéder à l'"automobilité"
- ♣ l'"automobilité" est largement irremplaçable, y compris par les TC, quelle que soit leur excellence, non seulement parce que les TC ne répondent pas pertinemment à tous les besoins, mais parce que l'"automobilité" est d'abord une liberté et permet des activités et déplacements essentiels au mode de vie individuel, familial et social, difficiles ou impossibles autrement
- ♣ plus fondamentalement, l'accès des pauvres (du moins des smicards) à la voiture est d'abord la conquête d'un « ordinaire », comme l'a été en son temps celle du HLM neuf et confortable
- ♣ l'"automobilité" des pauvres est d'emblée menacée, d'abord parce que les "automobilistes pauvres" se « voient » bien au dessus de leurs moyens financiers, mais aussi parce que des facteurs d'augmentation du coût d'usage et d'entretien la mettent en cause à long terme, avec des risques d'une nouvelle inégalité

Enfin, nous avons tenté de repérer les problèmes et enjeux par rapport aux politiques publiques, notamment en matière d'inégalités sociales et d'environnement.

Par exemple :

- ♣ le fait que les réseaux TC, toujours essentiellement centripètes, et leur développement (TCSP) sont d'une certaine façon générateurs de nouvelles inégalités, les TC répondant mal aux besoins de « smicards » et autres personnes à petits salaires vivant dans la 1^{ère} couronne et dont les emplois sont en périphérie d'agglomération ou en 2^{ème} couronne (hors PTU). D'où la nécessité de trouver d'autres réponses aux besoins (ex : services de transport à la demande, taxi collectif ou autres)
- ♣ la voiture s'avérant souvent nécessaire pour l'accès à l'emploi, on peut se demander s'il ne faudrait pas trouver des solutions, parfois expérimentées (location subventionnée de voitures à tarif réduit), pour permettre à des smicards dont les entreprises de la périphérie des agglomérations ont bien besoin de se rendre à leur travail
- ♣ la « sévèrisation » du CT et des normes en matière de pollution automobile risquent d'évincer des pauvres de l'accès à la voiture, au risque de pratiques déviantes, déjà constatées en matière de CT et d'assurance
- ♣ l'utilisation des voitures les plus anciennes, en plus mauvais état et les plus polluantes par des "automobilistes pauvres" qui n'ont guère conscience du problème de pollution et, de toute façon, n'ont pas les moyens d'une remise en état indispensable. D'où la question de mesures pour encourager l'indispensable remise en état de ces véhicules et leur éviction du parc automobile
- ♣ la nécessité de traiter à la fois les questions environnementales de réduction de la pollution et celles de l'inégalité. Ainsi, des aides à objectif environnemental (ex : la prime aux voitures GPL) peuvent être à la fois peu efficaces et socialement injustes

Ces diverses questions pourraient donner lieu à des travaux futurs, concernant d'autres approches et disciplines (économie, environnement, etc)

Le rapport de recherche

Le présent rapport présente la démarche de la recherche depuis son origine, puis les résultats des investigations. Un sommaire détaillé (en tête du rapport) devrait permettre au lecteur de retrouver rapidement les questions traitées et les résultats.

Suivant la règle du genre, ce rapport **n'engage que son auteur** et en aucune façon d'autres personnes ou services – a fortiori ceux qui nous ont aidés dans notre démarche.

Le rédacteur prend l'entière responsabilité de l'analyse et de l'utilisation qu'il a pu faire des sources, études ou recherches utilisées.

Du point de vue de la présentation, quelques remarques :

- ♣ nous avons employé systématiquement certains termes, au risque de lasser. C'était inévitable, compte tenu du sujet (ex : les "automobilistes pauvres" ou l'"automobilité")
- ♣ nous avons pris le parti d'éviter les guillemets pour de nombreux termes qui sont expliqués plus précisément (ex : les pauvres et la pauvreté)
- ♣ de même, nous avons renoncé aux guillemets pour des termes qui peuvent paraître dévalorisants (ex : « smicards »), même s'ils désignent une réalité
- ♣ nous avons employé occasionnellement des termes du jargon à la mode aussi bien parmi les milieux professionnels (ex : « désincitation », « trappes à pauvreté ») ou du grand public, notamment de la presse (ex : « bobos »)
- ♣ des termes ou remarques nécessitant une explication (souvent du sens auxquels nous les prenons ou de la source) font l'objet d'une note auquel renvoie un astérisque
- ♣ nous avons fait systématiquement référence (notes en bas de page) aux données ou analyses présentées, malgré l'inévitable multiplication de références qui en résulte.

Les « pauvres » s'entendent ici comme des personnes ayant un **revenu quelque part entre les minima sociaux et le SMIC**.

Les prix sont souvent donnés en Frs (les enquêtes ayant été réalisées en 2001, avant le passage à l'€). Ils sont traduits au montant **en € arrondi**, en supposant qu'à terme, des prix arrondis en € remplaceront les sommes rondes en Frs auxquelles nous étions habitués :

- ♣ le plein à 200 Frs est traduit par 30 €
- ♣ la voiture (à l'état de quasi-épave le plus souvent) à 3000 Frs en 500 €
- ♣ la voiture « basique » utilisable coûtant 10000 à 13000 Frs devrait coûter 1500 à 2000 €

Un certain nombre de sigles sont couramment utilisés dans ce rapport :

AAH = allocation d'adulte handicapé	CT = contrôle technique
DE = demandeur(s) d'emploi	DSQ = développement social des quartiers
FFAC = Fédération Française des Automobile-Clubs	PTU = périmètre des TC urbains
RMI = Revenu minimum d'insertion	SMIC = salaire minimum de croissance
TC = Transports collectifs	TCSP = transports collectifs en site propre
VL = voiture légère (ou particulière)	VP = voiture particulière
VT = versement transport	ZA = zone d'activité
ZI = zone industrielle	

I - La problématique de départ & son recentrage

Le déplacement de la problématique vers l'automobilité des personnes à faibles ressources et l'automobilité dégradée

L'accès à l'automobile & l'usage de l'automobile par les pauvres : une question à la recherche & aux politiques publiques

On sait que, jusqu'à l'appel d'offres « déplacements et inégalités » qui incluait expressément la question de la motorisation des personnes à faibles revenus et/ou, plus largement, « défavorisés » à divers égards, la question de l'inégalité en matière de déplacements était essentiellement posée en termes de desserte TC et d'amélioration des équipements et services de proximité - notamment dans les quartiers sensibles (souvent qualifiés de « quartiers à problèmes »).¹

Les questions de l'accès à l'automobile et de son utilisation par les personnes ou ménages à faibles revenus sont maintenant intégrées aux réflexions sur les divers aspects du phénomène de l'automobile dans une approche prospective². Bien évidemment, plusieurs des recherches du programme « déplacements et inégalités » ont traité de ces thèmes³.

D'ailleurs, depuis l'engagement du programme déplacements et inégalités, l'automobilité des plus pauvres et/ou des habitants des quartiers sensibles n'est plus une question saugrenue – ces personnes étant supposées bénéficier des TC et ne pas être encouragées à devenir des "automobilistes insolubles" comme il y a eu des accédants à la propriété insolubles pour avoir acheté bien au-dessus de leurs moyens. Pourtant, notre proposition, explicitement ciblée sur les automobilistes pauvres avait été au début mal comprise des services chargés de son instruction administrative, le Plan Urbanisme Construction Architecture ayant dû argumenter pour en expliquer l'intérêt et la pertinence.

En réponse à l'appel d'offres « déplacements et inégalités » du PREDIT, on avait pris le parti suivant :

- ♣ la question des inégalités en matière de déplacements touchant les personnes et ménages à faibles ressources, tout particulièrement dans les quartiers sensibles où ils sont sur-représentés, ne se pose plus dans les mêmes termes qu'au début des années 80 avec le lancement de la politique de la ville (HVS, etc, vers 1977).

¹ Cf les travaux du séminaire animé par Thérèse Spector d'octobre 1992 à juillet 1993. Actes du séminaire « déplacements et liens sociaux », CETUR, Déplacements N° 14, 1993.

² Voir les réflexions du groupe sur les usages sociaux de l'automobile : Evolution du coût et de l'accès à l'automobile, Compte rendu de la réunion du 6 novembre 2000, Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST, février 2002. Compte rendu de J. Theys & E. de Vendoeuvre, dont notre contribution : Egalité ou inégalité d'accès à l'automobile ? L'accès à l'automobile des ménages à faibles ressources. Problématique et questions au départ d'une recherche PREDIT.

³ Notamment celle de G. Dupuy et O. Couttard : Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : Comparaison France / Royaume Uni, Université Paris X Nanterre, LATTS & Université de Manchester, septembre 2001.

En effet :

- ♣ ces quartiers sensibles ont bénéficié d'un gros effort d'équipements et services publics et (plus récemment) de commerces et services privés, qui font que leurs habitants, même pauvres, ont aujourd'hui à proximité des services leur évitant des déplacements contraints
- ♣ ces mêmes quartiers sensibles ont, au moins pour certains d'entre eux et dans certaines agglomérations (ex : Lyon et Grenoble), également bénéficié de l'amélioration des TC et plus particulièrement d'une desserte en TCSP (directe ou en rabattement court par bus fréquents sur les stations de métro à Lyon). De plus, des tarifs très sociaux (notamment à Grenoble) ont réduit les obstacles du coût de l'usage des TC
- ♣ par contre, une autre inégalité apparaît plus flagrante après ces évolutions, celle de l'inégale possession et de différents usages de la voiture, puisque l'on observe :
 - ♣ une possession significative de voitures par les ménages des quartiers sensibles (même si les plus pauvres sont certainement peu motorisés) et de nombreux déplacements en VP
 - ♣ la présence dans l'espace public des quartiers de voitures dans des états assez divers (souvent des épaves ou quasi-épaves) plus ou moins « roulantes », ainsi que de pratiques (ex : réparation sur les « parkings ») d'entretien à l'économie de voitures d'automobilistes pauvres.
- ♣ cela correspond (ce que la recherche a pu vérifier) à des pratiques rationnelles au regard de conditions ou besoins de déplacements :
 - ♣ la bonne desserte TC (encore plus en TCSP) est centripète. Elle permet d'aller plus facilement en ville (achats ou, du moins, flânerie), mais ne répond pas aux besoins de déplacements en périphérie et/ou à certaines heures ou moments (déplacements en famille le week-end, aller au travail tôt le matin, etc)
 - ♣ la voiture offre des avantages que les automobilistes pauvres apprécient comme tous les autres (temps de parcours, confort, etc) par rapport aux TC
 - ♣ la voiture, comme hier le logement HLM (confortable) est devenu une norme, au sens d'un objet ou service auquel tout le monde a en quelque sorte « droit », même si son coût est objectivement excessif par rapport aux revenus

Pour vérifier ces hypothèses ou observations, nous proposons d'enquêter dans plusieurs quartiers sensibles des agglomérations de Lyon et Grenoble **où le réseau TC et TCSP est excellent**. Dans la plupart des quartiers étudiés, les habitants ont **des services à proximité** et ont **accès par TC à la ville-centre**.

Dans ces quartiers relativement bien desservis et équipés, **l'usage de la voiture ou les tentatives d'y accéder malgré toutes les difficultés inhérentes aux faibles revenus** (coût de la voiture et de son usage) ou à d'autres « handicaps » (ex : illettrisme) **devrait donc répondre à des besoins auxquels les TC ne répondent pas**, à moins que l'accès à la voiture ne soit qu'une « imitation » de modèles sociaux qui s'imposeraient à ces ménages ou encore (notre point de vue) que ce soit **tout simplement une possession et une pratique** aussi banales et **ordinaires** que celle d'un **logement HLM confortable**.

Une double recentrage de la recherche une 1^{ère} reconnaissance des phénomènes de l'automobilité & des automobilistes pauvres

La grande difficulté de trouver des automobilistes pauvres et le fait que l'on trouve peu de cas « purs » d'automobilistes pauvres nous ont amenés à un « décentrement » de la recherche sur l'automobilité des personnes et ménages à faibles ressources, qu'ils possèdent ou non une voiture.

Entre la phase exploratoire et le passage aux investigations de terrain, nous avons dû faire un **double recentrage** :

- ♣ **du champ de la recherche** (donc des enquêtes) qui ne concerne plus seulement des automobilistes pauvres, mais plutôt l'automobilité de personnes à faibles revenus (ou smicards ou quelque part entre les minima sociaux et le SMIC), y compris des non-possesseurs de voiture
- ♣ **de la démarche**, en réalisant des entretiens informels plutôt que d'après un canevas de type questionnaire, sur les représentations, attitudes ou attentes au regard de l'automobilité et de la mobilité - la tentative de décrire complètement et précisément des pratiques liées à l'automobile s'étant avérée impraticable avec la plupart des « publics » initialement visés (les personnes à très faibles ressources entre les minima sociaux et nettement en dessous du SMIC)

Rappelons que la présente recherche est une première reconnaissance du vaste champ des « automobilistes pauvres » et le l' « automobilité » des pauvres (au sens de la définition statistique).

Nous n'avons ni l'ambition, ni les moyens de faire une description complète et chiffrée de ces phénomènes.

Par contre, nous avons délibérément cherché à en faire un « cadrage » aussi large que possible en ne nous limitant pas à ce qui est déjà connu et étudié (ex : la motorisation ou les déplacements par mode).

De même, nous n'avons ni l'ambition, ni les moyens méthodologiques de quantifier les phénomènes observés. Toutefois, nos investigations sont cohérentes par rapport aux nombreuses données quantitatives dont nous disposons.

Une vérification quantitative de nos résultats supposerait des enquêtes représentatives sur d'importants échantillons, comme les sondages ou les enquêtes ménages.

II- Les investigations de la recherche

La première phase de recherche a été menée sur plusieurs plans :

- travail documentaire et collecte de données statistiques
- série de contacts avec les intervenants de terrain (Chefs de projet DSU, services sociaux, services de l'Etat, agences d'urbanisme, autorité organisatrice des TC, services des collectivités territoriales, etc)
- observations et collectes d'études ou données sur ces terrains

Parallèlement, nous avons participé à des échanges scientifiques à divers titres :

- au Groupe permanent de réflexion sur les véhicules automobiles du futur du Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la DRAST⁴ où Maurice Chevallier a fait une présentation de la recherche en cours le 6/11/2000
- séminaire sur « la civilisation de l'automobile » de la Faculté de philosophie⁵ de Lyon 3 et du LET
- au club mobilité du CERTU le 17/3/2000 sur le thème « ville émergente : ville divergente »
- au séminaire DRAST/CERTU sur la mobilité et la politique de la ville du 18 décembre 2001
- et, bien entendu, à la plupart des séances du séminaire « déplacements et inégalités » organisé conjointement par le Plan Urbanisme Construction Architecture et le PREDIT

Au cours de la recherche, M. Chevallier a remis plusieurs rendus intermédiaires ou notes (notamment aux divers séminaires) :

- note intermédiaire d'avancement (1^{ère} phase de la recherche), octobre 2000, 32 pages
- note pour la réunion du 15 mars 2001, 9 pages et le débat à cette occasion⁶
- note à l'issue de la 2^{ème} phase de la recherche, mai 2001, 38 pages
- dernière note intermédiaire d'avancement (3^{ème} phase de la recherche) « automobilistes pauvres » & automobilité des personnes à faibles revenus dans les agglomérations lyonnaise & grenobloise Les enquêtes & rencontres auprès de relais et intervenants & d'automobilistes pauvres à Grenoble et à Lyon, 10 pages
- note sur l'automobilité des personnes & ménages à faibles ressources pour la journée sur la mobilité & la politique de la ville du 18/12/01 DRAST/CERTU, 4 pages

Les rencontres & entretiens de terrain

Les enquêtes de terrain

Au final, en raison des difficultés rencontrées pour accéder aux automobilistes pauvres recherchés et les enquêter, nous avons réalisé 2 séries de rencontres et entretiens :

- ♣ une première avec des relais et intervenants
- ♣ la seconde avec des automobilistes pauvres et autres personnes à faibles ressources (ou parfois à ressources au moins égales au SMIC), automobilistes ou non

Les rencontres avec les relais & intervenants de terrain

Nous avons cherché dans les quartiers initialement définis, puis un peu plus largement, des personnes ou organismes en contact à divers titres avec d'éventuels automobilistes pauvres et, surtout, des personnes et ménages à faibles ressources.

Cela nous a conduit à des rencontres avec ces divers relais, en évitant de faire double emploi avec les enquêtes menées par Dominique Mignot et Christian Harzo. A la différence de leur approche, nous avons fondé notre recherche sur des entretiens directs auprès d'automobilistes pauvres (puis également de personnes à faibles ressources automobilistes ou non) et non seulement sur des réponses recueillies par ces relais.

Ces relais sont les suivants, pour les seuls contacts ayant mené à des entretiens avec des automobilistes pauvres :

⁴ Séminaire animé par Jacques Theys à la DRAST (tél 01 40 81 68 09)

⁵ Sous la direction de Régis Debray et Marc Guillaume (tél 04 72 72 64 64)

⁶ Voir le compte-rendu de l'exposé et du débat par Françoise Enel.

- ♣ associations d'insertion ou entreprises d'insertion (28 entretiens)
- ♣ association de suivi de demandeurs d'emploi ou autres publics en difficulté (18 entretiens)
- ♣ centre de formation (12 entretiens)
- ♣ centre social (7 entretiens)
- ♣ ANPE (agence locale) (5 entretiens)
- ♣ foyer CHRS (3 entretiens)
- ♣ Maison du département (service social départemental) (2 entretiens)
- ♣ Mission Locale (2 entretiens)
- ♣ Office HLM (2 entretiens)
- ♣ CCAS (1 entretien)

Au total, nous avons vu **plus de 80 organismes ou relais**, soit **plus de 100 personnes** (pour explorer avec eux les divers aspects de la mobilité des « publics » dont ils s'occupent, notamment du point de vue :

- ♣ de l'emploi, de l'insertion, de la formation et de l'accès à l'emploi
- ♣ des autres déplacements
- ♣ des usages et attentes relatifs aux TC
- ♣ des usages et usagers de la voiture

Nous avons donc vu un bien plus grand nombre de relais que prévu, puisque nous pensions pouvoir faire les 80 enquêtes par l'intermédiaire d'une vingtaine de contacts avec des relais.

Les terrains d'étude à Grenoble & à Lyon : des quartiers sensibles bien desservis par les TC & bien équipés

Nous avons cherché à tenir le principe de la démarche initiale : enquêter auprès d'automobilistes pauvres et, finalement, à propos de l'automobilité des personnes et ménages à faibles ressources dans des quartiers où ces ménages sont concentrés (du moins sur-représentés).

Pour neutraliser l'explication trop facile d'un recours à la voiture par le déficit de desserte TC, nous avons délibérément retenu des quartiers où cette desserte est bonne, voire excellente, dans les agglomérations de Grenoble et de Lyon, caractérisées par un excellent réseau avec des TCSP (métro à Lyon, tramway à Grenoble et plus récemment à Lyon). Nous avons tout aussi délibérément choisi des quartiers sensibles ayant depuis longtemps fait l'objet de la **politique de la ville** (époque HVS parfois, comme les Minguettes⁷) et bien équipés en services publics comme en services sociaux. Nous connaissions déjà bien la plupart des ces quartiers⁸, ayant parfois suivi toute l'histoire du grand ensemble de son origine aux divers avatars de la politique de la ville, comme à Bron-Parilly, Mermoz, la Duchère, aux Minguettes et à Vaulx-en-Velin.⁹

⁷ Voir notre étude pour le pré-dossier HVS des Minguettes à Vénissieux -vie sociale et modes de vie des différentes catégories et groupes de population des Minguettes, 1980. Pour l'Agence d'Urbanisme de Lyon. Avec la collaboration de Bruno Voisin.

⁸ Par exemple :

Evaluation des 8 opérations PLDS de la Région Rhône Alpes (Mistral à Grenoble, La Duchère et Mermoz à Lyon, La Monnaie à Romans, Montchovet à St-Etienne, Valence-le-Haut à Valence, La Grappinière et Vaulx-la-Grande Ile à Vaulx-en-Velin, les Minguettes à Vénissieux), pour la Préfecture de Région Rhône-Alpes, 1989.

Mission de conseiller en évaluation pour le programme DSQ de la Ville Neuve d'Echirolles, pour la Ville d'Echirolles. Mission menée en partenariat avec ADYS, 1994.

Evaluation du programme de développement social urbain du quartier des Minguettes à Vénissieux, pour la Ville de Vénissieux. Mission menée avec ORGECO, 1994.

⁹ Voir notre recherche : Les ensembles à problèmes : le traitement urbain des problèmes sociaux, 4 études de cas (les Minguettes à Vénissieux, la Grappinière et la Cité TASE à Vaulx en Velin, la cité Olivier de Serres à Villeurbanne) pour le Ministère de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur, 1988.

Conformément à notre projet, nous avons donc enquêté sur les terrains initialement proposés, sauf 2 cas particuliers (Terrailon à Bron et Mistral à Grenoble) :

Dans l'agglomération lyonnaise :

- ♣ Vénissieux (essentiellement les Minguettes)
- ♣ Vaulx-en-Velin (périmètre GPU, dont la ZUP et la Grappinière)
- ♣ La Duchère (quartier DSU)
- ♣ Mermoz (8ème arrondissement de Lyon) (quartiers DSQ)
- ♣ Bron-Parilly (le 1er grand ensemble lyonnais, datant de la fin des années 50)

Ces quartiers sensibles sont assez bien ou très bien desservis par les TC* :

- ♣ Mermoz est situé à proximité d'une station de métro
- ♣ la Duchère comme les Minguettes et Vaulx-en-Velin sont desservis par un excellent rabattement par bus (un peu moins bien à Vaulx-en-Velin)
- ♣ Bron-Parilly est moins bien desservi par les rabattements de bus, mais bénéficie pour une partie du quartier (coupé en 2 par l'arrivée de l'A43) d'une station de tramway depuis le début 2001

Ces quartiers sont bien reliés à l'hypercentre (Bellecour/République/Terreaux) et au grand centre commercial régional de la Part-Dieu, destinations favorites des jeunes qui peuvent ainsi vivre la ville et pas seulement « rouiller » en pied de tour*.

** voir en annexe I en fin de rapport*

la localisation des secteurs d'enquête par rapport au réseau TC de l'agglo

Dans l'agglomération grenobloise :

- ♣ la Villeneuve de Grenoble (Arlequin)
- ♣ la ville neuve d'Echirolles (Les Essarts et Surieux)

Ces 2 secteurs sont bien situés sur la ligne de tramway vers le centre-ville rejoignant un autre "quartier sensible" (Fontaine). Ils sont à proximité d'un grand centre commercial de l'agglomération faisant fonction de centre-ville de complément au centre-ville très accessible par le tramway.*

** voir en annexe I en fin de rapport*

la localisation des secteurs d'enquête par rapport au réseau TC de l'agglo

Toutefois, nous avons dû modifier ou élargir les secteurs où résident ou travaillent les enquêtés pour diverses raisons :

- ♣ dans un des quartiers (le Terrailon à Bron), l'équipe DSU a jugé qu'il n'était pas souhaitable d'enquêter, compte tenu d'un contexte difficile et très sensible (notamment de problèmes importants concernant la desserte TC du quartier)
- ♣ le quartier de Mistral (à Grenoble) a finalement été écarté en raison d'une mauvaise desserte TC (nous voulions des quartiers sensibles bien desservis pour neutraliser la variable TC dans l'observation de l'automobilité)
- ♣ certains relais (ex : ANPE ou entreprises d'insertion) ont parfois une implantation ou une aire d'action qui ne correspond pas exactement aux quartiers choisis

Cela ne nous paraît pas avoir mis en cause le parti méthodologique initial : enquêter auprès de personnes à faibles ressources dans des quartiers où elles sont sur-représentées, ces quartiers étant bien desservis par les TC afin que l'usage de la voiture ou l'aspiration à celle-ci ne soit pas explicable a priori par une absence de TC et/ou un sous-équipement public.

Le « désenfermement » des quartiers sensibles à Grenoble & à Lyon grâce aux TCSP

D'abord à Lyon dès les années 80, puis à Grenoble avec la mise en service du tramway, plusieurs des quartiers sensibles (alors qualifiés de « grands ensembles », voire de « Villeneuve » à Grenoble) ont bénéficié d'un véritable « désenfermement » du fait de leur desserte directe par TCSP ou, du moins, en rabattement.¹⁰ Grenoble a été pionnière grâce au tram, puisque le tramway grenoblois a été l'un des premiers nouveaux trams de France après celui de Nantes.¹¹

Les quartiers sensibles : plus de « pauvres » et de « publics » en difficulté qu'ailleurs

A Lyon, bien qu'il n'y ait pas correspondance entre « automobilistes pauvres » et quartiers sensibles, les secteurs retenus logent 2 fois plus de « pauvres » que le reste de l'agglomération (exemple de Lyon)¹². En effet, les 25 ZUS* logeaient plus d'1/6 (17,7%) de la population du Grand Lyon en 1990**, mais :

- les 3/10 (30,8%) des "RMistes" à fin 97
- les 3/10 (30,7%) des allocataires CAF à bas revenus au 31/12/97

* zones urbaines sensibles

** dernières données connues en 1999 (recensement de mars 1990)

Les « pauvres », automobilistes ou non, y sont donc tout particulièrement concentrés. Mais, bien évidemment, on n'aura pas étudié l'automobilité de tous les « pauvres » de l'agglomération – ce qui n'était pas du tout l'objet de la recherche.

Malheureusement, les données du recensement de 1999 au niveau de ces quartiers sensibles n'étaient pas encore exploitées au moment de la rédaction du rapport (1^{er} trimestre 2001).

Toutefois, une étude récente de l'INSEE d'après le recensement de 1999 sur les "quartiers sensibles"¹³ confirme qu'il y a non seulement plus de chômeurs* et de personnes en activité plus ou moins précaire (CDD, intérim, emplois aidés, stages), mais que cette proportion a augmenté depuis 1990, traduisant une concentration (voire une « ghettoïsation ») des plus pauvres et/ou précaires. **Notre choix a priori de ce type de quartiers reste pertinent, les investigations l'ont confirmé.**

* au sens du recensement (bien plus de chômeurs que selon la définition BIT, déclaration des recensés)

Motorisation & mode de déplacement domicile-travail dans les quartiers sensibles étudiés

Ne disposant pas de l'exploitation du recensement de 1999 au niveau des quartiers sensibles étudiés, les résultats du RGP de 1999 sur Vaulx-en-Velin, où le GPU couvre une grande partie, la plus peuplée, de la commune, recourent les données de l'Observatoire d'après le RGP 1990 :

¹⁰ Voir par exemple nos travaux lors de la mise en service de la 1^{ère} ligne de métro de Lyon :

L'impact du métro de Lyon sur les comportements et les modes de vie de ses habitants, pour l'IRT (devenu INRETS), 1980 (avec la collaboration de Bruno Voisin).

Les déplacements et l'usage du métro (enquête auprès de 1000 ménages dans la Communauté Urbaine de Lyon), pour l'Agence d'Urbanisme et le SYTRAL, 1981.

¹¹ Voir notre étude : L'impact du tramway de Nantes sur les comportements et les modes de vie -image du tramway, pour la SEMITAN, 1988.

¹² Observatoire des territoires sensibles, Rapport annuel 1999, Agence d'Urbanisme de Lyon.

¹³ Les zones urbaines sensibles, Insee Première N° 835, mars 2002.

- ♣ seulement 31% des ménages n'avaient aucune voiture,
- ♣ mais 51% en avaient une seule, soit à peu près la moyenne nationale (d'après les enquêtes CCFA/Sofres)
- ♣ 18 % en avaient au moins 2, contre environ 30% en moyenne nationale

Les déplacements domicile-travail au RGP99 se faisaient :

- ♣ **6 fois sur 10 en voiture**, mais si l'on distingue les actifs travaillant dans la commune, moins de 1/2 font ces trajets en voiture, alors que ceux travaillant en dehors de cette commune sont près des 2/3 à se rendre au travail en voiture
- ♣ dans 24 % des cas en TC, mais 27 % pour ceux allant travailler hors de la commune
- ♣ mais seulement 2 % des actifs se rendaient au travail à pied (mode exclusif). :

Les enquêtes & les enquêtés à Grenoble & à Lyon

L'enquête auprès de 120 personnes n'ayant évidemment aucune représentativité (au sens statistique du terme), quelques caractéristiques permettent simplement d'estimer que nos enquêtés reflètent bien la diversité des situations d'automobilistes pauvres et/ou d'automobilité des plus « pauvres » malgré des biais dont nous nous sommes aperçus en cours d'enquête (impossibilité de trouver certains « publics » pour un entretien) et à l'analyse des entretiens.

Du point de vue du sexe des enquêtés, les femmes sont sur-représentées parmi les enquêtés (près des 2/3). C'est probablement en partie parce que les « relais » ont un « public » étant fortement « féminisé ». Mais cela traduit aussi le fait que les femmes sont plus souvent chômeuses (au sens de l'INSEE, disponibles ou non pour un emploi, cherchant activement ou non), comme le montre une récente étude de l'INSEE sur la population des quartiers sensibles¹⁴, puisque près de 3 femmes sur 10 y sont chômeuses

Du point de vue de l'âge des enquêtés, une forte proportion sont des personnes de plus de 40 ans, dont beaucoup de femmes désespérant trouver ou ne cherchant plus vraiment un emploi - à moins que cet emploi soit littéralement au pied de l'immeuble (pas de transport) et, si possible, un temps partiel avec des horaires compatibles avec les tâches familiales. Ces personnes semblent souvent plus ou moins « inemployables ».¹⁵

Nos enquêtés sont, par ordre de fréquence :

- ♣ des personnes de 40 à 50 ans (4/10 des enquêtés)
- ♣ des personnes de 30 à 40 ans (1/4)
- ♣ des moins de 30 ans (1/5)
- ♣ des plus de 50 ans (1/8)

¹⁴ Les zones urbaines sensibles, Insee Première N° 835, mars 2002.

¹⁵ Ceci serait évidemment à développer comme nous l'avons fait dans notre étude : Evaluation qualitative de l'action menée par le Service de Contrôle de la Recherche d'Emploi en Rhône-Alpes (notamment dans la Drôme, l'Isère, le Rhône et la Savoie), pour la DRTEFP Rhône-Alpes, 1995.

Du point de vue de la nationalité et/ou de l'origine (plus ou moins bien connue, la question de la nationalité n'ayant pas été posée en tant que telle), les Français sont majoritaires parmi nos enquêtés (un peu moins de 6/10). On compte nombreux étrangers de diverses origines un peu plus nombreux que les Maghrébins (autres que les Français d'origine maghrébine nés ou élevés en France). Cela ne reflète pas seulement les « publics » passant par les relais, mais traduit une réelle sur-représentation parmi les chômeurs des étrangers dans les "quartiers sensibles" puisque plus du 1/3 sont chômeurs (au sens de l'INSEE, disponibles ou non pour un emploi, cherchant activement ou non)¹⁶

Du point de vue de la situation individuelle et familiale, les personnes seules avec enfant(s) sont également sur-représentées parmi les enquêtés qui sont :

- ♣ d'abord des personnes (généralement des femmes) seules avec 1 ou plusieurs enfants (plus de 6/10 des enquêtés dont on connaît la situation familiale avec certitude). Ces enquêtés ont aussi souvent 4 enfants ou plus qu'un seul. Cela rend évidemment problématique leur accès à l'emploi
- ♣ des isolés (personnes seules) dans 1/3 des cas
- ♣ enfin des familles « normales » (couple avec enfants) dans 1/8 des cas

Du point de vue de l'activité, moins de 4/10 des enquêtés ont un emploi ou une activité - de plus, il s'agit souvent d'un emploi plus ou moins précaire (CDD, intérim, etc) ou d'une activité de type emploi aidé ou CES. De nombreux autres sont en formation ou stage, plus souvent de courte durée ou de type « préparation » à l'emploi que formations véritablement qualifiantes, comme nous l'avions déjà vu à de nombreuses reprises dans le passé à l'occasion de nos études sur l'insertion et l'accès à l'emploi de ces divers « publics ».¹⁷ Cela recoupe bien les observations de l'INSEE sur les quartiers sensibles¹⁸

Les revenus des enquêtés sont assez mal connus, beaucoup n'ayant pas répondu et la question n'ayant pu être posée lors des entretiens collectifs. Nous avons noté des réponses plus ou moins douteuses, l'entretien faisant parfois apparaître que le revenu réel était plus important que celui déclaré d'emblée ou que l'enquêté vit avec quelqu'un disposant de revenus plus « normaux ». Il n'en reste pas moins qu'en passant par ces relais, nous avons touché prioritairement des personnes à faibles revenus qui disposent probablement **en majorité de 600** □ (4000 Frs environ) **à 850** □ (5500 Frs environ), hors Allocations familiales, bien que nous ne sachions pas toujours si c'est le seul revenu du ménage.

Du point de vue du permis de conduire, compte tenu des difficultés à trouver de « vrais » automobilistes pauvres, des enquêtés n'ayant pas de voiture et généralement pas le permis, les 2/3 ont (ou disent avoir) le permis de conduire et d'autres cherchent à le passer – « biais » dû au fait que certains « relais » préparent au permis de conduire ou, plus exactement, l'examen de code.

Du point de vue de la motorisation des enquêtés, pour les situations connues, près des **7/10 ont une voiture** (la leur ou celle du conjoint). Parmi les enquêtés vivant dans un ménage motorisé, pour

¹⁶ Les zones urbaines sensibles, Insee Première N° 835, mars 2002.

¹⁷ Voir, par exemple :

Etude d'une opération d'évaluation bilan pour des demandeurs d'emploi de longue durée dans le Département de la Drôme pour la Direction Régionale du Travail et de l'Emploi, 1991.

Etude de l'audit des organismes de formation du département de la Loire (travaillant sur le programme SIFE et CFI) réalisées par les partenaires du service public de l'emploi et de la formation professionnelle pour la Direction Régionale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle de Rhône-Alpes, 1996.

¹⁸ Les zones urbaines sensibles, Insee Première N° 835, mars 2002.

presque 4/10 la voiture appartient au conjoint ou aux parents. Presque 1/5 des ménages d'enquêtés sont bi-motorisés (dont des ménages de 2 « smicards »).

Nos **difficultés à trouver des automobilistes pauvres** qui, pourtant, **existent bien** puisque nous en avons enquêté et qu'ils apparaissent dans les statistiques recourent l'observation de J-P Dupuy à propos de la recherche de J-M Beauvais (« Vivre sans voiture ») : à partir de 10000 réponses d'un échantillon national, la recherche d'un ménage avec 3 ou 4 enfants et un revenu compris entre 50 et 120 KF (7,6 à 18,3 K€) ne laisse que quelques centaines de cas.

Des automobilistes pauvres qui ne sont peut-être pas vraiment pauvres

En réalisant les enquêtes, nous avons repéré des invraisemblances quant aux revenus des enquêté(e)s (souvent connus comme bénéficiaires de minima sociaux ou de dispositifs correspondant à des indemnités très inférieures au SMIC) par rapport à leur voiture et à l'usage de celle-ci.

Quelques exemples :

- ♣ un demandeur d'emploi sans autre ressource (avouée) que l'AAH de sa conjointe roule 700 km par semaine (recoupé par ses dépenses en carburant), ce qui laisse supposer une vie très active
- ♣ un enquêté aurait acheté une voiture à 75 KF (plus de 11400 €) alors qu'il était en CES
- ♣ un jeune employé (à temps partiel) en intérim vient à l'agence dans une voiture allemande de haut de gamme (coûtant plusieurs dizaines de K€), malgré un salaire de l'ordre de 4000 Frs (610 €) par mois

On retrouve ici les nombreuses observations (ou anecdotes) relatives à ces divers « publics » à très faibles ressources, notamment :

- ♣ la « fraude » aux minima sociaux de la part de gens qui ont des ressources non déclarées (pas forcément issues de la délinquance : travail « au noir » notamment)
- ♣ les « faux pauvres » qui ne le sont en quelque sorte qu'administrativement, suivant l'exemple banal du ou de la "RMIste" isolé(e) vivant avec quelqu'un ayant de bons revenus
- ♣ les délinquants dont le RMI (ou le CES) est la « façade » légale d'une activité peu avouable.

Au-delà d'analyses sur la pauvreté et la délinquance, il en découle évidemment qu'il est en pratique **très difficile** (cf supra) **de trouver de « vrais » automobilistes pauvres** et que **certain de ceux qui paraissent l'être ne sont peut-être pas vraiment pauvres.**

Après-coup, nous regrettons d'avoir **voulu trop bien faire et rechercher des automobilistes pauvres parmi les plus pauvres**, vers le niveau des minima sociaux, alors que les automobilistes pauvres sont généralement des « smicards » - notamment à temps partiel.

Toutefois, cela **nous assure de ne pas avoir oublié les plus pauvres** (en termes monétaires, mais aussi par rapport à d'autres « handicaps »), automobilistes ou non.

Bien que nous nous attendions à quelques problèmes, il s'est avéré **impossible de réaliser des entretiens classiques sur canevas** – un tel canevas ayant été élaboré, mais n'étant pas utilisable pratiquement. En effet, les "automobilistes pauvres" ne se prêtent pas à un entretien très structuré, de plus, ils (et surtout elles) ignorent souvent des données concernant leur voiture (ex : modèle, année, consommation, budget, etc).

Nous avons donc dû réaliser des entretiens bien moins structurés que le modèle canonique de l'entretien compréhensif¹⁹, parfois un bref contact où il fallait poser quelques questions ciblées.

Ces entretiens ont souvent eu lieu avec des groupes lors de réunions de « publics » supposés a priori pouvoir être des automobilistes pauvres. En particulier dans des structures d'insertion ou de formation :

- ♣ missions locales
- ♣ associations d'insertion
- ♣ entreprises d'insertion
- ♣ organismes de formation « sous-traitants » de l'ANPE
- ♣ permanences de travailleurs sociaux, centres sociaux ou associations

120 entretiens : un seuil de redondance à défaut de représentativité

Au final, nous pensons avoir largement atteint le « seuil de redondance » où un nouvel entretien n'apporte que rarement du nouveau, sans pour autant prétendre à une représentativité qui supposerait au moins 2 conditions très difficilement réalisables :

- ♣ un échantillon important (de l'ordre de 1000 personnes à faibles ressources et 400 automobilistes pauvres) malgré l'absence d'une base de données pour tirer cet échantillon (ne laissant que la technique bien connue des instituts de sondages, les quotas)
- ♣ un échantillon vraiment représentatif malgré les non-réponses, les fausses réponses (ex : sur les revenus)

Nous avons enquêté non seulement des automobilistes pauvres, mais certains pas vraiment pauvres (cela n'apparaissant souvent qu'en cours d'entretien) pour explorer plutôt l'automobilité de personnes à faibles revenus et leur mobilité en général.

Pour cela, nous avons mené des entretiens plus « qualitatifs » et exploratoires sur les représentations, attitudes ou attentes au regard de l'automobilité, sans forcément parvenir à décrire complètement et précisément des pratiques. En effet, compte tenu de leurs difficultés de vie et d'expression, une grande partie des personnes à faibles revenus sont peu intéressées (voire carrément indifférentes) à un entretien ciblé sur l'accès et l'usage de la voiture - à la différence d'un questionnement sur le logement ou sur l'emploi.

Les entretiens & leurs limites : explorer, expliquer et comprendre mais pas chiffrer, bien que nos observations recourent les sources quantitatives

A partir d'un canevas thématique, jamais intégralement appliqué, nous avons regroupé a posteriori les thèmes et réponses* et, pour certaines données (ex : prix d'achat de la voiture, coût de l'assurance, somme consacrée au plein de carburant, etc) obtenu assez souvent des nombres.

* *voire en annexe II à la fin du rapport le canevas(reconstruit a posteriori, mais proche du canevas initial*

¹⁹ Cf Jean-Claude Kaufmann : L'entretien compréhensif, Nathan, 2001 (2^{ème} édition).

Il est **impossible et méthodologiquement aberrant de prétendre à une « quantification »**. On n'indiquera donc ici que des classements de fréquence de réponse et quelques nombres ou valeurs (ex : prix des voitures, de l'assurance, du « plein », etc). Cela permet au moins de distinguer les situations et événements rares et ceux fréquemment rencontrés.

Nos investigations (rencontre avec des relais et entretien avec des « pauvres », automobilistes ou non) **recourent tout à fait les données statistiques et les sondages** supposés **représentatifs**. Cela vaut pour la quasi-totalité de nos observations.

Nous pouvons donc considérer que nos résultats sont validés, bien que nos enquêtées n'aient aucune représentativité et n'apportent aucune preuve quantitative de ce qui reste intrinsèquement une approche anecdotique – conformément au parti méthodologique initial.

En tout état de cause, rappelons que **notre ambition était d'ordre qualitatif** : repérer, expliquer et comprendre des pratiques et des représentations de l'accès à la voiture et de l'usage de celle-ci. Nous espérons y être largement parvenu

III - Pauvreté & automobilité : données & incertitudes statistiques

Les pauvres : toujours 1 ménage sur 7 ?

Notre recherche portant sur des personnes et ménages désignés de façon volontairement schématique comme des automobilistes pauvres, il faut évidemment se donner des références quant aux revenus correspondants. Autrement dit : **une définition opératoire** (utilisable) et suffisamment claire de la pauvreté – du moins **de niveaux de pauvreté**. Comme ce n'était pas notre sujet, nous n'avons pas fait un travail bibliographique et, encore moins théorique, sur la pauvreté. Cela a d'ailleurs été fait dans le cadre du programme.²⁰

Rappelons que le **seuil de "pauvreté monétaire"** est fixé par convention à 50% de la valeur médiane des revenus en France.²¹ En 2000, le seuil de pauvreté était de 3361 francs (512 □) pour une personne seule) et 11,3 % disposaient de moins de 3 361 francs (550 □), seuil de pauvreté).

L'Observatoire de la pauvreté estime la proportion de ménages « pauvres » (revenus inférieurs à 40% du revenu médian et non 50% dans cette étude) en 2001 à 14%, soit 1/7. Cela correspondant à un revenu un peu inférieur à 447,6 □ (2936 Frs environ).²²

De même, des études récentes²³ confirment l'existence de « **travailleurs pauvres** » (notamment divers intérimaires, salariés à temps partiel, etc) représentant 1,3 million d'actifs dont les ¾ avaient gagné moins de 42000 Frs (6400 □) de revenus fiscaux en 1996. Il existe bien d'autres catégories de « pauvres », automobilistes ou non, notamment²⁴ :

- ♣ près d'1 million (993000) de "RMistes"
- ♣ près de 600000 (589000) bénéficiaires de l'AAH

²⁰ Voir le rapport de D. Mignot et de son équipe : Mobilité et grande Pauvreté, Rapport intermédiaire n°1, Juillet 2000. Bibliographie thématique pp 16 à 30.

²¹ Voir : Mignot et collaborateurs, recherche citée, page 52.

²² D'après les Echos du 7/2/02.

²³ Les « travailleurs pauvres », INSEE Première N° 745 octobre 2000,

²⁴ Bénéficiaires des prestations légales en métropole au 31/12/99, CNAF.

Ces « pauvres » sont sur-représentés dans certaines catégories de population²⁵. Les pauvres étaient surtout (en 1997) :

- ♣ des adultes isolés avec 3 enfants ou plus (22,1% de pauvres contre 7% en moyenne)
- ♣ des adultes isolés avec 2 enfants (15,1% de pauvres)
- ♣ des couples avec 3 enfants (11,2 % de pauvres) ou des adultes isolés avec 1 enfant (10,9%)
- ♣ des adultes isolés sans enfants (11,7 % de pauvres)

Nous avons bien retrouvé ces catégories parmi nos enquêtés.

Pour les enquêtes que nous avons réalisées auprès d'automobilistes pauvres, nous avons tout simplement recherché des personnes (et, autant que possible, des ménages) vivant avec un **revenu allant des minima sociaux** (en principe universels, sauf pour les moins de 25 ans, non éligibles au RMI) **au SMIC** et, si possible, en deçà du SMIC.

Au 1^{er} trimestre 2002, le SMIC (brut*) allait de 1081,12 □ à 1127,73 □ bruts pour un plein temps de 35 heures**, un « smicard » touchant actuellement environ **891²⁶ à 897 □ nets***** (5845 à 5883 Frs). On sait que de nombreux « smicards » ne travaillent pas à plein temps et que leur salaire net réel est très inférieur, s'approchant des minima sociaux – d'où les effets de trappe à pauvreté et de désincitation à l'emploi récemment découverts par les politiques).

** avant retenues ** tous les salariés ne touchent pas le même salaire pour 35 heures selon la date de passage aux 35 heures par leur entreprise *** environ 897 □ d'après un cabinet comptable consulté*

Actuellement, les principaux minima sociaux sont très inférieurs au SMIC à plein temps :

- ♣ le RMI brut est de 405,62 □ pour un "RMiste" isolé et 608,43 □ bruts pour un couple sans enfants
- ♣ l'API maximale avec 1 enfant est de 683,75 □ bruts
- ♣ l'AAH maximale de 569,68 □ bruts

Des automobilistes pauvres introuvables

Les automobilistes pauvres : une réalité insaisissable ou une illusion statistique ?

Après avoir rencontré 80 intervenants de terrain et/ou organismes ayant à faire à divers « publics » à faibles ressources (bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emploi, personnes en CES, CEC et autres emplois-jeunes, etc), nous avons constaté qu'il était très difficile de trouver des cas « purs » d'automobilistes pauvres : des personnes possédant personnellement une voiture dont ils prennent en charge les coûts d'usage et qu'ils utilisent.

²⁵ La pauvreté monétaire des ménages de 1970 à 1997, Insee Première N° 761, mars 2001.

²⁶ D'après le Monde du 22/11/2001.

C'est la raison pour laquelle nous avons, dans la mesure du possible, exclu les jeunes vivant chez leurs parents – par contre, des jeunes seuls ou en couple vivant indépendamment (souvent avec une aide des parents, comme on le verra), ont été enquêtés.

Ces personnes « pauvres » ou à très faibles ressources étaient supposées avoir des revenus allant des minimas sociaux au SMIC et, si possible, inférieurs au SMIC (notamment « smicards » à temps partiel).

En pratique, **il manque toujours un ou plusieurs des critères ou éléments recherchés.** Notamment :

- ♣ la voiture n'est pas utilisée et souvent pas utilisable (en panne, non assurée, sans contrôle, etc)
- ♣ la voiture n'appartient pas au « pauvre », mais à quelqu'un d'autre (notamment famille) qui en assure l'entretien ou d'autres frais
- ♣ ce « pauvre » a d'autres ressources et/ou appartient à un ménage et/ou vit avec quelqu'un dont les revenus sont nettement plus élevés
- ♣ certains conduisent bien, mais parfois sans permis et/ou une voiture qui ne leur appartient pas (c'est notamment le cas de jeunes)

De même, de nombreux « pauvres » sont loin d'être des automobilistes, même si certains le voudraient bien. Notamment :

- ♣ ils n'ont pas le permis de conduire (souvent après des tentatives parfois multiples et coûteuses)
- ♣ ils ont bien le permis, mais pas de voiture, projet à peine envisagé faute de moyens
- ♣ pour certains (plus particulièrement des femmes, notamment d'origine étrangère), passer le permis est très difficile (illettrisme, etc)

Par contre, on trouve (en les cherchant bien) de nombreux automobilistes à revenus limités (à partir d'un niveau légèrement inférieur au SMIC), actifs ayant un emploi, pour qui disposer d'une voiture est un facteur déterminant (du moins facilitant) la mobilité liée à l'emploi (notamment pour aller travailler en zone d'activité périphérique et/ou dans des emplois dont les horaires sont décalés ou fractionnés).

Au total, à moins de chercher des cas à la fois marginaux (peu représentatifs de la situation d'automobilité de leur catégorie sociale et de revenus) et douteux (situation réelle assez différente de l'apparence), on ne peut guère espérer trouver beaucoup d'"automobilistes pauvres" parmi les plus pauvres inactifs. Par contre, on en trouvera en nombre significatif parmi **ceux approchant le niveau du SMIC** (ou à ce niveau) parmi les actifs (y compris certains à temps partiel).

Des stagiaires ou demandeurs d'emplois automobilistes vraiment pauvres ?

Les rencontres avec les intervenants et nos efforts peu concluants pour trouver des automobilistes pauvres à enquêter (cf supra) permettent là encore de confirmer des doutes : il semble y avoir fréquemment confusion entre :

- ♣ la possession d'une voiture effectivement disponible (en état de marche, assurée)
- ♣ et une voiture que l'on pourrait utiliser ou que l'on pense utiliser

C'est notamment le cas des demandeurs d'emploi suivis par l'ANPE ou des candidats des entreprises d'intérim dont ces organismes doivent vérifier la réalité de la disposition d'une voiture (annoncée) – voire la réalité du permis de conduire (cas de personnes conduisant sans permis).

Les automobilistes pauvres : des gens très mobiles, encore plus insaisissables

On constate également (de façon indirecte, d'après nos entretiens avec les intervenants) le caractère fugitif (au sens quasi littéral du terme) du phénomène des automobilistes pauvres : le cas d'école (fréquent) est celui de demandeurs d'emploi, à très faibles ressources, vivant (par obligation et non par choix) dans un "quartier sensible" qui trouvent un emploi, acquièrent rapidement une voiture (s'ils n'en ont pas) et déménagent du "quartier sensible" qu'ils habitaient.

Il en résulte une double conséquence, aussi bien pour les intervenants et le milieu local que pour les chercheurs à la recherche de ces spécimens :

- ♣ lorsque l'on trouve des DE en recherche d'emploi dans ces quartiers, ils ne sont pas motorisés
- ♣ lorsqu'ils trouvent un emploi, ils sont bien motorisés, mais on ne les retrouve plus
- ♣ ils nous « filent » en quelque sorte entre les mains

Cela n'est pas un problème que pour les chercheurs, puisque l'ANPE et les organismes d'insertion « perdent » leurs « meilleurs » éléments (les plus « motivés » et « employables ») et les bailleurs HLM leurs « bons » locataires (solvables et bien intégrés socialement) : il s'opère un renouvellement permanent du « public » en grande difficulté

IV– L’automobilité des « pauvres » : une réalité d’observation

Pauvres & automobilistes ou automobilistes pauvres : une réalité encore mal connue statistiquement

Nous avons évidemment commencé par un « cadrage » statistique concernant ces automobilistes pauvres dont le bilan s’avérait peu concluant : les statistiques ou enquêtes sont périmées (ex : recensement de 1990) ou ne donnent pas d’éléments sur les revenus des ménages (ex : données et enquêtes CCFA/SOFRES/INRETS) ou encore sont des « bricolages » à partir de données recueillies dans d’autres perspectives (ex : enquêtes déplacements).

Les données plus récentes (enquête SOFRES 1999, d’après le CCFA*)²⁷ permettent cependant de constater que la motorisation des ménages continue à augmenter et que les ménages non motorisés (moins d’1/5, 19,8%) sont déjà moins nombreux que les ménages multimotorisés (29,1%) alors qu’au début de la décennie 80, presque 3/10 des ménages n’étaient pas motorisés et seulement 1/6 (16,5%) étaient multimotorisés (très rarement avec plus de 2 VP). De plus, la plupart (92%) des Français de 18 ans ou plus vivaient actuellement à la rentrée 2000 dans un foyer disposant d’au moins 1 VP.

* *Comité des Constructeurs Français d’Automobiles*

Etre adulte et ne pas avoir au moins accès à la voiture comme passager est donc une sorte d’anomalie : pauvre ou non, l’automobilité est plus qu’une norme sociale, une évidence – comme le fait d’habiter un logement disposant d’une salle de bain, chauffé correctement et non un taudis.

Malgré l’absence de données sur les revenus des ménages dans cette même enquête SOFRES, on peut constater que **les ménages d’actifs dont les revenus sont généralement les plus faibles** (c’est parmi eux que se trouvent les « **travailleurs pauvres** » que l’on découvre maintenant en France) sont maintenant **majoritairement équipés d’au moins 1 VP** : le taux d’équipement était en 1999 de 59,3 % pour le personnel de service et de 54,6 % pour les inactifs (mais de 59,4% pour les retraités).²⁸ De plus, **l’accès à la VP se fait de plus en plus tôt d’une génération à l’autre et se poursuit de plus en plus tard**. De plus, en vieillissant, les ménages gardent au moins une voiture.²⁹

Derechef, des automobilistes pauvres, qu’ils existent

Les travaux de D. Mignot sur la motorisation des ménages « pauvres » d’après l’enquête-ménages de Lyon en 1995³⁰ montrent qu’il y avait une différence très nette selon que les ménages sont pauvres ou non en ce qui concerne la possession d’un véhicule. D. Mignot observe que 45 % des ménages en situation de très grande pauvreté financière déclarent avoir un véhicule privé, ainsi que 48 % des ménages pauvres, contre 84 % des autres ménages. Une autre manière de représenter ces fortes disparités est de calculer le nombre moyen de voiture par ménage ou le nombre de voiture par adulte d’un ménage. Pour ces deux indicateurs, on observe un doublement entre les ménages pauvres et les autres ménages :

²⁷ Données disponibles sur le site du CCFA <http://www.cdfa.fr/>

²⁸ Source : CCFA d’après l’INSEE jusqu’en 1993 et la SOFRES à partir de 1994.

²⁹ La voiture : une habitude qui se prend jeune, INSEE Première, N° 474, juillet 1996

³⁰ Mobilité et grande Pauvreté, Rapport intermédiaire n°1, Dominique MIGNOT (Responsable scientifique), Sylvia ROSALES, Christian HARZO, Jean-Michel CUSSET, Lourdes DIAZ OLVERA, Yannick DEGUILHEM, Valérie LAINEZ, Christelle PAULO, Véronique PELOT & Jean-Louis ROUTHIER, juillet 2000.

ménages ->	“ Très pauvres ”	« pauvres ”	Autres ménages	Moyenne
Nb de VP possédée	0,51	0,65	1,21	1,12
Nb de VP / Adulte	0,35	0,31	0,66	0,61

source : recherche citée, tableau 4, page 46

Le nombre moyen de véhicules particuliers par adulte est plus élevé pour les ménages très pauvres que pour les ménages pauvres. On retrouve vraisemblablement là le fait que les ménages pauvres sont notamment des femmes âgées dont la plupart n’ont pas le permis de conduire. En ce qui concerne plus précisément la nature de l’équipement automobile des ménages, on retrouve quelques caractéristiques qui confirment la nature inégalitaire de cet équipement, même pour ceux qui en sont équipés. Ainsi, l’âge moyen de la première voiture est de 9,4 ans chez les ménages en situation de très grande pauvreté, de 8,3 ans chez les ménages pauvres et de 6,3 ans chez les autres ménages (moyenne pour tous les ménages motorisés : 6,5 ans). En ce qui concerne la puissance fiscale des véhicules, les différences sont toutefois moins nettes, puisque l’on passe de 5,61 chevaux pour les ménages très pauvres, à 6,18 chevaux pour les ménages pauvres et à 6,25 chevaux pour les autres ménages. On retrouve globalement que **les ménages les plus pauvres sont équipés des véhicules les plus âgés et les moins puissants.**

Ces analyses permettent de considérer, très schématiquement que **la motorisation dépend bien d’abord du revenu des ménages** et, secondairement, de leur localisation par rapport au centre-ville. Dans ses travaux les plus récents J-P Orfeuil observe que le nombre de voitures / KF de revenus du ménage varie de 1 à 8, alors qu’il ne varie que de 1 à 2 pour le revenu des personnes³¹

Les travaux de l’INRETS³² (sur financement ADEME/CCFA/DSCR) à partir du panel SOFRES de 10000 ménages sur la motorisation et l’usage de la VP à fin 1997 confirmaient que **si les ménages à faibles revenus sont bien moins motorisés, ils le sont souvent** (la moitié de ces ménages). D’après cette enquête, les ménages les « plus pauvres » (1^{er} quintile) ne parcourent en moyenne que 7300 km par an en VP (ensemble des déplacements des membres du ménage) contre 13650 km en moyenne (tous niveaux de revenus). Ces ménages consacrent peu d’argent à la voiture, mais proportionnellement beaucoup par rapport à ces faibles revenus :

Quintile de revenus du ménage	budget auto annuel moyen	% du budget total
5ème quintile (le plus élevé)	9700 Frs ou 1480 □	3,5 % environ
1er quintile (le plus bas)	2700 Frs ou 410 □	> 5 %

Pour nos secteurs d’enquête à Grenoble et à Lyon, les données du recensement de 1999 sur les quartiers sensibles n’étant pas disponibles au moment de la rédaction (1^{er} trimestre 2002), on peut constater qu’au niveau communal, elles confirment un taux significatif de motorisation des ménages des quartiers sensibles. Ainsi, à **Vaulx-en-Velin** (où presque toute la commune est en périmètre GPU), on observe que **seulement 31% des ménages n’avaient aucune voiture**, mais 51 % en avaient une seule, soit à peu près la moyenne nationale (d’après les enquêtes CCFA/Sofres). Bien plus, 18 % en avaient au moins 2, contre environ 30% en moyenne nationale.

³¹ Notes prises au cours du séminaire final du 14 janvier 2002.

³² Données communiquées par l’INRETS.

L'automobilité des personnes & ménages à faibles revenus : une réalité

Dans les quartiers sensibles, l'exploitation des enquêtes ménages de Lyon (1995)³³ qui distinguait les quartiers « DSQ » dès le stade de l'échantillon confirme l'observation du sens commun selon laquelle leurs habitants, nettement plus « pauvres » que le reste de la ville, sont majoritairement motorisés, de même que les demandeurs d'emploi :

	Hors DSQ	DSQ
Mobilité/personne	3,9	3,7
dont : voiture	2,-	1,5
ménages avec voiture*	75%	67%

* possession ou disposition d'une voiture (y compris véhicule de service)

Pour ce qui concerne l'automobilité (c'est à dire l'usage de la voiture, qu'on en possède une ou non), D. Mignot montre bien, toujours d'après l'enquête ménages de Lyon en 1995, que les « **pauvres** » sont aussi des utilisateurs de voiture et font bien des **déplacements automobiles**, même s'ils en font **bien moins** (surtout les « très pauvres ») **que les autres ménages**³⁴ :

Tous modes confondus, les ménages très pauvres se déplacent nettement moins que l'ensemble des autres ménages (7 déplacements par jour en moyenne) qu'ils soient pauvres (9 déplacements par jour en moyenne) ou non (9,1 déplacements par jour en moyenne). Comme on pouvait s'y attendre, la mobilité en voiture particulière est la plus discriminante. **Les ménages très pauvres font en moyenne 1,9 déplacement par jour en voiture, contre 3,2 pour les ménages pauvres et 5,4 pour les autres ménages.**

On peut également noter que le nombre moyen de déplacements en transports collectifs par jour est plus faible pour les ménages très pauvres que pour les ménages pauvres. Cette différence n'est pas seulement due à la présence parmi les premiers de nombreux jeunes habitant le centre, car le nombre de déplacements moyens en transports collectifs des 30 ans et plus est de 1,42 pour les ménages très pauvres et 1,59 pour les ménages pauvres.

La motorisation des « pauvres » dans l'UE les « pauvres » Français dans la bonne moyenne de l'accès à l'ordinaire d'aujourd'hui

Une autre approche consiste à comparer l'accès à des équipements banalisés en fonction des revenus. Ainsi, une comparaison des inégalités des conditions de vie dans l'Union³⁵ reprend 17 critères de possession ou d'accès à des biens ou services

- ♣ logement (baignoire ou douche, eau courante, eau chaude courante, chauffage « adéquat », non vétuste, ni trop petit)
- ♣ le ménage ne dispose pas, par manque de ressources, certains biens durables (téléphone, télévision couleur, voiture, magnétoscope, four micro-onde, lave-vaisselle)
- ♣ le ménage ne peut accéder à certaines consommations (viande ou équivalent 1 jour sur 2, vêtements neufs, température suffisante dans le logement, inviter famille ou amis 1 fois par mois, partir en vacances 1 semaine par an)

En moyenne, pour l'ensemble de l'Union, 46 % des ménages **disposent de tous ces biens banalisés** (l'« **ordinaire** » selon Michel Verret), dont une voiture. La France se situe exactement dans la moyenne européenne (avec **45 %**).

³³ Cf La Mobilité des personnes dans les quartiers en difficulté Exploitation des enquêtes ménages de Lille 1987 et Lyon 1995, CERTU, septembre 1996.

³⁴ Mobilité et grande pauvreté, rapport intermédiaire N° 1, page 47.

³⁵ Les inégalités de conditions de vie dans la zone euro, INSEE Première N° 822, janvier 2002.

Accéder à l'automobilité : une aspiration pour tous, même pour les personnes à très faibles ressources

La plupart des intervenants de terrain rencontrés confirment l'aspiration, très largement majoritaire, des ménages à disposer, dès qu'ils le peuvent, d'une voiture. **Cet accès à l'automobilité n'est pas seulement utilitaire** (un mode de déplacement), c'est souvent (notamment pour les jeunes adultes et/ou les personnes sortant des minima sociaux vers l'emploi) la « *première manifestation, en termes réel et symbolique, d'une **autonomie de mobilité*** ». ³⁶ Bien évidemment, cette aspiration se heurte à de « *dures réalités* » :

- ♣ la faiblesse des revenus
- ♣ la non possession du permis de conduire
- ♣ le coût d'achat d'une VP, celui de l'assurance et de l'utilisation

La voiture : une norme sociale, un besoin ou d'abord une liberté ?

La voiture : plus qu'une aspiration, une norme & un besoin intériorisé

Il est banal de rappeler que la possession d'une voiture est une **norme de fait** (au moins au niveau du ménage), comme en témoigne la baisse constante de la proportion de ménages non motorisés. Même les ménages « pauvres » se motorisent ou restent motorisés si cette pauvreté est transitoire et/ou récente.

Les enquêtes confirment les observations des intervenants de terrain, notamment l'achat d'une voiture dès qu'un demandeur d'emploi en trouve un. Le pas est généralement franchi à l'obtention d'un CDI qui permet de « *gérer un budget* ». La voiture est souvent le premier achat important lors de l'entrée dans un emploi, notamment pour des jeunes adultes.

La voiture des smicard(e)s : la liberté plus que le « standing »

Maintenant, la possession d'une voiture (évidemment pas la même et pas utilisée de la même façon) est devenue LA norme sociale d'un « *pays riche* » (expression d'un enquêté), même pour les smicards ou les « pauvres ».

S'agirait-il de l'**intériorisation idéologique de la voiture comme symbole statutaire** ? Il nous semble au contraire que ce n'est pas du tout au sens où on pourrait l'entendre pour l'automobiliste aisé qui acquiert une voiture effectivement « statutaire » (le terme est employé par les commerciaux des constructeurs pour des véhicules à partir du segment M2*). Rappelons que les voitures de ces automobilistes pauvres sont des véhicules assez anciens et dans un état souvent médiocre dont certains (ex : R19, R21 ou 309) n'ont jamais eu une image « forte », même à l'état neuf. Les voitures ayant une image « forte » sont pour la plupart hors de portée des automobilistes pauvres (à moins qu'ils aient par ailleurs des revenus inconnus, mais importants).

* M2 = voiture moyenne de type de type Renault Laguna, Citroën C5 ou Peugeot 406

³⁶ Etude pour le PIC URBAN déjà citée.

La possession d'une voiture pour une personne à faibles revenus (de l'ordre du SMIC ou moins) apparaît, à partir des enquêtes et réunions avec des automobilistes pauvres, plus simplement comme un bien ou un service normal (comme le HLM confortable) auquel on a en quelque sorte droit. A un niveau plus « statutaire », posséder une voiture **signifie** (peut-être d'abord à **soi-même et à ses proches plus qu'au voisinage**) **que l'on est normal** : on travaille, etc. Bref, comme le résumait lapidairement un enquêté « *t'es pas un c..* ». Autrement dit : avoir une voiture est une manifestation d'égalité et non de supériorité.

La voiture des automobilistes pauvres est **d'abord un moyen irremplaçable d'autonomie et de liberté**. En effet, même si les activités et déplacements sont réduits parfois au simulacre (le pique-nique à Miribel Jonage le dimanche à défaut de week-end à la mer ou à la montagne), ils n'en sont que plus essentiels – ce qu'un enquêté résumait bien : « *sans voiture.. pas de vie, pas de sorties* ». Une enquêtée qui, à la suite de son divorce et de la perte de son précédent emploi (commercial) a tout fait pour conserver la voiture achetée avec son indemnité de licenciement n'a pas voulu s'en séparer contre l'avis de travailleurs sociaux avec qui elle est en relation (par obligation) en tant que "RMIste », car, sans voiture, elle « *ne pourrait plus rien faire* »

Le caractère jugé indispensable de la voiture (alors qu'on n'en a pas vraiment les moyens financiers) renvoie à des activités et des déplacements vitaux (au sens psychosociologique surtout) pour l'automobiliste pauvre. Dans ce cas :

- ♣ des achats dans certains magasins
- ♣ aller voir la famille (qui aide financièrement l'enquêtée)
- ♣ emmener son enfant dans une école privée (« *il faut l'emmener en voiture* ») pour ne pas le laisser aller seul en TC et le scolariser ailleurs que dans le "quartier sensible" où elle venue habiter pour lui permettre d'échapper à une sorte de « déchéance sociale »

La voiture est d'abord un **moyen d'autonomie personnelle et familiale**. Nos entretiens et réunions recourent sur ce point les divers sondages auprès d'automobilistes (de tous revenus) : la voiture est le moyen de pouvoir se déplacer où on veut, quand on veut, sans avoir à demander à quelqu'un (cas de femmes seules), de prendre le « bol d'air » qui permet d'échapper à la captivité ou à l'« assignation à résidence ». Quelques extraits d'entretiens traduisent bien ce qui est probablement le plus fondamental pour les automobilistes pauvres (comme pour les autres) : pour une enquêtée, elle et son conjoint sont « *obligés d'avoir 2 voitures pour le travail.. (elle) a toujours eu son véhicule perso pour être indépendante* ». Dans un centre social, une femme étrangère qui prépare son permis de conduire « *passé le permis en ce moment pour son indépendance et peut être travailler, car pour faire les courses il faut attendre que le mari soit rentré* »

La conquête de l'ordinaire une voiture très ordinaire : l'ordinaire conquis

Bien que l'accès à la possession d'une voiture soit souvent présenté comme la conformité à un modèle en quelque sorte imposé par la pression sociale et la publicité, nous avons depuis nos travaux sur l'accès au logement HLM ou, plus tard, au pavillon « bas de gamme »³⁷ partagé la thèse de Michel Verret³⁸ à propos du logement et de son équipement, interprétant l'accès à l'habitat « normal » (le HLM neuf ou le pavillon) et à tout son confort (équipement de ce logement) comme « *la conquête de l'ordinaire* ». En matière de voiture, cet ordinaire l'est d'autant plus que ces autos sont, elles, très ordinaires, voire assez minables.

³⁷ Par exemple :

Le phénomène pavillonnaire dans la région urbaine de Lyon et autour de Bourg-en-Bresse, pour le MELTE, 1979.

Les difficultés des ménages construisant, faisant construire, rénovant ou achetant une maison individuelle, pour le Crédit Immobilier du Rhône, 1979. Monique Ribard.

³⁸ M. Verret : L'espace ouvrier, L'Harmattan, 1995 (réédition), pages 33 et suivantes.

De ce point de vue, l'accès à la voiture pour les "automobilistes pauvres" et sans doute pour la plupart des autres automobilistes à revenus modestes (quelque part entre le SMIC et le salaire moyen) n'est ni un « embourgeoisement », ni une recherche narcissique de l'image de soi à travers sa voiture. D'ailleurs, pour nos enquêtés, les voitures possédées sont, sauf rares exceptions, des voitures tout à fait banales, souvent en médiocre état ; de plus, ces voitures n'ont jamais eu, même neuves une image très attractive (ex : Renault 19 ou Renault 21).

Nous sommes donc en désaccord avec la thèse classique reprise par D. Lefrançois³⁹ sur les « fonctions **symboliques** de la voiture dans l'espace public du grand ensemble ». De ce point de vue, « dans un univers marqué par le repli sur soi, la réussite sociale » (nous dirions plutôt la « normalité ») c'est « un travail, une famille, une maison et une voiture dans le garage »⁴⁰. Il nous semble que c'est tout simplement, encore une fois, la conquête de l'ordinaire, le plus banal et le plus normal à la fois.

Se voiturier au-dessus de ses moyens

la voiture : des sacrifices pour les automobilistes pauvres

L'acquisition d'une voiture malgré de faibles revenus fait ressurgir la question sur le risque pris plus ou moins consciemment par des gens dont les revenus restent faibles et souvent aléatoires. Un participant à une réunion de demandeurs d'emploi l'exprimait d'une façon analogue à ce que nous entendions à la fin des années 70 lorsque des ménages ouvriers accédaient massivement à la maison individuelle en s'endettant (ou se surendettant) « *l'objectif des gens, c'est d'avoir une voiture.. c'est primordial (pour) des gens alors qu'ils ont des revenus faibles et souvent une voiture **au-dessus de leurs moyens*** ».

Les enquêté(e)s (automobilistes pauvres ou non automobilistes, mais au plus smicard) sont bien conscients que leurs revenus ne sont pas au niveau des dépenses entraînées par l'usage d'une voiture (« *avec un salaire minimum et une voiture + un appartement.. ne voit pas comment bouffer.. c'est de la survie* »). Il est certain qu'un "smicard(e)" peut très difficilement avoir une voiture et l'utiliser pour aller travailler, sauf s'il vit avec un conjoint également actif et qu'il s'agit de la voiture unique du ménage. Un ménage d'enquêté(e)s possédant une voiture « à la limite » en connaît le prix en termes de mode de vie : « *pour avoir une voiture, on ne peut pas prendre de loisirs* ». Ces automobilistes pauvres doivent donc faire des arbitrages et des sacrifices, comme une enquêtée "RMliste" qui ne veut pas se séparer de sa voiture et ne va pas « *dans le centre (ville) pour résister (sic) à la tentation* ».

Une priorité : la voiture avant d'autres dépenses pourtant obligatoires

Cet attachement à la voiture jugée indispensable, autant comme outil de liberté qu'à titre strictement fonctionnel, explique que ce soit un sujet sensible opposant souvent des personnes à faibles revenus aux travailleurs sociaux qui cherchent à les convaincre de renoncer à la voiture - en toute rigueur déraisonnable.

³⁹ D. Lefrançois L'auto immobile Représentations, usages et économie de la voiture dans un grand ensemble Les Quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois, IUP Paris, septembre 1998.

⁴⁰ A. Villechaise, Absence d'identité collective dans les grands ensembles, Revue Française de Sociologie, avril-juin 1997, citée par D. Lefrançois.

Cela constitue un « **non-dit** » ou quelque chose d'**inavouable** et peut-être **culpabilisant**, des automobilistes pauvres venant demander une aide à des travailleurs sociaux et craignant le reproche d'avoir une voiture alors que leurs moyens financiers ne le permettraient pas. Nous avons repéré au moins 1 cas d'automobiliste pauvre qui avait demandé une aide (prêt) pour un autre usage (avouable) que l'achat d'une voiture (inavouable, mais réalisé). Paradoxalement, les règles d'aide sociale encouragent un « risque moral * », puisque les services sociaux peuvent aider une famille à payer ses retards de loyers et de charges, sa facture EDF, mais en aucune façon ce qui concerne la voiture.

** au sens de « moral hazard » des économistes*

Comme on l'a noté par ailleurs, c'est moins l'usage courant de la voiture que d'autres problèmes (dépenses liées à un accident, panne, amendes, non-paiement de crédit) qui entraînent ou enferment ces ménages (souvent monoparentaux) dans l'insolvabilité. Pour éviter le recours aux services sociaux ou tenir leurs engagements, des automobilistes pauvres sont amenés à faire des arbitrages avec d'autres dépenses jugées non prioritaires ou, plus exactement, moins dangereuses en cas de non paiement : ne pas payer le loyer (surtout pour des bénéficiaires de l'AL*, sans tiers payant), rouler sans assurance

** allocation logement versée à l'allocataire pour payer son loyer*

Un « droit » à l'automobilité ?

Les pratiques comme les attentes et représentations de l'accès à la voiture pour les ménages à faibles revenus renvoient à une sorte de « **droit** » à l'automobilité et, notamment, au permis (même si on est illettré) et à la possession d'une voiture, quel qu'en soit l'état (et les émissions en termes de pollution et de bruit).

La voiture étant, comme un logement (décent) une norme sociale (ne serait-ce que par sa généralisation dans tous les milieux sociaux, quel que soit leur revenu), elle serait en passe de **devenir un droit qui est revendiqué comme tel face à des réglementations qui sont reçues et réinterprétées comme des discriminations.**

L'automobilité des jeunes : d'autres pratiques & attitudes d'autres possibilités ?

Les rencontres avec les relais plus que les entretiens (peu nombreux) avec des moins de 25 ans confirment, de façon anecdotique, que **les jeunes ont une attitude très différente à l'égard de l'automobilité et d'abord de la voiture en tant que telle** : beaucoup refusent une vieille voiture plus ou moins à l'état d'épave et aspirent ou font tout pour acquérir au moins une voiture dotée d'une certaine image (marque et type de voiture, par exemple Golf), quitte à l'enjoliver (peinture, accessoires, sonorisation, etc). Impliquant des dépenses plus élevées que la « caisse » du smicard moyen, cela suppose des ressources (emploi) et un « reste à dépenser » important que des jeunes vivant chez leurs parents ont fréquemment.. tant qu'ils y restent. Ces automobilistes à petits revenus y consacrent une grande part à la voiture. Ainsi, une jeune enquêtée reste chez ses parents car « avec l'appart (sic) + l'essence + la voiture + les charges + l'EDF + les impôts.. (elle) ne pourrait plus sortir ». D'ailleurs la sœur de cette enquêtée a « pris un appart' et le regrette (car) elle ne s'en sort pas, elle travaille (dans un GMS).. elle a envie de revenir mais la mère ne veut pas ».

Rappelons que lors de l'enquête, nous n'avons en principe cherché que des personnes « indépendantes » au sens où elles doivent entièrement s'assumer financièrement, même si leur famille les aide occasionnellement.

Ces jeunes automobilistes à petits revenus (presque entièrement dépensés dans la voiture, les sorties et les vêtements) correspondent mieux au modèle de la possession souvent démonstrative de la voiture (voiture enjolivée et lustrée bien en vue, sono hurlante) comme objet d'image de soi que l'on veut donner – comme par les vêtements de marque. Mais, comme pour les vêtements, cela ne trompe que des pairs partageant la même mythologie (au sens de Roland Barthes parlant de la DS Citroën)⁴¹ : une vieille Golf 1 « bichonnée » reste à une « vraie » ce qu'une contrefaçon Lacoste est à l'original avec lequel le « dealer » ou « caïd » de quartier parade dans sa Golf 4 « haut de gamme ».

Nos automobilistes pauvres vivent dans un tout autre monde : **leurs voitures sont à peine ordinaires et ils demandent seulement qu'elles ne tombent pas en panne, ne soient pas cassées et de pouvoir s'en servir.**

Quelques indices recueillis lors des investigations de terrain confirment que d'autres jeunes vivent une automobilité aux limites du légal, voire au-delà. Ainsi, des jeunes vus en groupe disent n'avoir jamais été gênés pour se déplacer, car « *il y a toujours un moyen de se débrouiller* » (l'enquêteur n'a pas voulu interpréter les sourires en coin)

Image & usage de la voiture les automobilistes pauvres comme les autres

Là encore, il nous paraît bien établi que les automobilistes pauvres sont des automobilistes comme les autres (du moins la plupart des autres), puisque nos entretiens recoupent les résultats de sondages sur l'opinion des ménages à l'égard de l'automobilité. La majorité de nos enquêtés, motorisés ou non, **estiment indispensable la possession d'une voiture** (au moins dans le ménage), même s'ils n'en ont pas ou, a fortiori, s'ils n'ont pas de permis. D'après un récent sondage de la SOFRES⁴² pour le CCFA*

- ♣ 78 % des provinciaux déclarent avoir absolument besoin d'une voiture, soit à peu près la proportion de ceux qui en ont au moins une
- ♣ parmi les ménages personnes de 18 ans ou plus disposant d'une voiture, 88% répondent que s'ils devaient se passer d'une voiture dans leur foyer, elle leur manquerait beaucoup ou assez

* *Comité des Constructeurs Français d'Automobiles*

Toujours d'après ce sondage, pour l'ensemble des Français (adultes), la voiture représente d'abord la facilité de vie au quotidien et/ou la liberté et/ou le plaisir (ce que répondent de nombreux enquêtés vus sur le terrain). Par contre, la voiture est aussi associée au danger et à la pollution – seul le danger étant ressorti lors de nos entretiens :

- | | |
|-----------------------------------|-----|
| ♣ la facilité de vie au quotidien | 87% |
| ♣ la liberté | 81% |
| ♣ le danger | 84% |
| ♣ la pollution | 73% |
| ♣ le plaisir | 72% |

⁴¹ R Barthes *Mythologies* (1^{ère} édition 1957), le Seuil, 1970 (réédition).

⁴² *Auto Actualité* N° 32, octobre 2001.

Le CCFA⁴³ peut donc titrer « *d'abord, la facilité de vie au quotidien* » et conclure (un peu rapidement) que « *78 % des Français ont absolument besoin d'une voiture !* ».

Nos enquêtes confirment que c'est globalement exact pour nos automobilistes pauvres, y compris sur le plan pratique et pas seulement en tant qu'opinion.

Comment vivre sans voiture dans une société où « tout le monde » en a une ?

Le sondage SOFRES déjà cité **recoupe nos entretiens** où des enquêtés ont explicité leurs pratiques et leurs difficultés faute de voiture (pas de voiture, voiture en panne ou non assurée inutilisable) - avec toutes les réserves à l'égard d'enquêtes d'opinion et de ce genre de question (que feriez vous « *s'il n'y avait plus de voiture dans le ménage* » ?) :

que feriez vous « <i>s'il n'y avait plus de voiture dans le ménage</i> » ?)	
Vous perdriez plus de temps en déplacements	86%
Vous vous déplaceriez moins confortablement	83%
Vous seriez gênés pour faire les courses	82%
Vous sortiriez moins souvent	76%
Vous partiriez moins souvent en week-end ou en vacances	75%
Vous seriez handicapé pour votre travail	50%
Vous ne pourriez plus accompagner vos enfants dans leurs activités	42%
Vous seriez moins en sécurité pour vous déplacer	37%
Vous devriez sans doute déménager	31%

L'automobilité par intermittence & la démotorisation forcée Tout le monde n'a pas les moyens de vivre à Bellecour ou place des Vosges & de se passer de voiture

Autre cas de figure : les "automobilistes" par intermittence. Certains enquêté(e)s ont eu parfois une voiture, parfois non, selon les périodes de la vie. Ils ont appris à organiser leurs déplacements sans voiture le cas échéant.

Une variante courante (déjà observée dans nos enquêtes auprès de "RMistes") est celle des « déchu(e)s » qui, dans une autre vie, ont eu des revenus « normaux » et avaient une voiture. Ainsi, une enquêtée a tout fait pour éviter la démotorisation après la perte de son emploi, car, sans voiture, « *ne pourrait plus rien faire* » : c'est bien la voiture liberté d'aller et venir quand on veut et où on veut. Toutefois, d'après les enquêtes (notamment les entretiens collectifs), l'abandon de la voiture (non utilisée et/ou vendue) n'est pas rare dans ces quartiers sensibles et pour ces « publics » à faibles revenus. D'après un groupe d'enquêtées, « *des gens* » ont abandonné leur voiture, car « *avec un SMIC moins le loyer et des enfants on ne peut pas* ».

⁴³ Auto Actualité N° 32, octobre 2001.

Cette **démotorisation par impossibilité de garder une voiture** (essence, réparations, assurance, « pépins » divers, etc) est bien différente de la démotorisation d'automobilistes pas pauvres du tout qui, surtout à Paris, renoncent à la possession personnelle d'une voiture ou l'évitent - **par commodité et du fait des difficultés pratiques à avoir une voiture** autant qu'en raison d'une desserte TC exceptionnelle et de la proximité d'une « offre » urbaine sans équivalent ailleurs.⁴⁴

Du point de vue de la question des inégalités en matière de déplacements, on voit bien ici le **développement de nouvelles formes d'inégalité**, portées à l'extrême à Paris où les plus aisés (ou ceux bénéficiant d'une localisation « héritée ») peuvent ne pas avoir de voiture personnelle en utilisant les TC ou le taxi quand ils en ont besoin.

Pour faire bref et imagé, l'idéal serait d'habiter Place des Vosges, de travailler vers le Palais Royal où l'on peut se rendre à pied, à bicyclette ou en moto – voire en voiture de fonction. On peut ainsi être ainsi « environnementalement correct ». Bien évidemment, tout le monde ne peut pas se loger au centre de Paris (ou de Lyon), les automobilistes pauvres les premiers.

Déjà automobilistes pauvres ou non : des projets ou souhaits d'acheter une voiture

Une douzaine d'enquêtés ont un projet (ou un rêve) d'acheter un voiture :

- ♣ parfois pour changer une voiture plus ou moins inutilisable
- ♣ généralement pour en avoir une

La difficulté principale est presque toujours le coût d'achat, d'autant plus que les automobilistes pauvres voudraient souvent acheter un diesel, encore plus cher à modèle équivalent.

Sans pouvoir évidemment extrapoler à partir de notre enquête, on peut penser que cela traduit la **tendance lourde à l'augmentation des taux de motorisation, même parmi les personnes et ménages à faibles revenus.**

Mais cela fait question :

- ♣ non seulement parce que nos investigations confirment que la majorité des automobilistes pauvres ont **les plus grandes difficultés à assurer les dépenses liées à l'usage de la voiture**, même restreint et en quelque sorte rationné
- ♣ mais aussi parce que **les coûts d'accès** à l'automobilité et d'utilisation de la voiture pour ces automobilistes pauvres, « captifs » de véhicules d'occasion d'une dizaine d'années ou plus, **devraient augmenter** en raison de la « sévèrisation » du permis de conduire et du CT avec l'accroissement des obligations et coûts de remise en état

⁴⁴ Rousseau E., 2001, La démotorisation, Comment se sépare-t-on de sa voiture ?, Rapport de Stage de Mémoire de DEA-Transport Université Paris XII-ENPC, encadré à l'INRETS par Hivert L., dirigé par Dupuy G., Université Paris X-ENPC, 64 pages, juillet. [Résumé]

V – L'accès des automobilistes pauvres à la voiture

Les obstacles à l'automobilité : d'abord le permis, puis l'assurance & l'entretien plus que l'achat d'une voiture

Les relais comme les enquêtés confirment que le problème de l'accès à la voiture n'est pas d'abord l'acquisition d'une voiture, mais l'assurance et l'entretien - voire tout simplement le permis (« *le permis et l'assurance, c'est plus cher que la voiture* »).

S'assurer au minimum ou ne pas s'assurer : une prise de risque

Le coût de l'assurance (connu pour 6/10 des automobilistes pauvres enquêtés) se répartit en 4 classes :

- ♣ au plus 3000 Frs (450 □) dans la moitié des cas connus
- ♣ de 3000 à 4000 Frs (de l'ordre de 500 à 600 □)
- ♣ moins de 5000 Frs (de l'ordre de 750 □)
- ♣ plus de 5000 Frs (plus de 800 □)

Les automobilistes pauvres recherchent des assurances « discount » tout comme ils achètent dans des magasins de ce type (Lidl* ou autre). On pouvait ainsi trouver fin 2001 une assurance pour 215 Frs/mois (33 □) pour une petite voiture dont le conducteur a un malus de 25% et de 167 Frs (un peu plus de 25 □)/mois pour un conducteur bénéficiant d'un bonus de 50 %.

** comme pour les modèles de voiture, marque donnée à titre indicatif pour concrétiser les observations*

Les enquêtés (notamment en groupe) comme les relais présentent comme courant les cas où l'assuré est une autre personne (ex : parent) - surtout pour les jeunes conducteurs, souhaitant éviter l'énorme majoration dont ils sont frappés. Cela les expose au risque de ne pas être assurés en cas d'accident. Un seul enquêté a répondu être dans cette situation. La plupart sont assurés au minimum (« au tiers »), n'étant donc pas couverts en cas de dommage au véhicule, de vol ou vandalisme (voir plus loin). De toute façon, la valeur de leur voiture est telle qu'ils ne toucheraient, au mieux, qu'une somme ne couvrant pas le remplacement du véhicule : leur pratique est donc rationnelle. Mais cela les expose à la « loterie » de l'accident et, surtout, du vol et du vandalisme.

Des automobilistes pauvres (peu d'enquêtés l'avouent et nous les croyons) semblent prendre des risques plus ou moins calculés avec l'assurance. Le cas le plus fréquent est l'assurance au mois que l'on « oublie » ou que l'on ne peut pas payer un ou plusieurs mois – les plus raisonnables n'utilisant pas leur voiture qui devient alors une « voiture immobile » (voir plus loin). Plusieurs enquêtés ont avoué lors d'entretiens collectifs rouler ou avoir roulé sans assurance, souvent payée au mois. D'autres peuvent être tentés par des solutions inavouables, notamment l'achat d'une attestation qui semble être possible dans certains quartiers comme pour les pièces de voiture (ou le téléphone mobile, les chaussures de marque, etc). Le prix serait (en région lyonnaise) de l'ordre de 30 □ (200 Frs).⁴⁵

⁴⁵ Le Progrès du 1/11/2001.

Avant d'être automobiliste, il faut d'abord avoir le permis de conduire

Pour les « publics » à très faibles ressources et/ou dits en « insertion » (parfois d'abord sociale avant que d'être, si possible, professionnelle), il faudrait d'abord passer le permis. Cela présente des obstacles difficiles à surmonter : épreuve du « code » qui fait barrage aux illettrés, délais et coût, etc. Ceci rend cette 1^{ère} étape vers une éventuelle automobilité souvent infranchissable (notamment pour les jeunes et, plus généralement, beaucoup de personnes d'origine étrangère) – sauf à contourner l'obstacle (ex : conduite sans permis, qui ne semble pas rare).

Malgré quelques expériences d'aide au permis (pour des jeunes), cet obstacle reste souvent déterminant. Il en découle que l'accès à la voiture et parfois à l'emploi (cf supra) reste difficile – du moins différé.

Le permis de conduire : non seulement cher, mais difficile à obtenir des handicaps autant culturels que financiers

Plusieurs enquêté(e)s ont critiqué le coût du permis, couramment de 1200 □ (8000 Frs) et jusqu'à 1700 □ (11000 Frs) pour un enquêté qui a fait 4 tentatives infructueuses avant d'y renoncer. Une enquêtée qui a passé son permis en raison de l'invalidité de son mari explique que « *tout ce qu'elle gagnait passait à l'auto-école* ». Certains ont connu plusieurs échecs – souvent explicable par des « décalages » culturels avec la conduite automobile (ex : femmes d'origine étrangère).

Les obstacles ou handicaps à l'obtention du permis sont difficilement surmontables pour une grande majorité de femmes d'origine étrangère, des hommes d'origine étrangère plus âgés, ainsi que pour beaucoup de femmes (même relativement jeunes) qui sont l'exact contraire des femmes qui ne peuvent vivre sans voiture.

De nombreux jeunes d'origine étrangère subissent un double handicap : le manque de moyens financiers pour la majorité d'entre eux (souvent sans emploi ou avec de très petits revenus) et le « manque de compétences » de type scolaire (quasi-illettrisme). Certaines expériences menées dans les quartiers sensibles permettent à quelques centaines de jeunes de préparer leur permis chaque année en région lyonnaise grâce à une aide financière (couvrant à peu près la moitié de la formation de base) et, dans certains cas, une formation spécifique (sécurité routière) intégrée à une autre formation d'insertion. Certains ont, d'une certaine façon résolu le problème en conduisant sans permis (souvent depuis l'adolescence), au risque de se faire prendre (amende, etc) ou, pire, d'être poursuivi au pénal en cas d'accident (pas exclu, compte tenu d'une conduite souvent « à risques »).

Nous avons rencontré lors des entretiens (surtout collectifs) des immigrés ou réfugiés récemment arrivés en France et dont le problème de permis de conduire est non seulement l'illettrisme (en français, certain étant d'un bon niveau d'études dans leur pays), mais la difficulté d'obtenir la transformation du permis de conduire d'origine (quelle qu'en soit la valeur intrinsèque par rapport au permis de conduire français). Il est courant qu'ils aient laissé passer le délai de 6 mois et qu'ils se retrouvent de facto sans permis valable, ayant à faire un choix dissuasif entre :

- ♣ passer le permis de conduire français, très difficile pour eux
- ♣ rouler avec leur permis de conduire d'origine, au risque de se faire sanctionner en cas de contrôle et, surtout, de commettre un délit au pénal en cas d'accident

L'accès au permis fait souvent problème pour les « publics » d'adultes et de jeunes en insertion rencontrés lors de l'enquête. Durant la phase de contacts, 18 relais ont cité une ou plusieurs difficultés liées au permis :

- ♣ d'abord le fait de ne pas l'avoir
- ♣ parfois son coût
- ♣ des ETT confirment l'exigence du permis (de la part des entreprises clientes)
- ♣ problème en cas de panne de la voiture
- ♣ au moins 1 réponse "*conduisent sans (permis)*"

* *entreprise de travail temporaire*

Le permis de conduire : plus qu'un carton rose pour les jeunes à faibles ressources

L'automobilité a d'autres dimensions qui la distinguent de l'usage (bien plus utilitaire et fonctionnel des TC) : elle est une des modalités de participation à la culture (au sens ethnologique du terme) actuelle, comme l'usage du téléphone mobile ou des innombrables équipements de la maison. Pour les jeunes plus ou moins en difficulté, souvent d'origine étrangère, le permis de conduire est bien plus qu'un carton rose remplaçant l'abonnement TC (le cas échéant), c'est d'abord :

- ♣ un accès à l'autonomie permettant de conduire une voiture en étant en règle et plus en infraction (donc à éviter les « embrouilles » en cas de contrôle de police, pas rare). Il est souvent facile de trouver une voiture à conduire en situation régulière (prêt ou « emprunt »), au moins pour sortir avec des « copains »
- ♣ souvent le 1^{er} diplôme obtenu (dans des conditions parfois particulières) pour des jeunes en échec scolaire

D'ailleurs, les intervenants en contact avec les jeunes (missions locales notamment) sont saisis de nombreuses demandes de jeunes relatives à l'aide au permis - pratiquée dans le cadre de chantiers d'été, les jeunes choisissant de financer en échange d'un petit travail des vacances ou, plus rarement, un stage de préparation au permis.

Des aides au permis de conduire

On nous a cité diverses expériences, nombreuses mais souvent arrêtées ou velléitaires d'aide à l'accès au permis (au moins à l'épreuve du code). Ces opérations concernent :

- ♣ le plus souvent des jeunes (par le truchement de Missions Locales)
- ♣ des demandeurs d'emplois (notamment des femmes étrangères), dans le cadre d'actions d'insertion dont l'efficacité semble problématique
- ♣ des "RMistes" (ex : dans l'Isère), dans la mesure où le permis est lié à une sortie vers l'emploi

Ce genre d'expérimentation fait question. Ainsi, un groupe de femmes d'origine étrangère illettrées (en français, du moins) où certaines avaient échoué plusieurs fois au « code » et dépensé des sommes importantes (même avec des aides sociales). Cela peut être justifié au regard de l'insertion, mais entre en contradiction flagrante avec la nécessaire sévèrisation du permis de conduire.

La « sévénisation » du permis de conduire : la sécurité est-elle inéquitable ?

Le fait d'avoir enquêté dans l'Isère, un des départements d'expérimentation du permis (sa « modernisation ») nous a fait constater (sans pouvoir le chiffrer), les effets de la sévénisation du permis de conduire qui aurait fait chuter de 30 % la proportion de reçus⁴⁶

Sans aller jusqu'à l'extrême sélectivité du permis de conduire aux Pays-Bas, c'est a priori positif du point de vue de la sécurité routière, mais fait problème du point de vue des inégalités, les plus « pauvres » étant plus souvent en difficulté pour l'examen, aussi bien du fait de l'illettrisme que du coût – accru puisqu'il faut plus de leçons et que les échecs sont bien plus nombreux.

Rappelons que la plupart des connaisseurs en matière de sécurité routière estiment que les automobilistes pauvres et, notamment, ceux d'origine étrangère plus ou moins illettrés, sont relativement peu dangereux, car ils roulent peu et lentement – ceci ne valant plus pour les jeunes, bien plus irresponsables. De même, le mauvais état de nombreuses voitures d'automobilistes pauvres n'est pas forcément très inquiétant pour ceux qui roulent prudemment – bien que l'on puisse se demander si les plus jeunes générations d'automobilistes pauvres ne sont pas plus « à risque ». On a toutefois des raisons d'être inquiets lorsqu'il s'agit de jeunes, souvent bien différents sur ce point de leurs pères.

Le permis de conduire : difficile pour beaucoup, surtout pour des illettrés

Les contacts avec les relais comme les enquêtes (notamment avec des groupes de femmes se préparant au permis) montrent bien que des « publics » risquent de ne plus parvenir à obtenir le permis de conduire – d'abord en raison de leur illettrisme.

Cela fait problème même pour des jeunes d'origine étrangère nés en France qui ont suivi un cursus scolaire « normal » : certains ne comprennent pas toutes les questions. La plus grande difficulté du nouvel examen du permis de conduire expérimenté en Isère constitue une nouvelle barrière : l'ancien permettait plus facilement à des illettrés (fonctionnels ou complets) de réussir avec quelques « trucs » mnémotechniques appris par les auto-écoles.

Conduire sans permis : pas une bonne solution, quoique..

Le fait de ne pas avoir le permis de conduire et, surtout, de ne pas parvenir à l'obtenir, n'est pas réservé qu'aux « pauvres » et/ou aux personnes d'origine étrangère, puisque 1/10 des adultes de 25 à 49 ans ne l'auraient pas – dans une société où il est devenu quasiment obligatoire.⁴⁷

L'obstacle du permis est tel que des automobilistes pauvres (voire des automobilistes pas pauvres du tout en raison de revenus aussi élevés qu'occultes) conduisent sans permis. A l'occasion de réponses de relais ou d'enquêtes, on a pu repérer quelques exemples concrets, comme ce demandeur d'emploi qui « a une touche » pour un emploi de cariste, mais n'a pas dit à son éventuel employeur qu'il n'a pas le permis de cariste ni qu'il n'a pas de voiture. L'enquêté « trouvera une solution », sinon il n'ira pas prendre cet emploi (dans une ZA périphérique). Sans qu'il soit toujours possible de le vérifier lors des enquêtes, il semble bien qu'il y ait toute une variété de situations pour le moins aux marges de la réglementation : permis étrangers non échangés à temps (éventuellement d'origine douteuse), permis retiré (mais le fautif continue à conduire), voire faux permis.

⁴⁶ Auto-Moto, juin 2001.

⁴⁷ L'Express du 10/01/2002 : Les bloqués du permis.

Au-delà de libertés prises plus ou moins délibérément avec la loi, cela renvoie à des attitudes et comportements typiques de diverses catégories de « plus démunis » ou « pauvres » que l'on pourrait trouver dans d'autres domaines. Notamment :

- ♣ pratique d'expédients faute de pouvoir trouver une solution à un problème récurrent
- ♣ vécu et représentation d'une « victimisation » ou d'une inégalité (cf par rapport au « droit » à l'automobilité) subie qui permet d'élaborer une auto-justification des diverses « combines » ou « débrouille »

On retrouve ce genre de comportements aussi bien dans la fraude dans les TC (jugés bien trop chers, même avec des réductions auxquelles beaucoup ne peuvent pas avoir droit) que dans le stationnement – des automobilistes pauvres cumulant des amendes, alors que l'on pourrait supposer qu'ils prennent bien garde à ne pas se garer n'importe où.

L'achat de la voiture

Le lieu d'achat de la voiture : chez un garagiste, aux « puces » ou à des connaissances

La voiture a souvent été achetée à un membre de la famille, un ami ou connaissance ou un compatriote (étranger ou réfugié), l'achat à un « garage » étant peu fréquent. Nous avons observé de nombreux cas d'achat ou revente à quelqu'un de la famille de voitures en général en fin de vie, mais très bon marché (couramment 4 KF, 700 □) et souvent en état encore acceptable.

Le bon plan : acheter à un proche ou une connaissance ?

Plusieurs enquêtées ont acheté leur voiture à quelqu'un de la famille ou un ami, souvent à un prix avantageux. Ce véhicule était généralement en assez bon état (on ne vend pas à un proche un véhicule jugé dangereux ou en trop mauvais état). C'est l'inverse de ce qui se passe pour des automobilistes pauvres d'origine étrangère (demandeurs d'asile) qui ont acheté une voiture à un compatriote et qui ont été grugés (notamment : voiture à l'état d'épave, sans CT à jour).

Voitures d'étrangers & voitures étrangères : des épaves pas chères en Allemagne

Des immigrés ou réfugiés achètent leur voiture à des compatriotes à qui ils semblent faire confiance. En tout état de cause, certains (ex : un enquêté réfugié parlant à peine le français) ne sauraient pas acheter une voiture sur le marché.

Ces **filières ou réseaux** sont de diverses façons des moyens de trouver une voiture très bon marché et généralement « roulante ». Les entretiens et observations révèlent différents cas de figure, notamment :

- ♣ revente dans les « communautés » immigrées de voitures appréciées (pour la marque, le type, etc)
- ♣ importation de voitures déclassées, mais « roulantes », notamment d'Allemagne

A un 2^{ème} niveau, cela renvoie au fonctionnement de certaines « communautés » ou réseaux. Par exemple (pour des cas vus dans les enquêtes) :

- ♣ réseaux de réfugiés où le vendeur de voiture est peut-être le passeur qui a fait venir en France le réfugié, profitant de sa dépendance pour le gruger (cas d'un réfugié qui a acheté une voiture sans CT, s'est vu infliger une amende et saisir la carte grise pour une voiture immobilisée qu'il ne peut pas faire réparer, faute de moyens)
- ♣ réseaux « néo-caritatifs » plus ou moins confessionnels et « communautaires » (cas de l'automobiliste pauvre à qui un « leader » communautaire a permis d'acheter une épave et d'en tenter la réparation, après lui avoir trouvé un logement)

Ces filières sont aussi spécifiques et presque aussi fermées que l'ont été longtemps celles permettant d'acheter les voitures des membres du personnel des professions de l'automobile.

VI – Les automobilistes pauvres & leurs voitures

Les voitures des automobilistes pauvres

La voiture des automobilistes pauvres : plutôt à 500 □ (3000 Frs) qu'à 5000 □ (30000 Frs)

Pour donner un ordre de grandeur, il est certain que la voiture des automobilistes pauvres doit coûter plutôt 500 □ (3000 Frs) que 2300 □ (15000 Frs) à 4500 □ (un peu moins de 30000 Frs), prix d'une « bonne occasion ».

Cette voiture « très bon marché » (ex : une Renault 18 destinée à la casse ou à une 2^{ème} vie en Afrique) est donc aussi différente d'une Dacia Renault (modèle prévu pour être fabriqué et vendu en Roumanie pour un peu plus de 2800 □) que celle-ci (ou une voiture d'occasion assez récente et en bon état à 4500 □) d'une Mercedes classe E à 50 K□.

Ces voitures ne sont d'ailleurs pas du tout le même objet, à part le fait qu'elles ont 4 roues, un moteur et un volant :

- ♣ la voiture (épave ou quasi-épave plus ou moins reconstruite) n'est **ni fiable, ni sûre** ; elle est plus vorace qu'une voiture récente et, surtout, **énormément plus polluante** et plus bruyante
- ♣ la voiture d'occasion assez récente est normalement fiable et raisonnablement sûre (état, sécurité passive dépassée mais acceptable), consomme moins (plus récente, mieux réglée, etc), elle pollue moins que l'épave, mais toujours beaucoup plus qu'une voiture des générations suivantes

En tout état de cause, la voiture à moins de 6 K□ pour marchés émergents ne pourrait pas être vendue dans l'Union, faute de respecter les normes d'émission et de sécurité passive (très coûteuses) ; il est d'ailleurs improbable que les acheteurs européens acceptent ce genre de voiture rustique qui les ramènerait 30 ans en arrière – alors que les bonnes occasions à ce prix encomrent les rues

Les voitures de pauvres & celles des enquêtés

La voiture de l'automobiliste pauvre peut être un véhicule très « basique » à partir de 1500 □ (10 KF pour ceux qui pensent encore en Frs). Ainsi, un magazine automobile⁴⁸ donne des exemples de plusieurs voitures entre 1300 □ (8500 Frs) et 1700 □ (11000 Frs) :

- ♣ Peugeot 205* Junior 3 portes de 1991
- ♣ Citroën AX* 3 portes de 1991
- ♣ Fiat Uno* 45 3 portes de 1991
- ♣ Golf Boston* 3 portes de 1990
- ♣ Renault 19* de 1990

** nous indiquons la marque et le type pour préciser concrètement de quelle voiture il s'agit*

Ce sont plutôt des petites voitures très « basiques » (3 portes, peu équipées), puisque l'on compte une seule voiture moyenne familiale (Renault 19) et une plus grande voiture, très répandue parmi les automobilistes pauvres, une Renault 21 de 1991 pour environ 2500 □ (16500 Frs). Une voiture diesel (très recherchée pour l'économie de carburant) est nettement moins abordable, puisqu'il faut compter plus de 3000 □ (20 KF) pour des petites voitures (type Renault Clio), sauf à trouver des voitures moyennes pour environ 2600 à 2700 □ (17 à 18000 Frs), mais avec un kilométrage élevé, réputé acceptable pour un diesel

Au 1^{er} trimestre 2002, étaient proposées à la vente dans les hebdomadaires gratuits à des prix analogues aux prix d'achat de leur voiture par nos enquêtés :

- ♣ une toute petite voiture (ex : Citroën AX*) avec un fort kilométrage (plus de 100000 km) pour 1600 à 1800 □
- ♣ d'autres petites voitures de réputation peu flatteuse (ex : Fiat Panda* ou Uno) pour 1000 à 1500 □
- ♣ des voitures très bon marché dont le prix de 600 à 800 □ correspond à des petites voitures (ex : 205 Peugeot) anciennes (15 ans ou plus) ayant beaucoup roulé
- ♣ des voitures M1* diesel (ex ; Renault 19), rustiques, mais de bonne réputation, pour 1800 à 2000 □
- ♣ une des voitures types M2** (Renault 21) pour environ 900 □, mais il s'agit de voitures anciennes (fin des années 80) que les vendeurs osent décrire comme « tbe » (très bon état) !
- ♣ souvent, entre 1250 et 1800 □, des voitures familiales à bas prix (ex : Peugeot 405, très recherchée par les familles étrangères)

** M1 = voiture moyenne de type Renault 19 ou équivalent (pour les autos des automobilistes pauvres)*

*** M2 = voiture moyenne de type Renault 21 ou Peugeot 405*

Les voitures des enquêtés étaient :

- ♣ en grande majorité (6/10) de petites voitures
- ♣ un certain nombre de voitures moyennes M1 (9 cas) ou M2 (8 cas)
- ♣ des cas particuliers (utilitaire léger ou monospace)

On observe de nombreux cas de véhicules de service, notamment pour des actifs en entreprises d'insertion ou associations d'insertion utilisant un véhicule de service (y compris pour se rendre au lieu de travail) - la voiture personnelle étant, le cas échéant, réservée à un usage, justement, strictement personnel et limité.

⁴⁸ Auto-Plus du 30/1/02.

Les véhicules des automobilistes pauvres : des voitures ou des épaves ?

Bien que cela n'ait aucune valeur statistique (50 voitures dont le type est connu pour 120 enquêtés dont 55 en ont certainement une dans le ménage), nos enquêtés ont effectivement ce genre de véhicule acheté bon marché, mais dans un état plus ou proche de l'épave ou de l'auto à peine « roulante ».

On observe parmi nos enquêtés 5 classes de prix d'achat :

- ♣ des voitures très bon marché (moins de 1000 □) dans 4/10 des cas connus (dont 2 cas de voiture données) qui sont parfois des quasi-épaves ou le sont devenues
- ♣ des voitures trop bon marché (1000 à 1500 □) pour être fiables, bien que certaines aient été vendues par des amis ou de la famille dans 1/8 des cas
- ♣ des voitures d'occasion à un prix (1800 à 1700 □) permettant d'accéder à un véhicule normalement utilisable et fiable dans 4/10 des cas
- ♣ des voitures plus chères (3 à 5000 □) qui sont a priori de bonnes occasions
- ♣ des voitures plus chères (de 10000 à 12000 □) ou des voitures neuves (1/6 des cas) que des automobilistes pauvres ne devraient pas posséder et utiliser, sauf à ne pas être vraiment pauvres

Les voitures des automobilistes pauvres : un fort kilométrage dès l'achat

Bien que le kilométrage de la voiture à l'achat soit souvent mal renseigné et souvent pas connu (y compris des enquêtés), il n'est pas étonnant d'avoir trouvé de nombreux cas de kilométrage relativement élevé (plus de 100000 km) dès l'achat. Au moment de l'enquête, ce kilométrage est évidemment plus important (notamment parce que la voiture a été achetée il y a au moins 3 ans) :

- ♣ le plus fréquemment de l'ordre de 120000 à 200000 km
- ♣ quelques cas de voitures à fort kilométrage (plus de 200000 km), parfois remises en état (« *moteur refait* »)

Cela correspond tout simplement au fait que ces automobilistes pauvres **font durer leur voiture, d'abord en l'économisant** (usage sélectif, en évitant si possible des trajets quotidiens domicile-travail, comme on le verra plus loin). Bien évidemment, c'est parce qu'ils n'ont pas les moyens de la changer, comme beaucoup voudraient le faire.

Une voiture pas chère revient plus cher qu'une voiture chère ou n'est pas une vraie voiture avec laquelle on peut rouler

Si beaucoup d'automobilistes vraiment pauvres (plusieurs cas de revenus aux alentours de 4 KF ou 610 □/mois) achètent par obligation une voiture à bas prix (plutôt 2 à 4 KF, soit 300 à 600 □ que 10 KF ou 1500 □), d'autres, un peu moins pauvres (revenus plus proches du SMIC aux alentours du SMIC) font au contraire un arbitrage délibéré pour une voiture plus chère, mais en meilleur état et/ou diesel (« *si on achète pas cher, il y a vite des réparations* »). Un autre enquêté, qui a acheté une voiture à 75 KF (est-il « pauvre » comme le laissait penser sa situation déclarée ?) a « *acheté une bonne voiture.. pour ne pas être tout le temps dans les réparations* ».

On peut distinguer 2 cas de figure pour ceux qui peuvent se payer une voiture dans un état acceptable :

- ♣ l'achat d'une voiture en assez bon état, coûtant plus de 10 KF (1500 □) et plutôt 15 à 30 KF (2300 à 4600 □), quitte à vider son livret de Caisse d'Épargne ou à acheter à crédit
- ♣ l'achat d'une voiture diesel pour économiser sur le carburant. Compte tenu de la cote plus élevée des voitures diesel d'occasion, les automobilistes pauvres ne peuvent trouver que des véhicules anciens et usagés dont la fiabilité risque d'être rapidement décroissante et dont les réparations sont coûteuses (ex : grosses voitures étrangères de marque réputée). Un enquêté regrette que « *si on veut un petit diesel, ça coûte une fortune et une épave c'est trop cher à entretenir* ». Une enquêtée qui a acheté une diesel de « 10 cv » constate qu' « *il y a toujours un problème* »

Cette « folie » du diesel (en réponse au surcoût de l'essence plus taxée que le gazole) touche autant les automobilistes pauvres que les "automobilistes riches" (achetant des diesel de luxe à plus de 30 K□, mais ces derniers peuvent faire un arbitrage raisonné (pas forcément le meilleur) entre prix d'achat (et de revente) plus élevé d'une part, économie de carburant d'autre part.

D'autres automobilistes pauvres achètent des voitures de société (2 places) transformées ou à transformer. Il semble que cela se pratique couramment puisque des revendeurs sont en quelque sorte spécialisés dans ces véhicules. Cela permet d'acheter à meilleur compte des véhicules réputés et recherchés (ex : Peugeot 205). Le phénomène est sans doute significatif, puisque le marché des voitures de société est important (plus de 10% du marché total) ; un récent reportage faisait même état, en Ile-de-France, de vols de banquettes arrières pour transformer en VL des utilitaires ! Cette transformation est facilement régularisée pour les véhicules construits avant 1987 (anciennes voitures achetées souvent par des automobilistes pauvres).

Les voitures des automobilistes pauvres : beaucoup de pannes & de réparations

Les réparations et « pépins » divers sont un « sous-produit » des voitures des automobilistes pauvres (comme leurs émissions polluantes). Une quinzaine d'enquêtés (soit 3/10 des automobilistes pauvres) signalent des réparations plus ou moins importantes, dont 2 échanges de moteur et un enquêté des pannes multiples et "grosses". Des femmes possédant une voiture ignorent les réparations faites, le suivi du véhicule étant confié au compagnon, au père ou au « tonton ». Une jeune femme a subi « *beaucoup de problèmes de mécanique, plaquettes, disques, roulements et quelque chose dans l'injection* », mais « *ne sait pas quoi* », mais elle persiste à penser que « *la voiture, c'est pratique mais ça fait plein de soucis pour rien, mais on ne peut pas s'en passer* ». Une autre enquêtée répond qu'« *il y a toujours des problèmes.. il y a eu la batterie, puis les roues (sic), l'embrayage et maintenant le joint de culasse qui menace.. Ca (lui) a coûté très cher mais (elle) ne sait plus* ».

Le montant des réparations, pas toujours précisé et parfois mal connu des conductrices, va de 1000 à 6000 Frs (150 à 1000 □), se répartissant entre :

- ♣ des petites réparations à moins de 3 KF (500 □)
- ♣ et des grosses coûtant plutôt 4 à 6000 Frs (700 à 1000 □)

Bien que cela nous soit connu pour moins de la moitié des enquêtés disposant d'une voiture, les réparations ont été faites, dans l'ordre :

- ♣ d'abord par quelqu'un de la famille (mari, frère, « tonton »)
- ♣ par un « garage » et plus rarement le concessionnaire, très rarement un service de réparation rapide (type Midas ou autre)
- ♣ en autoréparation
- ♣ par les « amis »* qui peuvent être des personnes connues faisant de la mécanique « au noir » à prix d'ami (justement), mais pas gratuitement

* voir l'exemple à l'annexe III

Des épaves qui sont simplement des voitures d'automobilistes pauvres

Dans les quartiers étudiés, ce que le non habitué pourrait prendre pour des épaves (et qui le seraient dans d'autres quartiers), sont souvent des voitures en panne ou en attente de réparation (voire de reconstruction).

Le repérage des épaves et/ou véhicules abandonnés, au moins nuisance visuelle, fait d'ailleurs problème. Il est maintenant mieux assuré par la coordination des bailleurs (« régisseurs » et autre personnel de terrain), de la Police Nationale (îlotage) et de la Police Municipale (développée ces dernières années), mais se heurte à des difficultés réglementaires aussi bien pour la contravention que pour l'enlèvement.

La priorité a plutôt été l'enlèvement rapide et systématique des véhicules détruits et/ou incendiés (en moyenne 1 par jour dans l'un des quartiers d'étude)⁴⁹. Dans un des quartiers, la Ville et la Police Nationale ont mis au point une procédure pour enlever avant 8 heures du matin les voitures brûlées ou détruites durant la nuit, afin de minimiser le « sentiment » d'insécurité des habitants et, éventuellement, d'impunité des malfaiteurs.

Des automobiles qui ne sont pas tout à fait mobiles : pannes & « pépins »

Une voiture non « roulante » n'est pas vraiment une voiture

L'automobilité peut être parfois tellement « dégradée » qu'elle n'en est plus une. C'est le cas lorsque la voiture est indisponible pour diverses raisons. Par exemple :

- ♣ la panne ou l'accident. Il arrive que l'automobiliste pauvre ne puisse aller la reprendre au « garage » faute de pouvoir payer la réparation
- ♣ la voiture en cours de réparation ou en attente risque d'être enlevée comme épave avant d'avoir été remise en état de marche (cas observé)
- ♣ la voiture, achetée en mauvais état, sans CT conforme, n'a pas pu être immatriculée..

L'automobile immobile (pour reprendre l'expression de D. Lefrançois) est bien une réalité d'observation que l'on voit en fréquentant les quartiers sensibles comme l'auteur du rapport depuis longtemps, confirmée par nos enquêtes parmi lesquels nous avons trouvé avec certitude au moins 8 enquêtés (soit 1/8 de ceux ayant en principe une voiture) dont la voiture n'est pas utilisable, en panne, voire dangereuse. Des exemples : 1 cas de voiture incendiée, 1 voiture achetée qui s'est avérée inutilisable, 1 voiture « tamponnée » sans responsable connu, une voiture qui a « beaucoup de pannes », une autre « accidentée et irréparable » ; un enquêté n'a « pas les moyens de la faire réparer ». La somme à dépenser (de 1500 à 5000 Frs, soit 230 à 760 □) n'était pas disponible pour ces automobilistes pauvres.

⁴⁹ Sources officieuses, les responsables (notamment ville et Etat) souhaitent ne pas publier de telles données.

D'après nos observations et nos enquêtes, les épaves et/ou les voitures vraiment immobiles ne le restent pas longtemps : elles sont maintenant enlevées assez rapidement par l'organisme HLM ou la Ville, d'autant plus qu'une voiture en mauvais état abandonnée sert littéralement de magasin de pièces de rechanges et, rapidement, est vandalisée (voire incendiée)

VII – Comment garder & utiliser une voiture quand on n'en n'a pas les moyens

**Le coût de la voiture :
trop élevé pour les personnes à faibles revenus**

**Le coût de la voiture pour les smicards :
bien moins élevé que celui des Automobile-Clubs, mais encore insupportable**

Nos entretiens n'ont pas permis de connaître le budget des enquêté(e)s avec précision et nous n'avons généralement des réponses que sur le prix d'achat du véhicule et, souvent, de l'assurance. Les réponses des enquêté(e)s à cet égard sont donc plus des indications sur le coût perçu ou estimé d'une part, les logiques de gestion du budget automobile d'autre part. Les enquêtes confirment d'ailleurs que **tous** les automobilistes pauvres rencontrés n'ont aucun décompte précis de leurs dépenses annuelles – comme sans doute la majorité des Français.

Ces représentations et connaissances concernant le coût « réel » de la voiture (au sens des économistes ou des comptables) n'étaient pas notre sujet, mais cela pose néanmoins la question du coût eu égard à des revenus faibles ou très limités (au maximum le SMIC pour les salariés enquêtés).

Nous sommes donc tributaires d'autres sources :

- ♣ les données sur le coût de l'usage de la voiture rassemblées et analysées par l'INRETS - issues notamment des enquêtes sur le budget des ménages de l'INSEE et la comptabilité nationale. Toutefois, le débat avec J-L Madre (INRETS) lors du séminaire du 15/3/01 permet de faire l'hypothèse que **ces données globales rendent mal compte du cas des automobilistes pauvres et/ou des utilisateurs des véhicules les plus anciens** (achat très bon marché, bricolage, auto-entretien, entretien minimal, etc) qui, de plus, roulent bien moins que la moyenne – notamment lorsque qu'il s'agit de la seule voiture du ménage.
- ♣ le budget-type calculé chaque année par la FFAC⁵⁰

Fédération Française des Automobile-Clubs

Un seul enquêté nous a cité l'estimation maximaliste de la Fédération française des Automobile-Clubs approchant les 40 KF pour expliquer qu'il *ne comprend pas comment on peut faire avec un petit salaire, quand une vidange révision revient à 700 Frs* .

⁵⁰ cf Auto Moto, mai 2001.

Le budget des Automobile-Clubs & celui des automobilistes pauvres

Le budget-type de la FFAC (hors stationnement payant, contraventions et frais consécutifs à des accidents) est calculé pour un automobiliste possédant une CLIO 1,2l RTE 4 CV, achetée neuve en décembre 2000, à crédit, à raison de 80 % sur 4 ans. La voiture donnée en reprise est une CLIO RN 5 CV, 5 portes, achetée neuve en décembre 1996 (année modèle 1997). Cet automobiliste parcourt 14 350 km par an (14425 km en 1999) en consommant 7,4 litres aux 100 km d'Euro super sans plomb 95. Il garde sa voiture 4 ans. Son bonus est de 42%. La FFAC calcule, aux tarifs du marché toutes les dépenses (carburant, entretien, etc), y compris la dépréciation, - très élevée la 1^{ère} année, mais rapidement dégressive. Cet automobiliste, sans doute assez à l'aise financièrement, change donc de voiture tous les 4 ans comme le recommandent des vendeurs de voitures et revend son véhicule (petite voiture très recherchée en raison de son économie et de son faible coût d'usage) après avoir parcouru 57400 km à un vendeur qui fera certainement une excellente affaire – surtout s'il s'agit d'un concessionnaire qui avait vendu cette voiture et la reprend au « prix Argus* » pour en vendre une neuve.

** cote d'achat par les professionnels, très défavorable au vendeur*

Au total, cet automobiliste a peut-être un comportement économiquement rationnel s'il a les moyens de payer très cher la tranquillité totale de son automobilité (surtout s'il a également pris un contrat global d'entretien), mais quelque peu irrationnel quant au rapport coût / usage. Mais un automobiliste peut ne pas être pauvre du tout et avoir également envie de rouler dans une voiture récente et donc de la renouveler fréquemment.

L'optimum économique consiste plus probablement à rouler 6 ans à raison de 30000 km/an, kilométrage normalement parcouru sans réparation majeure. optimisant ainsi les dépenses (révisions et entretien), avec un contrat forfaitaire si on veut rouler sans souci. L'auto sera revendue en minimisant la décote par rapport à l'ancienneté. On voit bien que cela suppose un investissement et un usage hors de portée des "automobilistes pauvres ».

En décembre 2000, ce coût total était estimé par le CCFA à 4110 □ par an (un peu moins de 27 KF), soit **343 □** (presque 2250 Frs) **par mois**, soit **à peu près le RMI** d'un « isolé ». Ce coût inclut 1190 □ (7,8 KF) annuels pour le garage et le CCFA décompte le coût du crédit à 413 □ (2,7 KF) par an en déduisant la valeur de reprise de la voiture à la revente. En pratique, la mensualité de crédit à payer durant ces 4 ans est de 212 □ (environ 1390 Frs) par mois évidemment hors de portée d'un smicard honnête. Ce calcul **surestime par construction le coût monétaire effectif pour les automobilistes**.

Ce calcul fait question à un autre titre, puisqu'il est **utilisé lors de débats sur l'usage de l'automobile pour argumenter en faveur de la limitation de l'usage de la voiture** et/ou de la supériorité intrinsèque des TC à de multiples égards (coût pour l'utilisateur, avantages en matière de pollution et de qualité de vie, urbanisme, etc). C'est assez paradoxal, puisque la FFAC comme le CCFA* utilisent ce budget-type pour argumenter contre les charges exorbitantes supportées par les automobilistes. .

** CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles*

Un calcul & une gestion du budget qui ne sont pas ceux des économistes

Les enquêtes confirment que le problème de l'accès à la voiture n'est pas d'abord l'acquisition d'une voiture, mais l'assurance et l'entretien - voire tout simplement le permis.

Schématiquement, pour ces automobilistes pauvres, ce coût se décompose en

- ♣ un prix d'achat initial (+ assurance initiale et carte grise)
- ♣ une dépense fixe : l'assurance
- ♣ une dépense supposée marginale (au sens des économistes) : le carburant que l'on achète dans le cadre d'un budget donné (souvent par 15 ou 20 □ à la fois)
- ♣ les imprévus (notamment les réparations), par définition imprévus (à la différence de la voiture achetée neuve avec une garantie 3 ans qui devient la norme commerciale)

Gérer son budget automobile comme l'alimentation les fourmis plutôt que les cigales

Le budget mensuel (encore moins annuel) est mal connu des enquêtés qui ont eu la plus grande peine à l'estimer. Un groupe d'enquêtés dont la plupart n'avaient pas de voiture et ne pensaient pas pouvoir en avoir une avaient estimé le coût mensuel de l'ordre de 1000 Frs (150 □) à 1500 Frs (230 □)

Pour beaucoup, on essaie tout simplement d'éviter et limiter les dépenses et, quand il faut les faire, on les subit en les payant si on le peut, en les différant si ce n'est pas possible – la voiture restant momentanément inutilisée ou roulant tant qu'elle ne tombe pas en panne définitive.

Ainsi, quand on demande à un enquêté travaillant dans une entreprise d'insertion à combien il estimait son budget mensuel, il « *ne sait pas (il) faisait l'entretien courant, (il) peut changer un cardan ou l'embrayage* », une enquêtée explique qu'« **On ne calcule pas le budget VL, on en a besoin, on fait** ». Un enquêté « **ne calcule pas ce que coûte un VL.. je vis, je préfère ne pas calculer.. une fois que le VL est là et l'assurance payée on n'y pense plus.. C'est dans le budget, on met de l'essence quand on a des sous, juste un peu pour 2 ou 3 jours** ». Une femme dans une association d'insertion « *pourrait savoir combien elle dépense mais (sait seulement que) l'assurance (coûte) 400 Frs (60 □) par mois en tous risques.. L'essence, c'est le gros problème.. (elle) fait 2 à 3 pleins par mois* ». Une jeune femme qui a acheté la voiture usagée de son père pour 4000 Frs (700 □) ne sait pas combien de km elle fait, mais "elle (la voiture) tête beaucoup" ; elle « *mettait 200 Frs par semaine* ».

Les dépenses mensuelles de carburant des automobilistes pauvres enquêtés nous sont connues dans moins de 4 cas sur 10. On observe 2 cas de figure :

- ♣ au plus 500 Frs (moins de 802 □) par mois, le montant le plus courant étant de l'ordre de 400 Frs (environ 60 □)
- ♣ plus élevé, mais inférieur à 1000 Frs (environ 150 □) par mois, le montant le plus courant étant de l'ordre de 600 Frs (environ 90 □) à 800 Frs (environ 120 □) par mois

Le prix au litre du carburant est rarement connu, le seul montant connu (pour 1/3 seulement des automobilistes pauvres enquêtés) étant le montant habituel du « plein » :

- ♣ par 100 Frs (15 □)
- ♣ plus rarement par 200 Frs (30 □)
- ♣ presque aussi souvent par plus de 200 Frs (plus de 30 □) que par 100 Frs
- ♣ parfois même un « plein » minimal de 50 Frs (8 □) permettant de parcourir environ 100 km avec une petite voiture à essence.

Les automobilistes pauvres roulent plus cher, au super mais partagent la « folie du diesel »

Les automobilistes pauvres roulent 2 fois sur 3 dans un véhicule à essence, moins coûteux à l'achat et plus facile à trouver dans ces générations de voitures de plus de 10 ou 15 ans où la proportion de diesels était bien plus faible parmi les VP.

Pourtant, les automobilistes pauvres rêvent (comme les acheteurs de voitures neuves !) d'acquérir un diesel (56 % des voitures vendues en France en 2001)⁵¹. On observe plusieurs cas de l'achat plus coûteux d'une voiture diesel et des enquêtés déplorent ne pas avoir pu se payer une voiture diesel. Pour une enquêtée, « *le blocage c'est les finances car on ne fait pas crédit, et on n'a pas de cash, et on se dit qu'il faut acheter un diesel, mais ça coûte plus cher, donc on ne peut pas. On achète une voiture normale (sic) et c'est l'essence qui nous engloutit (sic)* » ; un autre regrette que « *si on veut un petit diesel ça coûte une fortune et une épave c'est trop cher à entretenir* ».

Une voiture à entretenir & utiliser en plus d'une famille à nourrir

De nombreux enquêtés ont exprimé ou repris l'idée qu'une voiture est en quelque sorte une personne supplémentaire dans la famille du point de vue des dépenses. Pour un enquêté qui possédait une voiture avant d'être au chômage et « *gagnait bien sa vie.. 9000 Frs (1500 □) par mois, c'est vrai que si on compte ce que l'on dépense pour le VL, c'est très frayeux (sic).. (il a) toujours dit que c'était un deuxième loyer* » ; pour un autre « *Une voiture, c'est une personne de plus dans la famille il faut lui donner à manger et s'il y a une panne c'est comme 2 ou 3 personnes* » ; pour un autre encore plus pessimiste « *une voiture, c'est une deuxième famille à nourrir.. une voiture à 6000 Frs (1000 □), c'est toujours en panne* ».

Garder une voiture et, si possible, l'utiliser, implique donc des « sacrifices ». Un enquêté qui travaille dans une entreprise d'insertion explique que « *quand il n'y a pas de thunes on se sert la ceinture, on prend peu la voiture et on y va en tram.. on ne prend plus de pizzas pour les gamins* » ; un autre avoue que « *pour avoir la voiture.. pas de loisirs et avec des enfants de 14, 8 et 4 ans c'est dur* ».

L'entretien : la débrouille ou le « garagiste » le coût de la tranquillité

Parmi les enquêté(e)s, une petite minorité (la moins « pauvre » : niveau SMIC ou un peu plus) fait faire révisions et réparations chez un « garagiste » (parfois agent de la marque), pour être plus sûr de la voiture, malgré le surcoût (« *c'est plus cher, mais c'est plus sûr* »).

Le recours à un « petit garagiste » (pas forcément agent de marque) semble courant, mais sélectif (certaines réparations notamment). De plus, le « *petit garagiste sympa* » fait parfois crédit. Des « garagistes » ont parfois même prêté du matériel à des « bricoleurs » - ces expériences s'étant avérées peu concluantes (perte de matériel non rendu ou rendu en mauvais état). Par contre, on nous a mentionné des cas d'automobilistes pauvres qui ne peuvent récupérer leur voiture faute de pouvoir en payer la réparation.

⁵¹ Voir la revue du CCFA : Autoactualité N° 34 (janvier 2002) Dossier du mois : 2001, l'année gagnante du diesel.

Quelques enquêtée(s) font faire leur entretien courant par des établissements de chaînes ou franchisés – supposés moins chers que les agents ou concessionnaires de marque. Des femmes, peu familiarisées ont parfois le sentiment (probablement justifié dans nombre de cas)⁵² d’être exposées à des abus d’ignorance en quelque sorte, ce que plusieurs enquêtées ont exprimé. Ainsi, pour l’une d’elle, « **les garagistes escroquent les femmes.. ils les baratinent (sic)** ». Pour une autre, le garagiste qui lui a réparé les plaquettes de freins lui a « *trouvé un tas de trucs et lui a fait un devis* » comme un autre garagiste d’où sa conclusion « *les 2 garagistes essayaient de (lui) prendre ses sous* ». Une 3^{ème} voudrait « *faire des économies et acheter une voiture pas chère 6000 ou 7000 Frs (1000 à 1100 €).. après on se débrouille, on est pas obligé d’avoir une voiture neuve, mais il faut faire attention si on ne s’y connaît pas.. et nous les femmes on se fait rouler facilement* ».

Cela renvoie à une autre question : être automobiliste pauvre nécessite encore plus que pour un « riche » un certain **savoir-faire de consommateur pour acheter et faire entretenir son objet technique**, sauf à faire confiance à son « garagiste » ou concessionnaire – ce qui est bien trop coûteux pour des automobilistes pauvres.

De plus, les automobilistes des classes moyennes (comme le couple-type de « Français moyens » avec 2 revenus médians de 1500 € / mois, soit 3000 €) achètent des voitures neuves ou très récentes nécessitant des révisions coûteuses mais espacées et dont la fiabilité est généralement excellente. Ils peuvent même prendre un contrat d’entretien qui leur assure un budget connu d’avance sur plusieurs années.

L’achat à un garagiste, offrant une garantie (assez symbolique et très courte : couramment 3 mois seulement) existe, forcément limité à des gens qui ne sont pas des « plus démunis » - le cas typique étant celui d’un couple de 2 smicards (éventuellement à temps partiel) qui peut acheter une voiture chez un professionnel ou via un professionnel. Ces achats avec garantie (douteuse ?) concernent notamment des véhicules de gamme moyenne haute (405, R21, etc), souvent diesel, ayant beaucoup roulé, mais réputées « incassables » et susceptibles de supporter des kilométrages très importants

Bricolage & réparation des véhicules : astuces & problèmes

L’entretien de la voiture est souvent assuré à l’économie, surtout lorsque l’automobiliste sait bricoler lui-même ou connaît quelqu’un pouvant le faire pour lui. Ainsi, le mari d’une enquêtée bricole la voiture, achète des pièces à la casse « *et ça tient 2 ou 3 mois...et ça pète ailleurs, donc on ne veut pas mettre de l’argent dans la voiture* ».

Les bricoleurs ou mécaniciens plus ou moins « informels » recourent autant que possible à des pièces d’occasion, de diverses origines – parfois douteuses, comme les pièces achetées au « marché des voleurs » (surnom banal appliqué au marché aux puces) de l’Est lyonnais ou, plus simplement par des réseaux locaux de revente d’objets volés sur les quartiers sensibles.

⁵² C’est ce que laisserait penser un reportage du magazine télévisé de M6 (date inconnue) où une journaliste jouait l’automobiliste naïve dont la voiture avait un problème, ce dont plusieurs garagistes semblaient profiter pour l’« arnaquer ».

De façon officielle et, en principe, parfaitement honnête, on peut trouver des pièces ou sous-ensembles (boîtes de vitesse et moteurs notamment) à faible prix, par exemple :

- ♣ un moteur d'occasion pour une petite voiture (type AX ou 205), voire une voiture familiale (R21) à essence pour environ 150 □
- ♣ un échappement ou un « cardan » à moins de 30 □ pour les petites voitures les plus répandues (R5 et 205)
- ♣ des pneus pour environ 20 □ (probablement d'importation hors Union Européenne et de qualité douteuse)⁵³

Bricolage & travail « au noir » :

de grosses économies pour ceux qui peuvent faire ou faire faire

Selon leur compétences et/ou la possibilité de faire faire certaines réparations « au noir », une minorité d'automobilistes pauvres réalisent eux-mêmes tout ce qui est faisable de façon « foraine » (sur la voie publique ou l'aire de stationnement) et sans outillage complexe (ex : changer un train arrière, un « cardan », voire un moteur).

Le coût des réparations par des bons « bricoleurs » (souvent plus ou moins professionnels) est sans commune mesure avec celui de la même opération chez un « *garagiste* ».

Quelques exemples :

- ♣ 3500 Frs (530 □) pour changer un moteur diesel de 205 (trouvé à la casse)
- ♣ 1000 Frs (150 □) pour une pompe de direction assistée

Bien qu'il ne s'agisse pas exactement de la même réparation (remplacement par une pièce trouvée « à la casse » et non échange standard ou pose d'une pièce neuve), on voit que l'on change d'échelle en termes de coût : encore une fois, cela n'a **rien à voir avec le coût calculé (et maximisé) par la FFAC.**⁵⁴

Il y a donc bien une différence significative (à revenu et véhicule équivalents), donc une **inégalité** entre :

- ♣ ceux qui savent faire des réparations (souvent avec l'aide d'une connaissance)
- ♣ et ceux (d'abord celles) qui n'ont aucune compétence. Certains (surtout des femmes) n'ont pas la moindre idée de la nature des réparations ou pannes comme nous l'avons constaté lors des enquêtes - ces personnes étant incapables de répondre aux questions sur l'entretien et parfois même sur la voiture possédée dont elles connaissaient à peine la marque et le modèle

Du garage pour la voiture de l'automobiliste pauvre au « garagiste » informel comme en Afrique

Les intervenants de terrain confirment nos observations sur ces quartiers sensibles sur l'existence de « garages » et/ou d'ateliers de réparation et/ou de reconstruction de voitures. Il est souvent difficile de marquer une limite entre ce qui relève :

- ♣ du bricolage pour soi (sur sa voiture) ou de l'aide occasionnelle aux relations (famille, amis, voisins, collègues).

⁵³ Publicités du magazine automobile « Auto Plus »

⁵⁴ cf Auto Moto, mai 2001.

- ♣ de l'économie informelle d'une sorte de « garagiste » quasiment professionnel, comme les « as » du bricolage en Afrique

En tout état de cause, il faut souvent un outillage, du matériel de levage en même temps que des connaissances techniques réelles (même si le « garagiste » n'a pas été formé en tant que mécanicien).

Cela explique la prolifération, jamais très importante, mais à la fois visible et endémique de « garages » utilisant les « box » fermés des immeubles HLM (c'est plus rare ailleurs, les copropriétaires faisant la guerre à tout bricolage dans les parties communes). Ainsi, un Chef de projet DSU a pu immédiatement citer 5 cas dans un des quartiers d'étude, la plupart faisant peu problème pour le bailleur et le voisinage - dès lors que cela ne provoque pas trop de nuisances de bruit ou d'environnement. Au total, ce « squatt » ou cet usage anormal (en principe interdit par le bail) de box de garage ne fait pas vraiment problème aux bailleurs ni aux autorités - la Police Nationale recherche d'abord les activités délinquantes (recel, préparation de « casse », etc). Les quelques contrôles (ex : vérification que le véhicule en réparation n'est pas signalé volé et que le propriétaire a bien une carte grise) s'avèrent non concluants : il est évident que les délinquants qui « maquillent » une voiture de luxe volée ne le font pas devant un box ouvert sur la rue au pied d'un immeuble de 1000 logements et à proximité d'un commissariat.

Les bailleurs sont parfois amenés cependant à faire cesser cette activité en raison de ses inconvénients (allées et venues, bruit, pollution, gêne pour l'accès ou le stationnement des locataires) ou des suspicions de délinquance (ex : « maquillage » de voitures volées). Mais ces cas sont rares (moins d'1 cas signalé sur plusieurs années pour quelques uns des quartiers sensibles étudiés). Dans ce cas, les bailleurs ont les pires difficultés à évincer le « garagiste » et doivent mener une action difficile avec les autorités (Ville, Police Nationale et Police Municipale). En pratique, personne ne cherche à faire cesser le bricolage et à évincer le « garagiste » si le locataire du « box » est en règle et paie son loyer, même s'il est notoire (du moins supposé par la rumeur du réseau des intervenants de quartier) qu'il est peut-être en situation anormale à bien des égards (par exemple, bénéficiaire de l'AAH, faisant le « mécano » ou le « garagiste »).

Au final, il faut bien admettre qu'il s'agit d'une **filière et d'activité répondant à une demande** (bien plus, **à un besoin**) d'automobilistes pauvres (ou de personnes à faibles revenus voulant devenir automobilistes) et largement aussi honnête (du moins pas plus aux marges de l'infraction) que les marchés forains ou les « marchés aux puces ». **Les arrangements** (du type : travail au noir, travail de bénéficiaires d'allocations diverses leur interdisant un emploi parallèle) **y sont aussi habituels que nécessaires ou inévitables pour produire ces voitures à très bon marché et permettre à des automobilistes pauvres d'utiliser leur véhicule.**

On sait qu'il existe toute une économie parallèle (chevauchant les frontières de l'informel et du formel comme du légal et de l'illégal, mais aussi de la délinquance) dans les quartiers sensibles – dont nous avons eu écho dans toutes nos études ou recherches sur ces quartiers depuis plus de 20 ans.

Du point de vue de la place de la voiture dans ces quartiers, nos dernières investigations recourent celles de D. Lefrançois⁵⁵ sur une « économie à la frontière du licite » où elle distingue 4 cas de figure :

- ♣ des chômeurs qui monnayent leurs compétences (réparations)
- ♣ des gens qui aident à trouver une voiture moyennant une sorte de pourboire
- ♣ des gens qui font des « petits métiers »
- ♣ du bricolage de « bon voisinage », où le voisin plus ou moins « mécanicien » répare la voiture bien moins cher que le « garagiste » et à qui l'on fait confiance

⁵⁵ D. Lefrançois L'auto immobile Représentations, usages et économie de la voiture dans un grand ensemble Les Quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois, IUP Paris, septembre 1998.

Cette sorte de « no man's land » entre l'économie légale et la délinquance est plus ou moins tolérée comme un des nombreux phénomènes régulateurs que l'on observe dans ces quartiers sensibles :

- ♣ les jeunes ou moins jeunes qui « bricolent » des voitures (d'origines diverses) ne sont pas vécus par le voisinage comme dangereux – bien moins que ceux qui « squattent » les halls ou montées d'immeubles
- ♣ de plus, les « garagistes » de fait sont très discrets et prennent garde à ne pas attirer l'attention de la police et (selon Alain Bauer)⁵⁶ se protéger de la concurrence.

Réparer des épaves nuit gravement à l'environnement

Bien que cela ne soit pas un problème grave pour les bailleurs et les communes, il n'en reste pas moins que réparer des épaves nuit gravement à l'environnement. Les intervenants de terrain en donnent des exemples qui se recoupent, notamment :

- ♣ les rejets d'huile, graisse, bidons, etc. Un des quartiers sensibles était connu pour son « arbre à vidange » au pied duquel le « garagiste informel » déversait l'huile et dont une branche servait à fixer un palan de levage. Plusieurs cas nous ont été rapportés de regards ou puits d'écoulement des eaux pluviales bouchés. Dans au moins un des quartiers, les partenaires (bailleurs et Grand Lyon) ont installé un conteneur à vidange (bidons et huile)
- ♣ l'abandon, n'importe où (espaces verts, parties communes des immeubles, etc) de pièces, parfois volumineuses (moteurs, parties de carrosserie)

Il y a donc bien un *enjeu de politiques publiques* à cet égard, les organismes HLM étant, plus encore que les collectivités territoriales, en charge de ces problèmes.

Des enjeux de politique publique : les réglementations et la sécurité

Les contraintes de l' « automobilité » des automobilistes pauvres : des libertés avec les réglementations ou la sécurité

Une autre question découle des contraintes de l' « automobilité » des automobilistes pauvres (d'abord leurs faibles ressources, souvent irrégulières) : les **libertés qu'ils sont plus ou moins tentés de prendre avec les réglementations ou la sécurité**. Cela joue évidemment pour l'état de la voiture et son contrôle (cf supra), mais aussi sur d'autres points inquiétants (pour eux et les autres) – notamment l'assurance.

Ainsi, ces automobilistes pauvres prennent souvent une assurance au mois (payée au mois, d'un montant réduit, mais finalement élevé sur l'année) pour une garantie minimale (aux tiers). Cela permet d'avoir le certificat d'assurance initial et de le coller sur le pare-brise. En pratique, il semble que, sauf à commettre une infraction visible et/ou à subir un contrôle « au faciès » (pas rare chez les jeunes), l'automobiliste pauvre ne risque pas grand chose à ne pas avoir d'assurance et de contrôle technique à jour. Bien évidemment, cela peut conduire à une catastrophe (financière, voire pénale) si l'automobiliste pauvre n'est pas assuré au moment d'un accident dont il est responsable.

⁵⁶ A. Bauer, *Violences Urbaines ou la guerre*, La Tribune du commissaire de police, mars 1998, N° 69, cité par D. Lefrançois.

L'insécurité urbaine : d'autres problèmes que la sécurité des véhicules des comportements à risque pour les autres usagers

D'autres problèmes peuvent apparaître, notamment en matière de sécurité et de comportements (ex : excès de vitesse, infractions diverses) : on a longtemps estimé que la plupart des automobilistes pauvres sont des gens assez prudents, roulant lentement et peu, donc peu dangereux. C'était sans doute vrai il y a 20 ans lorsque ces automobilistes pauvres étaient des pères de familles immigrés conduisant leur famille dans leur voiture familiale et c'est sans doute encore vrai pour leurs filles qui les ont relayés dans cette fonction de chauffeur. Par contre, on peut s'inquiéter pour les jeunes dont les comportements à risques et la sociabilité agressive font question. Conduire une voiture (même si ce n'est pas la sienne, en excluant le cas de véhicules volés à cet effet) peut être littéralement une « conduite à risques ». Bien que les études et statistiques fassent défaut, nous avons recueilli des observations (non vérifiées et difficilement vérifiables) sur certains phénomènes.

Les « rodéos » sont maintenant moins fréquents pour diverses raisons :

- ♣ des aménagements de la voirie interne aux quartiers qui ne les permettent plus, suivant l'exemple le plus ancien en région lyonnaise de la Grappinière à Vaulx-en-Velin⁵⁷
- ♣ plus probablement, le « vieillissement » des jeunes délinquants qui sont maintenant passés à des choses plus sérieuses (ex : vols à la voiture bélier, « hold up ») plus loin (reste de la région, Suisse) ou plus amusantes (courses de vitesse sur route)

Plus inquiétant, on voit maintenant (comme en banlieue parisienne) des courses de voitures sur des voies (de type boulevard à 2 x 2 voies) permettant de se donner des sensations fortes (« taper le 220 »*). De même, les menaces à l'égard des inspecteurs du permis de conduire - à tel point que les inspecteurs du Rhône demandent que le résultat soit communiqué après examen, par courrier, et non sur place, comme cela est expérimenté à Grenoble⁵⁸ * monter à 220 kph (au compteur)

Mais ceci concerne essentiellement des jeunes et les adultes automobilistes pauvres semblent tout à fait raisonnables. De plus, leur voiture incite peu à rouler vite et de façon « sportive » ; beaucoup sont au contraire très prudents en raison de l'état médiocre de leur véhicule et de leur situation en matière de CT et/ou d'assurance : ils évitent donc de se faire remarquer. Toutefois, **nous n'avons pas fait d'étude documentaire sur les risques de la conduite par des « automobilistes pauvres »** : nos remarques sont donc des hypothèses ou interprétations personnelles.

Le contrôle technique : bien pour l'environnement & la sécurité mais dur aux automobilistes pauvres

Le contrôle technique empêche-t-il des épaves de circuler & des automobilistes pauvres de les acheter ou de les utiliser ?

Si le bon sens et l'évidence (ex : refus de carte grise, mise à la casse) confirment que le contrôle technique produit 2 des effets attendus (remise en état au moins des points de sécurité et/ou retrait de la circulation), d'autres observations ou informations permettent cependant de penser que le contrôle technique n'empêche pas toujours des épaves de circuler et des automobilistes pauvres de les acheter ou de les utiliser.

⁵⁷ Cf notre recherche : Les ensembles à problèmes : le traitement urbain des problèmes sociaux, 4 études de cas (les Minguettes à Vénissieux, la Grappinière et la Cité TASE à Vaulx en Velin, la cité Olivier de Serres à Villeurbanne) pour le Ministère de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur, 1988.

⁵⁸ « Menacé de mort », le délégué régional du syndicat des inspecteurs « agressé il y a 3 ans.. prône l'annonce du résultat de l'examen en différé et non sur place », Le Progrès du 19/4/2000. Voir également Libération du 26/8/2000 « Les inspecteurs du permis se plaignent des menaces permanentes.. ».

Nous avons entendu des rumeurs ou anecdotes sur des centres très « compréhensifs » et sur des « astuces » comme le prêt d'un train de pneus neufs ou même de phares pour le contrôle (pratique également connue des transporteurs routiers).

Effectivement, il semble bien que le contrôle soit d'une sévérité et d'une qualité assez inégales. En témoignent, par exemple :

- ♣ le taux très variable de contre-visite, de 9% de contre-visites en Haute Corse et 13% en Corse du Sud, juste devant le Cantal (un peu moins de 14%) pour un taux national de 20,6% en 1999⁵⁹
- ♣ la qualité variable du contrôle. Un magazine de consommateurs soumettant la même voiture à 60 centres répartis sous 6 enseignes pour des défauts graves concernant le freinage et la pollution est « incapable de dire si notre voiture test.. de 1987, pollue ou non ! »⁶⁰
- ♣ des petites annonces suspectes dans la presse gratuite (du genre « contre-visite gratuite »).

Des astuces pour passer le CT

Des relais comme des enquêtés (surtout lors d'entretiens collectifs) ont signalé des astuces diverses pour faire passer le CT à une voiture qui ne devrait pas être acceptée. Ainsi, 1 « connaît le coup des pneus loués » - dont le rédacteur du présent rapport n'avait entendu parler que pour les poids lourds.

Ces astuces sont tellement connues qu'un magazine automobile donnait récemment des conseils pour passer sans problème le CT⁶¹, certain relevant de bricolages à l'africaine* :

- ♣ bien faire le plein d'huile
- ♣ charger le coffre pour augmenter l'efficacité du freinage
- ♣ rafistoler les feux et les phares (avec un fer à souder et de la colle époxy)
- ♣ remplacer un pneu usé par la roue de secours (rien ne vous empêche d'emprunter un pneu pour le CT)
- ♣ réparer le pot d'échappement avec un collier spécial ou une pâte d'étanchéité
- ♣ réduire les fumées et la pollution en mettant un produit nettoyant dans le circuit d'injection

* en référence aux « mécanos » qui font des miracles en Afrique en réparant des épaves venant d'Europe

Acheter ou vendre une voiture sans CT ? rouler à ses risques & périls dans une épave

On sait que si le CT est négatif (points à réparer obligatoirement), il y a obligation de contre-visite dans un délai de 2 mois. Toutefois le fait qu'une contre-visite soit obligatoire n'empêche pas la vente de la voiture, donc son achat par un "automobiliste pauvre" - l'acheteur devant faire faire cette contre-visite (après remise en état, normalement) dans un délai de 2 mois après la 1^{ère} visite de CT. Cet acheteur va devant des déconvenues, comme quelques enquêtés naïfs qui se sont aperçus qu'ils ne pouvaient obtenir une carte grise définitive et n'ont alors le choix qu'entre faire des réparations trop coûteuses par rapport à l'état du véhicule et aux revenus de l'acquéreur ou.. rouler avec une carte grise provisoire, au risque de se faire contrôler en infraction.

⁵⁹ L'Automobile, mars 2000 et Que Choisir N° 369, mars 2000.

⁶⁰ Contrôle technique auto, on se moque de vous ! Que Choisir N° 369, mars 2000

⁶¹ Auto-Plus du 13/11/01.

Si le bon sens et l'évidence (ex : refus de carte grise, mise à la casse) confirment que le contrôle technique produit 2 des effets attendus (remise en état au moins des points de sécurité et/ou retrait de la circulation), d'autres observations ou informations permettent cependant de penser que le contrôle technique n'empêche pas toujours des épaves de circuler et des automobilistes pauvres de les acheter ou de les utiliser.

On voit d'ailleurs dans les petites annonces à la rubrique « *pièces détachées* » des voitures vendues « *pour pièces* », souvent plus ou moins endommagées et « *sans CT* ». Le prix, rarement mentionné ou « *à débattre* » étant de l'ordre de 400 à 600 € pour des voitures qui semblent encore « *roulantes* » - les voitures à moins de 120/150 € pouvant servir à reconstruire une autre voiture de même type par « *cannibalisation* ». Il est évident qu'il existe un marché plus ou moins « *gris* » de voitures à l'état de quasi-épave qui, pour un prix de l'ordre de 500 € est éventuellement réparée avec une autre épave coûtant couramment 120 à 150 € pour laquelle les acheteurs sont en concurrence avec le « *trafic* » de telles épaves plus ou moins roulantes vers l'Afrique subsaharienne (un entretien le confirme).

On sait également que des voitures de société (à 2 places) font une 2^{ème} carrière, transformées en familiales (ajout d'une banquette arrière) ou utilisées comme telles (les passagers s'entassent comme ils peuvent à l'arrière), sans forcément passer par l'obligatoire homologation (transformation) - exposant le propriétaire à de gros problèmes avec l'assurance en cas d'accident. Toutefois, ce ne sont probablement pas des « *épaves* », mais des véhicules relativement récents, trop chers pour les automobilistes pauvres.

Le contrôle technique : une discrimination à l'encontre des automobilistes pauvres ?

Parmi nos enquêtés, certains ont eu des problèmes de CT ou « *OK..mais..véhicule dangereux* » et d'autres le craignent. Au total, bien que cela n'ait aucune valeur statistique, 1/10 des enquêtes ont ou vont avoir des problèmes. Du point de vue du CT, les enquêté(e)s se répartissent en 2 catégories :

- ♣ ceux (plus que celles) qui connaissent l'obligation et la démarche (visite + certificat) du contrôle. Ils préparent souvent le futur CT en faisant ou faisant faire l'indispensable (toujours le minimum)
- ♣ ceux qui savent seulement qu'il y a une sorte d'obligation (certificat + papillon à coller sur le pare-brise), mais qui n'y ont rien compris. Beaucoup pensent qu'il suffit d'une fiche de visite et sont surpris lorsqu'ils apprennent que la voiture achetée avec le fameux « *CT OK* » doit être présentée à la contre-visite après remise en état (pas prévue), a fortiori lorsque la carte grise leur est refusée. Un enquêté a subi une amende à ce titre.

De nombreux enquêté(e)s ont formulé une certaine crainte que leur voiture ne passe pas au prochain contrôle. Il semble que cela est généralement pris comme l'un des risques de « *pépins* » qui, comme la panne (imprévu le plus redouté), est pris avec un certain fatalisme : cela devient un vrai problème au moment de passer le CT : on a donc à chaque fois 2 ans de « *sursis* ».

Le coût du CT (ou, plus exactement, des réparations qu'il implique souvent, surtout pour des véhicules en assez mauvais état) est doublement pénalisant pour les automobilistes pauvres :

- ♣ ce coût est élevé pour de petits budgets (6000 Frs, soit plus de 900 € pour une enquêtée)
- ♣ et, surtout, il est assez imprévisible

Le contrôle technique & la pollution une préoccupation de riches ?

La pollution automobile ne semble pas une préoccupation de la plupart des enquêté(e)s dont certains ne comprennent même pas la question, un peu comme si on parlait de pollution à un automobiliste d'un PVD (ex : Inde ou Afrique sub-saharienne). La pollution autre que les gaz d'échappement (seule connue) est ignorée. Ainsi, une enquêtée ne savait pas qu'il est interdit de jeter l'huile de vidange

La plupart des automobilistes pauvres rencontrés étant assez peu sensibles aux problèmes de pollution automobile (ou plus exactement de LEUR automobile), le CT peut être perçu comme une sorte de taxe les frappant plus particulièrement, leur voiture étant plus souvent en mauvais état – comme dans le cas d'un enquêté qui demandait si « *seuls les riches ont le droit de rouler* ». Paradoxalement, le CT désavantage les automobilistes pauvres propriétaires de voitures récentes (notamment à catalyse) par rapport à ceux dont les voitures bien plus anciennes (énormément plus polluantes) ne sont soumises qu'aux normes plus laxistes de leur génération.

Ce problème deviendra aigu lorsque les automobilistes pauvres achèteront ces voitures plus récentes dont l'entretien et le réglage peuvent difficilement être réalisé par un « bricoleur » (a fortiori, l'automobiliste, pauvre ou non) et dont le respect des normes (homologation) dans le temps reste une inconnue (même les constructeurs ne savent pas comment dérivent dans le temps les émissions polluantes).⁶²

La sévèrisation du CT : de moins en moins de pollution, mais de plus en plus de problèmes pour les automobilistes pauvres

On sait qu'à partir de 2002, de nouveaux points sont contrôlés, notamment les plaques d'immatriculation ou les témoins (circuit de freinage et airbag). Les points de contrôle devraient se multiplier afin d'améliorer la sécurité des voitures et, surtout, d'en réduire la pollution. Les effets sur le parc le plus ancien et en mauvais état, typiquement les voitures des automobilistes pauvres, risquent d'être problématiques.

A la différence de la sévèrisation du permis de conduire, **la sévèrisation du CT ne fera que progressivement sentir ses effets sur les automobilistes pauvres qui ont des voitures anciennes** – soumises aux normes (de pollution notamment) de la « cohorte » de fabrication. Mais ces voitures répondant à des normes laxistes auxquelles il est facile de se conformer (ex : réglage par un bon bricoleur de l'allumage et de la carburation) seront progressivement remplacées, avec un décalage de l'ordre de 10 à 15 ans (âge d'achat des voitures des automobilistes pauvres) par de nouvelles générations de véhicules à des normes de plus en plus exigeantes.

Ces voitures (dès 1996 avec la généralisation du pot catalytique et donc de l'injection électronique pour les voitures à essence) sont plus complexes et plus coûteuses à mettre aux normes : il faut un appareillage pour régler le moteur, le changement de catalyseur (fragile) est ruineux.

⁶² Source : intervention d'un représentant d'un constructeur français au séminaire sur l'automobile de la Faculté de philosophie de Lyon 3 et du LET.

Cela devrait donc **poser à grande échelle la question du CT et de la remise en état des voitures** des automobilistes pauvres si le CT est « strictement » appliqué pour le plus grand bien de la qualité de l'air, mais il y aura un effet d'« éviction » de nombreux véhicules, touchant surtout les ménages à faibles revenus et/ou les personnes âgées (véhicules anciens roulant très peu)

Il y a bien un enjeu, assez paradoxal, en matière d'inégalités, puisque des « pauvres » (ce serait vrai aussi pour les « smicards » vont voir augmenter le coût d'usage de la voiture, alors qu'ils ne peuvent même pas y subvenir actuellement.

Carrière d'automobilistes pauvres & carrière de leurs autos

Des voitures usagées que les automobilistes pauvres gardent le plus longtemps possible mais l'idéal serait de pouvoir la changer

Compte tenu de leurs moyens financiers réduits, la majorité des automobilistes pauvres enquêtés ont comme pratique (du moins comme objectif ou souhait) de garder la voiture le plus longtemps possible, tant qu'elle roule. Les enquêtés envisagent souvent de l'user jusqu'à ce qu'elle ne soit plus « roulante » et/ou soit refusée au CT. Des enquêtés l'expriment clairement : l'un veut « *user jusqu'à la corde* » sa voiture, un autre au « *maxi* ».

Une minorité d'automobilistes pauvres enquêtés souhaiteraient pouvoir changer leur voiture dans un délai plus ou moins rapproché dépendant de l'état du véhicule et, évidemment, de leurs moyens financiers. Ainsi, une enquêtée veut changer de voiture quand elle le pourra « *dès qu'(elle a) du travail* » « *aimerait changer* » « *si je peux vendre l'actuelle* ». Ce changement a été plusieurs fois motivé par l'état désastreux de la voiture (« usée », « très abîmée ») ou (dans 1 cas), par la consommation excessive (grosse voiture)

Des voitures en fin de vie invendables

Plusieurs enquêtés craignent d'avoir des difficultés pour la revente de leur voiture, souvent en fin de vie utile et à peine « roulante » : dans 6 cas, la voiture était plus ou moins à l'état d'épave ou « *foutue* ». La revente est problématique, le CT ne faisant que la rendre plus difficile, voire impossible – sauf « pour pièces », terme codé désignant un véhicule sans CT validé. Les automobilistes pauvres vendeurs ont peu de chances d'en tirer le prix souhaité, les automobilistes pauvres tendant à le surestimer. Une enquêtée estime que sa voiture « *est encore cotée 8000 et on (lui) en propose 3000* » ; une autre a essayé de vendre sa voiture par « *les annonces* », mais « *les gens veulent la payer en trois fois* ».

C'est aussi que **les acheteurs sont pauvres avant même de devenir des automobilistes pauvres !**

Le parc automobile : en vieillissement, comme les Français La « percolation » des voitures en panne ?

Les automobilistes pauvres sont acheteurs de voitures en fin de cycle utile, après plusieurs acheteurs et utilisateurs (le 1^{er} qui a acheté la voiture neuve, le ou les acheteurs en occasion en bon état). Leur projet d'automobilité dépend donc de la vie du parc automobile, et surtout, de sa « percolation » vers le bas qui alimente le marché où se fournissent les automobilistes pauvres et, plus bas encore (en termes de prix et d'état du véhicule) la « grande exportation » vers l'Afrique.

On sait que l'âge moyen du parc automobile en France s'accroît (peut-être en raison de l'amélioration de la qualité de voitures en sortie d'usine) :

âge du parc en % du parc	2000	1993
moins de 5 ans	27,1	17,6
5 à 10 ans	33,5	28,4
11 à 15 ans	23,3	14,2
15 ans et plus	7,1	4,4

Source : CCFA, d'après Auto Plus, octobre 2000

Le CCFA estime pour sa part à **14 ans la durée moyenne de vie d'une voiture avant sa mise à la casse ou sa disparition**⁶³. Nos automobilistes pauvres ont pourtant souvent des voitures datant de plus de 20 ans : ils sont bien en fin du cycle de vie utile de ces véhicules.

Pour le reste, nous en sommes réduits à l'observation sur le terrain et sur la voie publique. Nous avons recueilli lors des contacts avec les relais **des points de vue divergents sur la situation et son évolution concernant l'état des véhicules**, la présence d'épaves ou voitures en très mauvais état ou encore l'existence de « garages » (réparation ou bricolage sur des véhicules) dans les « box » (garages fermés) ou sur les aires de stationnement dans les quartiers sensibles. Certains estiment que ces phénomènes sont en régression pour 2 principales raisons :

- ♣ les effets du contrôle technique, significatifs, bien que longs à se faire sentir (plutôt lors de la revente du véhicule en trop mauvais état)
- ♣ la surveillance et l'intervention renforcée de la Police Municipale (avec la Police Nationale) en coordination avec les bailleurs (enlèvement de voitures plus ou moins abandonnées, contrôles dissuasifs à l'égard de « garages » forains trop visibles et pérennes)

Carrière d'automobilité & carrière du parc automobile en fin de vie

Nos enquêté(e)s sont en majorité des personnes de plus de 40 ans. Cela résulte essentiellement du choix de principe de personnes

- ♣ à très faibles revenus (inférieurs au SMIC), d'où la sur-représentation des « publics » d'insertion, pas très jeunes – sauf ceux des missions locales
- ♣ autonomes financièrement et supportant le coût de leur automobilité – d'où la faible proportion de jeunes.

Rappelons nous avons exclu de l'enquête les étudiants, pour des raisons évidentes :

- ♣ leurs faibles revenus n'ont pas directement de rapport avec leur situation financière réelle du fait de l'aide des parents ou d'autres ressources (« petits jobs »)
- ♣ souvent, ils ne paient sur leur revenus propres que certaines dépenses. Ceux qui sont apparemment des automobilistes pauvres sont pour la plupart dans une situation analogue aux jeunes vivant chez leurs parents qui peuvent consacrer tous leurs revenus à leurs loisirs et à leur voiture.

⁶³ Notes prise à la réunion du séminaire déplacements et inégalités du 6/11/2000.

Il est toutefois certain que nous avons **sous-représenté les plus jeunes** automobilistes pauvres, notamment les jeunes en alternance ou en début de vie active dont la trésorerie est inexistante et les revenus encore faibles (missions d'intérim, CDD, périodes d'inactivité).

Mais **la grande majorité de ces jeunes accéderont plus ou moins rapidement à une** automobilité dans la **moyenne** – y compris les « smicards », puisqu'un ménage de 2 « smicards » a un revenu permettant d'avoir une voiture, même si elle est d'occasion et/ou « bas de gamme » et si son usage est limité en raison des contraintes financières.

Il faudrait donc étudier la « carrière » d'automobilité des personnes et ménages à faibles revenus (grosso modo : les « smicards ») avec ses étapes qui, du point de vue la voiture se concrétise par le passage :

- ♣ d'une voiture d'occasion à une voiture neuve
- ♣ d'une petite voiture à une voiture moyenne parallèlement à l'évolution de la situation familiale (lorsqu'ils ont des enfants) et professionnelle (revenu, voire statut social)

Par contre, d'autres « publics » dits d'insertion n'accéderont même pas à la voiture ou de façon plus ou moins intermittente (périodes sans voiture ou avec une voiture inutilisable par manque d'argent) et très dégradée (voiture à l'état d'épave non fiable, usage minimal, etc) - d'autant plus qu'ils sont plus âgés. Nous n'avons pas étudié cette carrière, ce qui supposerait d'ailleurs un cadrage statistique et des enquêtes longitudinales ou par cohortes, avec les difficultés méthodologiques bien connues.

On peut probablement faire l'hypothèse que cette « carrière » d'automobilité est analogue à une carrière professionnelle. Si l'on considère l'automobilité des personnes à faibles revenus qui sont généralement à faible niveau de qualification :

- ♣ plus l'entrée dans cette carrière est tardive, moins elle sera rapide (accès à un type et prix de la voiture et usage au moins moyen)
- ♣ plus cette entrée se fait à bas niveau (voiture très bon marché peu fiable et en mauvais état, usage réduit, problèmes de pannes ou autres, etc), moins on a de probabilités d'accéder à la moyenne de l'automobilité

Cette approche de la carrière d'automobilité aurait sa réciproque : *la « carrière » du parc automobile* passant progressivement en fonction de son âge, de son état et de son prix (également des modèles de voiture) d'automobilistes moyens (voire aisés) aux plus pauvres et, probablement, aux plus jeunes – du moins pour les petites voitures et les voitures moyennes.

Au delà des questions sur le parc automobile en tant que tel (état, pollution, etc), on retrouverait les questions posées dans la présente recherche sur les **effets en termes de sécurité** et, surtout, **de pollution de la « fin de carrière » des voitures.**

Les pouvoirs publics comme les constructeurs ne pourront pas faire l'impasse sur cette relation entre carrière d'automobilité et fin de carrière du parc, ne serait-ce que parce **les constructeurs devront prendre en charge la récupération et la destruction des véhicules partant autrefois à la casse** ou dans un canal.

Les automobilistes pauvres pourront-ils être encore automobilistes demain ?

Les nouvelles voitures : plus sûres, moins polluantes, mais de plus en plus ruineuses ?

On sait qu'il y a une double logique de changement dans les modèles de voitures neuves :

- ♣ la concurrence sur le marché des voitures neuves, toujours plus grandes, chaque modèle étant généralement remplacé par un autre plus vaste et cossu, mais aussi plus lourd et plus équipé (exemple : la Peugeot 306 remplacée par la 307) au détriment de la consommation – absorbant les progrès des moteurs en termes de consommation spécifique.*
* consommation rapportée à la puissance
- ♣ la « sévèrisation » des exigences environnementales et de sécurité (notamment passive)

Cela devrait avoir des **conséquences en termes de coûts pour les automobilistes**, d'abord pour ceux qui vont acheter des voitures neuves, puis, **dans 10 ou 15 ans pour les automobilistes pauvres** – en incluant les ménages à petits revenus (smicards et autres «travailleurs pauvres »).

Un magazine automobile titrait récemment « *Nouvelles voitures Pourquoi elles vont vous ruiner* »⁶⁴ en donnant des exemples qui « interpellent » :

- ♣ le changement de batterie est moins à la portée de l'automobiliste (risque de perdre tous les codes d'ouverture et de mise en marche de la voiture)
- ♣ les nouveaux projecteurs (dits « au xénon ») sont bien plus coûteux et les lampes hors de prix (plus de 200 □ actuellement au lieu de 10 à 15 □)
- ♣ la généralisation de la climatisation (impliquant une révision et le remplacement régulier du fluide réfrigérant)
- ♣ la révision et les réglages qui ne peuvent être faits que dans le réseau des constructeurs du fait de l'électronique (« cartographie » d'injection et d'allumage , etc)
- ♣ le risque d'avoir à remplacer un boîtier électronique (allumage/injection) pour une dépense importante (couramment 150 □ pour une petite voiture ou une voiture « M1 »)
- ♣ le remplacement (théoriquement obligatoire d'après les constructeurs) des airbags après 10 ans
- ♣ la généralisation des pare-brises athermiques, coûtant presque 2 fois le prix d'un pare-brise classique
- ♣ la plus grande vulnérabilité en cas de choc (plus d'organes sensibles et complexes sous le capot) augmentant les coûts de réparation (passant de moins de 1500 □ à près de 1900 □ pour une Clio entre la 1^{ère} version et la dernière)
- ♣ demain l'antipollution diesel avec des filtres à particules (extraordinairement efficaces en termes de protection de l'environnement)

Même si ce problème n'est pas d'actualité, **il se posera à grande échelle à partir de la prochaine décennie** lorsque les voitures actuelles et leurs remplaçantes arriveront sur le marché de l'occasion, même si ces voitures sont, dans l'ensemble bien plus fiables et leur entretien réduit (ex : les vidanges, passées de 10000 à 30000 km selon les conseils des constructeurs).

⁶⁴ Auto Plus du 19/6/01.

Les automobilistes pauvres rencontrent déjà des problèmes liés à la vétusté de leur voiture et aux caractéristiques de la génération de fabrication. On connaît les rebondissements de la mise en œuvre du « décret amiante » reportée au 31/12/02 au lieu du 1^{er} janvier à une date ultérieure en raison ses effets imprévus sur le marché des vieilles voitures (avant 1994 grosso modo) et donc pour les automobilistes pauvres ou ceux à qui ils achètent leur véhicule « amianté d'origine » en quelque sorte. En particulier :

- ♣ la disparition du marché européen de voitures « amiantées » dont la remise aux normes serait disproportionnée à la valeur marchande de la « caisse ». Ces voitures trouveront certainement preneur à la « grande exportation » - notamment vers l'Afrique et ses mécaniciens faiseurs de miracles
- ♣ le coût de mise aux normes lors du passage au CT ou de la revente, imprévu supplémentaire pour la plupart des automobilistes pauvres
- ♣ l'impossibilité de revendre sa voiture usée au maximum (cf supra) par les automobilistes pauvres, sauf à la casse, à moins de la jeter dans un cours d'eau ou un canal (le Rhône ou le canal de Jonage en région lyonnaise)

De même, beaucoup de ces voitures anciennes fonctionnent normalement à l'essence « au plomb », maintenant interdite et remplacée par carburant avec additif d'une efficacité contestée qui devrait disparaître en 2004. Il faudra alors mettre un additif dans le réservoir, opération fastidieuse et coût supplémentaire. Toutefois, le Ministère des Transports estimant qu'il ne restera plus à cette date que 200 000 voitures - bon indicateur du nombre de voitures quasiment « préhistoriques », leur ancienneté ne préjugant pas de leur état.

Cela pose à nouveau la **question de l'aide à la mise aux normes des voitures les plus anciennes**, ainsi que de **leur retrait du parc**.

Cette question **devient une question sociale** dès lors qu'elle **concerne un grand nombre d'automobilistes pauvres**.

VII – L'automobilité des automobilistes pauvres

L'automobilité des pauvres : usage & non usage

Une automobilité dégradée ?

Après avoir eu beaucoup de difficultés pour trouver des automobilistes pauvres, nous en sommes arrivés à la conclusion (pas totalement inattendue, mais cependant déstabilisante pour des chercheurs) que l'automobilité des personnes à faibles revenus (au moins en dessous du SMIC) est souvent incomplète ou précaire. B. Duhem avait d'ailleurs proposé lors du débat de présentation de la recherche au séminaire « Déplacements et inégalités » du 15/3/01 le terme d'"**automobilité dégradée**" (comme on parle de « mode dégradé » pour le fonctionnement partiel d'un système technique).

Cette automobilité dégradée ou incomplète **se manifeste de diverses façons** dont on donnera quelques **exemples apparus au cours de nos enquêtes**.

L'automobilité partagée

Plusieurs de nos enquêté(e)s utilisent régulièrement ou occasionnellement la voiture d'une autre personne du ménage ou de la famille (notamment celle des parents, d'un frère ou d'une sœur).

Dans la mesure où cette même voiture parfois partagée de façon organisée avec une autre (ou d'autres) personnes (ex : un utilisateur en semaine et en journée, un autre en fin de semaine), il s'agit en quelque sorte d'une automobilité partagée, les 2 (ou plus) conducteurs n'ayant pas la pleine disposition de véhicule.

Un conducteur ou une voiture dans le ménage

La forme la plus répandue de l'automobilité réduite, sans être conducteur ni forcément posséder une voiture dans le ménage, est celui de personnes dépendant d'une autre pour les conduire.

La cas de figure le plus courant (rencontré à plusieurs reprises dans les enquêtes) est celui, banal, de femmes qui ne conduisent pas (et généralement n'ont pas le permis) et qui dépendent du conjoint (parfois d'une autre personne de la famille). Aux femmes habituées de la voiture (étudiées dans une autre recherche pour le PREDIT) s'oppose la figure des femmes dépendantes - le plus souvent de leur conjoint ou compagnon. A tel point que dans un des quartiers sensibles, les travailleurs sociaux répondent mi-sérieux, mi-plaisants que l'un des problèmes de cette automobilité est **le manque.. d'hommes** (entendez : cohabitant qui peut conduire la femme sans voiture ni permis) en raison de la forte proportion de femmes seules (en général avec enfants) durablement ou temporairement. D'ailleurs, certaines de ces femmes cherchent à passer le permis, malgré les nombreux obstacles (prix, problèmes d'illettrisme, etc). De même pour certaines dont le mari ne peut plus conduire.

L'automobilité sans voiture

Parmi les enquêtés, mais certainement beaucoup plus fréquemment parmi les smicards (ou un peu au-dessus), on trouve des gens qui n'ont pas de voiture, mais sont automobilistes : ils conduisent un véhicule de société ou de service. Le cas le plus fréquent parmi nos enquêtés est celui de personnes qui, dans des associations d'insertion ou entreprises d'insertion ou en ETT, « voient » des collègues de travail. Dans le cas de figure probablement le plus courant, l'actif a une voiture réservée à un usage personnel, évitant surtout de s'en servir pour aller travailler.

L'usage de la voiture par les automobilistes pauvres

L'automobilité minimale : la voiture utilisée le moins possible

Les enquêtes auprès d'automobilistes pauvres comme les observations de nos correspondants confirment qu'une grande partie (non chiffrable, comme pour toutes nos observations) des automobilistes pauvres ont délibérément (mais aussi par obligation) un usage minimal de la voiture, restreint aux déplacements jugés indispensables ou prioritaires et destiné à **en maintenir le coût dans un plafond de dépenses limité et aussi régulier que possible** et à **faire durer leur voiture généralement dans un état qui ne supporterait pas un usage plus intensif** (ex : faire chaque jour 15 ou 20 km pour aller travailler en périphérie, dans le cas lyonnais), sauf à risquer des frais de réparation ou tout simplement la panne, toujours redoutée.

Plusieurs enquêt(e)s utilisent leur voiture pour aller travailler (pas trop loin, si possible) et quelques déplacements essentiels (courses groupées, hôpital, etc) ou jugés tels (ex : activité sportive) : « *la voiture ne sert que pour aller au travail ou pour les courses* » « *la voiture, c'est pour les courses les vacances et le soir* ». Dans cette « tactique » d'usage de la voiture, on comprend le refus fréquent de prendre un emploi trop loin - par exemple, pour les personnes habitant l'Est du Grand Lyon, dans les zones d'activité extérieures en direction de l'Isle d'Abeau.

L'usage de la voiture par les enquêtés par motifs (à peu près ceux des enquêtes-ménages) est, dans l'ordre

- ♣ les enfants, surtout pour les emmener ou pouvoir les emmener à l'hôpital ou chez le médecin, pour les conduire à l'école, en garderie, etc
- ♣ les courses (notamment en grandes surfaces)
- ♣ devant l'emploi ou la formation (enquêtés vus en stage)
- ♣ puis la famille ou divers déplacements
- ♣ rarement pour les loisirs ou le sport et presque jamais pour aller en ville

Les priorités de l'usage de la voiture sont :

- ♣ de très loin le travail ou la formation
- ♣ devant les courses

L'usage de la voiture est **évit** pour aller au centre-ville (un dizaine de réponses). La raison principale est que cela revient "trop cher" (renvoie au coût du stationnement).

Un usage sélectif de la voiture : les enfants, l'hôpital & les courses d'abord

La constatation la plus significative nous semble être l' **usage très sélectif de la voiture**, surtout pour ceux qui **roulent le moins possible pour économiser sur le carburant et l'entretien et faire durer la voiture le plus longtemps possible**.

L'usage peut être occasionnel, voire simplement éventuel, mais important pour des automobilistes pauvres. C'est notamment le cas des **motifs liés à la santé des enfants**. On observe l'importance de l'automobilité (avoir une voiture soi-même ou dans le ménage) « *pour les enfants* » comme pour une enquêtée expliquant que la voiture, « *c'est d'abord pour quand les gosses tombent malades, pour aller à l'hôpital* ». Les motifs liés à la santé sont souvent développés : « *la voiture sert pour le travail quand il y en a et pour les courses ou pour aller à l'hôpital* » dit une enquêtée, une chômeuse dont le fils souffre d'une grave maladie possède une vieille voiture achetée quand elle avait travaillé et avec laquelle « *elle ne roule pas beaucoup car (elle) fait attention* ». Elle garde cette voiture « *surtout pour (son) fils quand il a une crise l'école l'appelle et quand il a une crise à la maison (elle) préfère l'emmener aux urgences plutôt que d'attendre* ». Pour une autre, « *une voiture, ça peut servir si quelqu'un est malade* ». Pour plusieurs enquêtées (ce sont presque uniquement des femmes), la voiture est d'abord un moyen à la fois pratique et autonome par rapport au conjoint: *pour les courses celle qui n'a pas de voiture doit aller les faire en bus, c'est long et fatigant* », d'autres femmes « *ne peuvent pas toujours attendre le mari* ». « *la voiture, c'est pour les courses les vacances et le soir* ». Toutefois, la possession d'une voiture permet une autonomie ambiguë, puisque, comme une participante le faisait remarquer lors d'un entretien collectif, « *quand une femme a une voiture, elle fait souvent les courses seule!* ».

Bien entendu, la voiture est utile, voire indispensable à certaines femmes qui travaillent pour **s'organiser en fonction de la garde des enfants ou leur scolarité** : si une enquêtée « *trouve un travail.. il lui faudra une voiture pour emmener les enfants chez (ses) parents* ». Pour une autre, dont le fils « *est à l'école dans le privé et il faut l'emmener en voiture* » - le trajet est effectivement peu pratique, cette école étant dans un autre quartier, mal relié à celui où habite l'enquêtée, car elle ne veut pas le scolariser dans le "quartier sensible" où elle habite à la suite d'une sorte de « déchéance » sociale (divorce, perte d'emploi) : **l'obligation d'avoir une voiture peut donc être d'abord sociale et personnelle et secondairement relative à la desserte par TC.**

Aller de temps en temps loin pour acheter moins cher

Une des formes les plus courantes de l'automobilité est l'usage en quelque sorte « rationné », souvent réduit au minimum par souci d'économie et en raison de l'incertaine fiabilité de la voiture. C'est notamment le cas des courses groupées vers des grandes surfaces. L'un des modèles (classique) étant celui du mari qui conduit la voiture, la femme étant passagère et faisant les achats. Bien que relativement peu fréquents (moins d'1 fois par semaine d'après nos enquêtés, plutôt 2 à 3 fois par mois), les achats groupés (lourds et volumineux) dans des hypermarchés ou supermarchés réputés à bas prix impliquent l'usage de la voiture – même si quelques familles vont faire ces achats en TC (voire à pied si ce n'est pas trop loin), les enfants étant mobilisés comme porteurs.

A contrario, des magasins plus proches (ex : un grand magasin contigu à un des quartiers sensibles) sont évités autant que possible, les ménages à très faibles ressources non motorisés n'ayant guère que 2 possibilités :

- ♣ faire des achats limités (par 10 ou 15 □) dans le supermarché le plus proche ou au marché
- ♣ et (2 fois par mois en général) des achats groupés dans un hyper accessible par les TC

Les enquêtés mettent souvent en avant l'avantage relatif de la voiture par rapport aux TC pour ces déplacements indispensables : pour une enquêtée qui n'a plus de voiture (« *cassée* » par son fils), la voiture lui manque « *quand (elle) fait les courses, ça va tellement plus vite* » alors qu'une autre sans voiture fait 2 voyages en TC et qu'une autre « *tire longtemps un chariot à roulettes* ». De même « *la bouteille de gaz c'est l'horreur sans voiture, car on n'a pas le droit de la transporter dans les TC* ». Le problème de non-automobilité se pose également pour certains achats (meubles, équipement ménager, etc) : si les magasins prêtent bien un fourgon, il faut un chèque de caution et des enquêtées sont interdites bancaires.

Ces **déplacements en voiture** sont à la fois **irremplaçables** (sauf à accepter un trajet pénible en TC) et **peu fréquents**.

Des loisirs de pauvres : au moins sortir du quartier le dimanche

De même, la voiture familiale permet des loisirs (notamment aller dans un parc urbain le Dimanche) qui seraient moins faciles en TC (ex : aller des Minguettes au Parc de Parilly à quelques km) ou longs et pénibles (ex : aller à Miribel – Jonage* depuis les Minguettes).

* *grand parc périurbain (plage, pique-nique, etc) de l'est lyonnais*

Plusieurs enquêtés déplorent de ne pas avoir de voiture et de se voir ainsi privés de sorties, y compris le dimanche. Pour l'un d'eux, sans voiture, « *le week-end c'est dur, on squatte la maison* » et pour une autre enquêtée, dès qu'elle aura un emploi, l'achat d'une voiture sera la priorité ne serait ce que « *pour partir en vacances, et on a plus de choix avec une voiture* ». Quelques enquêtés ont confirmé ce que l'on peut observer les dimanches et jours fériés, comme durant l'été, dans les lieux de loisirs de plein air accessibles en TC, mais encore plus en voiture.

L'usage de la voiture est bien ici aussi limité que possible et sélectif, réservé à **un petit nombre de courts déplacements pourtant très importants pour la famille.**

La mobilité des automobilistes pauvres : beaucoup de petits déplacements, pourtant essentiels

Les intervenants de terrain confirment une autre caractéristique de la mobilité des automobilistes pauvres : la pratique de nombreux petits déplacements, fréquents mais non quotidiens (notamment pour les achats : marchés, grandes surfaces, etc), mais également de **déplacements plus rares mais tout aussi essentiels** (ex : visites familiales).

Ces déplacements semblent assez **mal connus à travers les enquêtes déplacements** : si leur nombre peut être évalué (éventuellement avec une sous-estimation), leur caractère et leurs fonctions (déplacement impératif ou jugé important) comme le choix du mode et de la destination (alternatives quant à la destination, à l'horaire et/ou au mode) ne pourraient être connus et compris qu'à travers des questions spécifiques à l'occasion d'enquêtes transports ou de sondages « omnibus » (ex : ceux faits pour l'INRETS , le CERTU ou le CCFA).

L'usage de l'automobile par les automobilistes pauvres : des arrangements dans la famille & avec les voisins ou connaissances

De même, les intervenants de terrain confirment que l'usage de l'automobile par les automobilistes pauvres passe souvent par des arrangements dans la famille et avec les voisins ou connaissances se regroupant avec celui ou celle qui dispose d'un véhicule. On observe également des usages familiaux, comme celui de la jeune fille (la « grande sœur ») qui fait le « chauffeur » pour sa mère et ses sœurs - éventuellement le père qui ne conduit pas ou plus. On ne dispose guère de données statistiques à cet égard, mais d'après une récente étude sur l'entraide familiale⁶⁵, il s'agit notamment d'un prêt de voiture (et pas seulement d'emmener quelqu'un comme passager, pratique banale), surtout aux enfants (9%) et aux frères ou sœurs (7%).

Délinquance & vandalisme des voitures en danger & des automobilistes pauvres pénalisés

Une attente & un réel besoin pour les automobilistes pauvres comme pour les autres : la sécurisation des véhicules

Autant, voire plus que les autres automobilistes, on constate depuis longtemps une attente et un réel besoin pour les automobilistes pauvres concernant la sécurisation des véhicules, notamment à l'égard des dégradations de véhicules et de l'incendie volontaire (courants dans les quartiers sensibles) touchant aveuglément des locataires dont la voiture est un bien aussi coûteux qu'indispensable et qu'ils n'ont pas les moyens de remplacer. Cela d'autant plus que des voitures à bas prix assurées aux tiers ne sont remboursées au mieux qu'à leur valeur résiduelle (très inférieure à la valeur d'usage et au coût de remplacement). Les résidents de ces quartiers sont parfois victimes de vols d'accessoires et pièces servant à réparer d'autres véhicules grâce à une sorte de « libre

⁶⁵ Famille, je vous aide, INSEE Première N° 631, février 1999.

service » (il faut une pièce pour un véhicule, souvent ancien, que l'on ne trouve plus qu'à la casse ou, bien plus cher, chez le concessionnaire) pour les « garagistes informels » ou bricoleurs – voire de vrais garagistes peu regardants quant à la provenance des pièces (vol, contrefaçons, etc). Bien que le « sentiment » d'insécurité se soit aggravé depuis une vingtaine d'années (notamment depuis les émeutes des Minguettes en 1981, précédées par celles moins médiatisées de Vaulx-en-Verin en 1989), il n'est pas nouveau. Ainsi, lors d'une visite des Minguettes en construction (en 1967), une collègue sociologue faisait déjà remarquer aux « officiels » et aux constructeurs le manque de garages, suscitant l'étonnement : il faudrait donc des garages pour des locataires HLM ?

Les locataires HLM recherchent individuellement des astuces. Ainsi, à Vaulx-en-Verin, des gens vont garer leur voiture vers le commissariat de police ou vers la gendarmerie ou en dehors du "quartier sensible". On sait d'ailleurs que les intervenants de terrain observent depuis longtemps une désaffection à l'égard des box en sous-sol à Vaulx-en-Verin comme à la Ville neuve de Grenoble. Inversement, le succès des parkings surveillés récemment aménagés (notamment à la Villeneuve de Grenoble et aux Minguettes) aussi bien auprès des gens travaillant (ou venant) dans le quartier que des locataires confirme bien cette demande – à condition que le coût pour l'automobiliste reste faible.

Notons dans ce cas de figure que les utilisateurs (pas forcément pauvres, puisqu'il y a aussi des personnes travaillant sur le quartier, correctement payées) sont subventionnés, puisqu'un stationnement payé 100 ou 150 Frs /mois (15 à 23 □) revient à 650 Frs / mois (100 □) environ. Bien que cela existe dans une moindre mesure pour les parcs souterrains en ville (dont les utilisateurs, notamment les résidents, souvent aisés, ne paient qu'une partie du coût réel), cela revient à **aider à l'usage de la VP** et plus seulement à celui des TC. Ne frôle-t-on pas le « politiquement incorrect » ? Mais, dans le cas de quartiers sensibles, n'est-ce pas plus équitable que de subventionner l'achat de 4x4 ou de monospaces fonctionnant au gaz (voir l'exemple montré à l'annexe III).

L'insécurité défavorise encore plus les plus défavorisés

Les actes de vandalisme et de vol concernant les voitures constituent un autre facteur d'inégalité, la plupart des quartiers sensibles étant frappés par une forte délinquance touchant les véhicules, garés généralement dans la rue ou les espaces publics. Cette insécurité prend des formes qui ont de lourdes conséquences sur les automobilistes pauvres et ceux qui ne le sont pas, ces quartiers sensibles logeant aussi d'autres ménages qui y sont restés par habitude ou par obligation :

- ♣ dégradations et vandalisme
- ♣ incendie volontaire (représailles ciblées à l'égard de quelqu'un, réponse ou provocation à une présence policière)
- ♣ vols qui touchent les automobilistes pauvres dans la mesure où leurs voitures sont plus faciles à voler par de tout jeunes gens pour s'« amuser » (« rodéo », avec incendie, etc)
- ♣ vols d'enjoliveurs, pièces ou accessoires (ex : pneus) pour réparer des véhicules du même type que ceux possédés par les automobilistes pauvres de ces quartiers

Compte tenu des conditions d'indemnisation dans ce cas et d'une assurance « basique », **le moindre incident de ce type est une catastrophe** pour les automobilistes pauvres. C'est le cas d'une personne dont la voiture a été incendiée ; mal remboursée, elle ne peut pas en racheter une et se retrouve dépendante des TC ce qu'elle voulait justement éviter en ayant une voiture. Cette catastrophe le serait évidemment aussi pour des ménages à revenus plus élevés, mais ceux-ci ont plus souvent la possibilité de déménager. Il est donc certain que cela constitue bien un **facteur aggravant d'inégalité**.

Pour compenser ce qui est une **flagrante inégalité** (des automobilistes pauvres plus souvent victimes et moins bien protégés), la Ville de Rillieux-la-Pape a mis en place, suite à la multiplication d'incendies de voitures, une aide, en fonction de la situation du demandeur pour racheter une voiture ou payer la franchise de l'assurance. Par ailleurs, la Ville prend en charge, en cas de difficultés financières, les frais d'enlèvement de l'épave.

C'est bien pourquoi les demandes de « sécurisation » des véhicules sont si récurrentes dans les quartiers sensibles (elles apparaissent notamment dans toutes les enquêtes menées auprès des habitants). Faute de solution, à part quelques expériences en région lyonnaise et à Grenoble, les automobilistes cherchent à protéger leur voiture :

- ♣ d'abord en la garant à vue depuis le logement, sous la fenêtre, à vue des locataires. Les voisins surveillent mutuellement leurs voitures, appliquant sans le savoir la théorie du « defensible space »⁶⁶ qui, comme on sait, joue dans les 2 sens (les éventuels voleurs peuvent également repérer la voiture à voler et le moment opportun)
- ♣ éventuellement en se garant plus loin dans un lieu supposé plus sûr (ex : à côté du commissariat ou de la gendarmerie, dans un quartier pavillonnaire). Certains prennent un garage à l'extérieur du "quartier sensible"

Paradoxalement, l'aménagement et la « requalification » des quartiers peuvent être vécu comme négatif en raison de la réduction des places de stationnement en pied d'immeubles (pour libérer des espaces piétonniers) et de leur éloignement.

Il semble bien qu'il y ait une spécificité des vols de voiture déjà anciennes, en état médiocre et de faible valeur marchande répondant à une « **commande** » **pour réparation par cannibalisation**. Tout se passe comme s'il y avait 2 cas à éviter si l'on veut conserver une voiture dans certains quartiers :

- ♣ la possession d'une voiture recherchée par les malfaiteurs (ex : Golf ou Audi notamment)
- ♣ les « voitures de pauvres » (notamment : Renault 19, Renault 21, Peugeot 309 ou 405, Renault 5 et Peugeot 205) réparées par « cannibalisation »

Les enquêtés comme les relais ont été très disert sur l'insécurité des voitures et les actes délinquants dont ils ont été victimes, qu'ils connaissent ou qu'ils craignent. Plusieurs enquêtés ont été (comme l'enquêteur !) victimes de dégradations ou incendie de leur voiture. Ainsi, un couple se déclare très pénalisé pour le travail depuis l'incendie de sa voiture et veut « *quitter Rillieux* car ça craint!* ». L'enquêteur a d'ailleurs rencontré une personne qui, comme lui, avait subi l'incendie de son véhicule dans l'un des "quartiers sensibles" étudiés. Un groupe d'enquêté ne comprend pas « *pourquoi des pauvres font ça à d'autres pauvres* ».

** Rillieux-la-Pape, un des quartiers sensibles de l'agglomération lyonnaise, non retenu dans l'enquête, mais dont nous avons rencontré des résidents lors d'entretiens de groupe . Ce "quartier sensible" est caractérisé par une desserte TC bien moins bonne que les quartiers sensibles étudiés, bénéficiant d'un TCSP (tram ou métro) ou d'un rabattement sur TCSP.*

⁶⁶ O. Newman, *Defensible Space*, Mac Millan, New York, 1972.

Par contre, des enquêtés n'ont pas subi de vandalisme ou vol :

- ♣ soit parce qu'ils vivent dans un quartier « calme », comme cet enquêté qui explique qu'il n'y a « *pas de garage mais pas de dégradations, chez (lui) c'est calme alors qu'à Mistral c'est fou, ici les flics viennent tous les jours* » ; toutefois « *Il y a un peu de vandalisme dans la cité à cause de ceux de la cité d'en face* »
- ♣ soit parce qu'ils sont connus du quartier et le connaissent bien, bénéficiant concrètement de l'effet de contrôle social du « défensible space », ce qu'un enquêté résume bien « *comme on connaît les gen, les voitures ne sont pas cassées* ». D'ailleurs, quand le frère d'une enquêtée est venu la voir « *on a rayé toute la voiture* » alors que celle du ménage de l'enquêtée ne l'a pas été malgré « *des crachats sur les vitres lorsqu'ils étaient nouveaux dans le quartier* ».

Automobilité & employabilité

Automobilistes pauvres & les travailleurs pauvres contraintes de déplacement & employabilité

Les automobilistes pauvres (qui sont souvent des « travailleurs pauvres » ou voudraient bien l'être) doivent trouver des solutions à leurs contraintes de déplacements au regard de leur « employabilité* ». En effet, il y a parmi les actifs comme parmi les demandeurs d'emploi des personnes ayant des problèmes de déplacements à résoudre, d'abord pour chercher un emploi (ce qui peut se faire à la rigueur par TC, voire à pied si la desserte est mauvaise), mais **surtout pour prendre un emploi** ou faire un essai, puis pour le conserver durablement.

** terme utilisé dans le jargon de l'insertion professionnelle pour désigner autant la « motivation » et les attitudes de la personne à l'égard du travail que ses compétences professionnelles proprement dites*

C'est d'ailleurs la phase de prise d'emploi qui est la plus difficile, pour diverses raisons déjà bien connues - notamment :

- ♣ des « handicaps » qui n'ont rien à voir avec les déplacements (manque de formation, attitude et comportement, voire origine) et sont les plus déterminants au départ⁶⁷
- ♣ le « cercle vicieux » dû au fait que, faute de ressources (puisqu'ils n'ont pas d'emploi, parfois pas d'aide au titre des minima sociaux), ils n'ont pas de moyen de transport individuel (au moins cyclomoteur) et sont donc totalement tributaires des TC dès lors que l'emploi est loin de leur domicile.

Lors des investigations de terrain, 8 intervenants (dont 2 ETT) signalent une difficulté d'accès à l'emploi, voire un refus de présenter l'intéressé pour un poste disponible. Ce refus est parfois sélectif (ex: emploi en ZI et/ou certains horaires).

⁶⁷ Voir, par exemple, nos travaux sur ces questions :

Etude d'une opération d'évaluation bilan pour des demandeurs d'emploi de longue durée dans le Département de la Drôme pour la DDTEFP de la Drôme (financement Direction Régionale du Travail et de l'Emploi), 1992.

Etude sur l'accès à l'emploi des populations étrangères dans l'agglomération stéphanoise, pour le FAS, l'ANPE (Délégation départementale de la Loire) et la DDTEFP de la Loire, 1993.

Etude de reconnaissance sur l'emploi et la formation dans les IAA en Rhône-Alpes, pour IF (financement CEE), 1993.

Evaluation qualitative de l'action menée par le Service de Contrôle de la Recherche d'Emploi en Rhône-Alpes (notamment dans la Drôme, l'Isère, le Rhône et la Savoie), pour la DRTEFP Rhône-Alpes, 1995.

Etude sur les audits des organismes de formation du département de la Loire (travaillant sur le programme SIFE et CFI) réalisés par les partenaires du service public de l'emploi et de la formation professionnelle pour la DRTEFP de Rhône-Alpes, 1996.

De plus, ces « travailleurs pauvres » ou assimilés (divers CES, CEC ou emplois-jeunes) rencontrent des **difficultés propres aux types d'emplois qu'ils peuvent occuper** :

- ♣ des emplois de « smicards » ou à peine au-dessus (ex : personnel de service hospitalier ou social), donc à petits salaires
- ♣ des « sous-smicards » du fait d'emplois à temps partiel (ex : caissières ou vendeuses)
- ♣ des entreprises éloignées (ex : hôpitaux) et parfois pas ou peu desservies par les TC (zones d'activités périphériques)
- ♣ des emplois du BTP et/ou d'intérim dont le lieu de travail change, les horaires étant de plus souvent décalés ou imprévisibles à l'avance
- ♣ des horaires variables ou décalés (ex : personnel hospitalier)
- ♣ des horaires fractionnés (ex : caissières)
- ♣ parfois plusieurs de ces contraintes (ex : aides à domicile allant chez des personnes âgées)
- ♣ des contraintes liées aux enfants (ex : femmes avec enfants qu'il faut emmener chez la « nourrice » ou à l'école avant d'aller travailler et récupérer après) constituant d'ailleurs une incitation négative à prendre un emploi peu rémunéré (ex : femmes en API)

Dans de nombreux cas, le « travailleur pauvre » n'habitant pas près de son emploi (accessible éventuellement à pied après une marche plus ou moins longue, cf infra) et/ou mal desservi par les TC, doit disposer d'un véhicule, du moins pouvoir se faire emmener ou ramener (par le conjoint ou un collègue). C'est bien une **quasi-obligation d'avoir une VP**, analogue à celle des « pavillonnaires » péri-urbains – ces derniers étant plus souvent dans la bonne moyenne des revenus, leur « *surmobilité* »⁶⁸ résultant d'arbitrages plus ou moins délibérés lors du départ en péri-urbain et pas uniquement d'une obligation s'imposant à des ménages qui en seraient les victimes.⁶⁹

Ces publics d'insertion se déplacent d'ailleurs en VP pour ¼ d'entre eux, mais **la marche (parfois longue)** est aussi importante que les TC – en raison notamment de la proximité des divers organismes de formation ou d'insertion.

De plus, **ces publics ayant déjà de multiples « handicaps » au regard de leur « employabilité » en ont également à l'égard de l'usage des TC** : ils ne connaissent pas le réseau ni son usage, « ratent » les bus et les correspondances, etc. Ce n'est sans doute pas qu'une question d'information de publics parfois « illettrés fonctionnels ». ⁷⁰ Un formateur remarquait bien que « *Ce n'est pas parce qu'on va mettre des emplois au pied des tours que les chômeurs vont forcément y travailler. Ce n'est pas parce qu'on met une ligne de bus que les gens vont utiliser les transports en commun* ».

⁶⁸ Voir la recherche de l'équipe de Tours.

⁶⁹ Voir, par exemple, nos travaux :

Le phénomène du pavillon "bas de gamme" dans les régions de Lyon et de Dijon, pour le compte de la Direction de la Construction, 1987.

L'évolution de l'habitat pavillonnaire dans la région de Lyon (pour le Plan Construction et Habitat). Enquête auprès de "pavillonnaires" ayant acheté une maison existante durant les 5 dernières années, pour l'Agence d'Urbanisme, 1989. Etude menée en collaboration avec l'Agence d'Urbanisme.

Etude des enjeux de développement du secteur de Thizy-Amplepuis-Cours la Ville (Rhône), pour la DDE du Rhône. Maurice Chevallier étudiant l'habitat en tant que participant à l'équipe de Stratégie et Territoires (mandataire commun) et du GERAU, 1995.

Etude sur les enjeux de l'habitat du secteur des 3 vallées (cantons de l'Arbresle et de Tarare), pour la DDE du Rhône, 1996.

⁷⁰ Voir les recherches de l'Observatoire Social de Lyon et du LET sur ces questions.

Les études disponibles comme les observations des intervenants de terrain rencontrés signalent l'existence de **déplacements à pied très longs** aussi bien pour aller travailler que pour aller acheter dans les centres commerciaux et grandes surfaces périphériques⁷¹. C'était le cas (sans doute rare, mais pas aberrant) d'un chômeur venant de retrouver un emploi, partant aux aurores de chez lui pour aller à pied dans une zone industrielle éloignée (plus d'1 h ½) avant d'acquérir un vélo (trajet en 45 mn).

L'idéal pour un automobiliste pauvre : travailler à côté de chez soi

On savait déjà que le « public » d'insertion souhaite majoritairement travailler dans son quartier ou pas loin - autant par facilité et sécurité (au sens psychosociologique) que par difficulté de déplacement : cela évite de prendre les TC (peu appréciés, durée) ou la voiture (coût, crainte de panne) pour ceux qui en ont une (les automobilistes pauvres).

Parmi les « publics d'insertion », mais aussi parmi ceux qui sont automobilistes pauvres, le choix a priori d'un emploi aussi proche que possible est fréquent, d'abord pour éviter d'aller travailler en voiture ou, faute de moyens en TC, mais aussi par limitation de l'horizon de déplacements. De plus, ceux qui peuvent et veulent avoir une activité plutôt que de mener une sorte de « carrière d'insertion » interminable⁷², recherchent aussi un emploi de type public ou para-public (ex : régie de quartier) à la fois plus sûr et moins « stressant ». Des relais confirment (de façon anecdotique) nos observations dans des quartiers sensibles (ex : en 1994 à Echirolles) : « **les gens veulent un CES en pied d'immeuble** » et « *ici, la majorité des gens ne rêvent que d'une chose, c'est d'un boulot à la Mairie* ». Un responsable d'entreprises d'insertion observe également ce double « bornage » de l'espace et de la mobilité de son « public » : « *où qu'ils aillent ils veulent le faire en VL c'est pour cela qu'ils ne sortent pas du ghetto* ».

D'autres facteurs limitent la distance au lieu de travail (ou de formation) et/ou la nécessité d'un trajet long en TC ou en voiture personnelle :

- ♣ le transport par un véhicule de l'entreprise ou de l'organisme d'insertion, un chef d'équipe ou « encadrant » étant responsable du véhicule (également utilisé par lui pour ses déplacements domicile-travail)
- ♣ le grand nombre d'emplois sur place dans les quartiers sensibles (emplois ville et autres emplois-jeunes)

Un nombre important d'enquêtés (17 réponses) recherchent ou envisagent un emploi **desservi par TC ou, à défaut, proche de chez soi**. Un enquêté résume le point de vue de ses « collègues » « **le plus près possible** ».

Inversement, le fait que **les plus qualifiés, à la fois plus mobiles et plus motorisés, acceptent d'aller plus loin leur ouvre un champ de recherche d'emploi plus large et renforce encore l'inégalité entre eux et ceux qui restent pratiquement, socialement et psychologiquement enfermés dans leur quartier.**

⁷¹ S. Decoret et D. Pélisson : Le grand commerce et la marche à pied dans les quartiers faisant l'objet de DSQ, DESS Université Lyon 2, 1991.

⁷² Nous avons développé ce point ailleurs :

Recherche-observation sur le RMI dans le département du Rhône pour le Plan Urbain et la MIRE (Ministère des Affaires Sociales et de l'Intégration), dans le cadre d'un programme mené dans 12 départements pour la Commission Nationale d'Evaluation, 1991.

Etude d'une opération d'évaluation bilan pour des demandeurs d'emploi de longue durée dans le Département de la Drôme pour la Direction Régionale du Travail et de l'Emploi, 1991.

Emploi & automobilité

La voiture : utile, indispensable ou exigée ? des TC peu fiables ?

Selon les cas et les emplois, la voiture est d'abord un besoin pour le salarié ou une exigence de l'employeur, parfois les 2. C'est le cas de femmes travaillant comme personnel de maison (à la fois « bonne à tout faire » et « bonne d'enfants ») qui doit non seulement aller travailler au domicile de l'employeur à des horaires plus ou moins variables ou décalés, mais aussi emmener les enfants (école, activités). A noter que le mobile (« portable ») est également exigé.

Si la disposition d'une voiture (et évidemment du permis de conduire) semble rarement explicitement exigée dans les offres d'emploi (notamment à l'ANPE) sauf cas particulier (ex : commerciaux), il semble pourtant qu'elle est souvent un critère (plus ou moins avoué ou avouable) de sélection ou de rejet comme l'origine ethnique (d'après le nom). C'est probablement par crainte que le salarié ne puisse pas venir ou soit en retard en cas de grève des TC, d'autant plus que les grèves inopinées se multiplient, les usagers n'ayant parfois aucun moyen de rentrer chez eux.

S'y ajoutent des craintes d'agression dans les TC et surtout durant le trajet ramenant au domicile (ex : le soir, tard) dans des lignes jugées « mal fréquentées », notamment pour les femmes et les jeunes filles. Le fait que plusieurs cas d'incidents ont été cités par plusieurs interlocuteurs confirme que cela n'est pas qu'un « sentiment » ou une phobie. **Il peut en résulter que la voiture est jugée indispensable à cet égard, malgré une desserte correcte** (et bien plus économique) par les TC.

Le cercle vicieux : pas de voiture, pas d'emploi, pas d'emploi, pas de voiture

De nombreux interlocuteurs et enquêté(e)s nous ont indiqué que « *les patrons.. exigent une voiture* ». Toutes les indications se recourent (y compris des offres d'emploi en intérim portant explicitement « VP exigée »). Pour les intérimaires de l'industrie et de la logistique, disposer d'une voiture est impératif, quitte à s'arranger à plusieurs. Des personnes travaillant en intérim se présentent à 2, avec 1 voiture et peuvent être placées dans certains emplois (pour des missions de durée limitée). Un enquêté résume bien ce cercle vicieux (pas de voiture, pas d'emploi, pas d'emploi, pas de voiture) : « *il faut un VL pour bosser et bosser pour avoir le VL, alors comment casser le cercle vicieux.. les collègues (sic) qui sont en usine au SMIC ne gagnent pas assez ce qui explique la facilité choisie par certains** ».

* (sous entendu) rester au chômage

Dans la mesure où **la disposition d'une voiture personnelle conditionne l'accès à l'emploi**, on a vu le cas de figure de l'automobiliste pauvre (en fait "smicard") qui limite l'usage de la voiture : pour aller travailler et à quelques déplacements essentiels (courses groupées, hôpital, etc).

L'exigence de la disposition d'une voiture de la part des entreprises n'est pas forcément absurde : il s'agit d'être sûr que le salarié sera tous les jours au travail et à l'heure, sans être tributaire des TC ou d'une autre personne en tant que passager. D'autant plus que de plus en plus, les horaires sont irréguliers ou décalés, la prise de poste ou la sortie pouvant être changées. Toutefois, la tension du marché de l'emploi (difficultés de recrutement de personnel "smicard") est telle que les entreprises sont plus pragmatiques. Le co-voiturage semble d'ailleurs s'être étendu de façon plus ou moins informelle dans des ZA de l'Est lyonnais. Après avoir rencontré plusieurs agences de 2 ETT, il est certain qu'elles déplorent cette exigence sans pouvoir s'y opposer. Ce serait d'ailleurs peu efficace, l'entreprise vérifiant avant de l'embaucher si le candidat a bien une voiture et le permis

De même, les intervenants de l'insertion comme les enquêté(e)s confirment que **la disposition d'une voiture élargit énormément l'aire de recherche et de prise d'emploi**. Ainsi, une agence d'intérim de l'Est Lyonnais a des intérimaires venant du Nord (Caluire et Rillieux-la-Pape) grâce au périphérique ; ces trajets sont pratiquement impossibles par TC, sauf y à passer 2 h par jour, ce qui n'est pas accepté à Lyon.

La voiture est également exigée pour d'autres emplois (toujours à faibles salaires). Par exemple :

- ♣ pour la garde d'enfants à domicile à la journée où la voiture est requise pour « voiturier » les enfants (s'y ajoute le « portable » pour être joignable par les parents)
- ♣ pour la distribution publicitaire et autres « petits boulots » plus ou moins « au noir » (maintenant facilement avec un RMI).

L'exigence des entreprises et la disposition effective d'un véhicule par le demandeur d'emploi sont difficiles à appréhender. On observe ainsi dans l'agglomération de Lyon (mais on pourrait certainement voir la même chose ailleurs) que la plupart des offres d'emploi à l'ANPE n'exigent pas la disposition d'une voiture. En pratique, cela constitue un des critères de présélection qui, comme l'origine ethnique ou géographique (la plupart des quartiers sensibles étant a priori suspects) joue contre une partie des demandeurs d'emploi de ces quartiers. Réciproquement, il est difficile de savoir si les demandeurs d'emploi ont vraiment un permis utilisable - l'ANPE ou l'ETT doit d'ailleurs le vérifier avant d'envoyer quelqu'un dans une entreprise et des gens recrutés pour conduire conduisent, mais sans permis (cf supra).

Lors des entretiens, une dizaine d'enquêtés ont signalé des difficultés liées au manque de voiture ou à son indisponibilité. Plusieurs affirment que « *les employeurs demandent une voiture* ». Enfin 3 enquêtés disent avoir perdu ou ne pas avoir pu prendre un emploi en raison d'horaires trop tardifs incompatibles avec ceux des TC. Plusieurs enquêtés affirment qu'« *En intérim le VL est obligatoire* », ce qui est confirmé, avec quelques nuances, par des ETT rencontrées : elles font effectivement une sélection des intérimaires selon qu'ils ont ou non une voiture pour les proposer aux entreprises selon la desserte TC de celles-ci. Des enquêtés ont également confirmé que le permis de conduire est souvent exigé, même si la possession de la voiture ne l'est pas. C'est le cas de tous les emplois impliquant l'utilisation d'un véhicule de service. D'après un jeune enquêté ayant un emploi et une qualification « *pour un technicien en électro-ménager ne pas avoir son permis de conduire, c'est comme ne pas avoir de diplôme* ». Des enquêtées dans une association d'insertion pensent qu'avec une voitures, elles « *ne retrouveront pas rapidement mais pourront chercher plus loin* ».

Il est probable que dans certains cas, il s'agit plutôt d'un **prétexte ou motif de refus de la part de l'intéressé ou de l'employeur** – par exemple, certains de ces demandeurs d'emploi sont des étrangers récemment arrivés (souvent réfugiés) et leur qualification et leur expérience semblent peu en rapport avec les emplois qui auraient été accessibles avec le permis de conduire

Aller travailler en voiture est souvent plus rapide pour les quartiers sensibles des zones d'activité bien lointaines & peu accessibles

Comme de très nombreux enquêtés (surtout des femmes), une enquêtée « *ne cherche du travail que dans ce qui est desservi par les TC.. donc les zones industrielles ce n'est pas la peine* ». Un autre enquêté confirme ce que nous avaient signalé des agences de l'ANPE et des ETT : « *à Satolas* il y a du boulot mais ce n'est pas possible de dépenser 45 Frs (7 □), sinon c'est VL exigé, pour nettoyer les avions c'est à 3 heures du matin* ».

* aéroport de Lyon, hors agglomération et PTU

Dans l'agglomération de Lyon, de nombreux enquêté(e)s estiment que le temps de parcours en voiture est de l'ordre d'1/3 par rapport aux TC, passant de facile (15 à 20 mn) à pénible (plus de 45 mn). Dans un cas extrême, une enquêtée en stage d'insertion estime mettre 10 mn pour venir en voiture alors qu'en cas de panne, elle est obligé de prendre les TC (bus + métro) et dit mettre 1 h 30. Les déplacements de rocade dans la périphérie d'agglomération sont acceptés en TC lorsqu'ils sont courts (ex : Vaulx-en-Velin – Bron), mais lorsqu'ils sont plus longs (ex : de Vaulx-en-Velin à Vénissieux), ils ne le sont plus. C'est surtout pour aller des quartiers de la 1ère couronne (Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux, etc) vers les ZA de l'Est lyonnais et encore plus hors PTU que les trajets en TC sont jugés insupportables (attente + temps de trajet) par rapport au trajet en voiture (à contre-sens des « pendulaires » venant à Lyon).

Cela fait de plus en plus problème, **les activités demandeuses de main d'œuvre se délocalisant ou s'implantant de plus en plus hors PTU** sur l'axe menant à l'aéroport de Lyon-Satolas et la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau (pour l'Est lyonnais) **alors que la masse des demandeurs d'emplois habite dans l'agglomération proprement dite**, y compris dans des arrondissements lyonnais (notamment le 8ème, très bien desservi par les TC vers le centre ville).

La question se pose également au Nord-Est de l'agglomération de Lyon où des quartiers sensibles (Rillieux-la-Pape notamment, l'un des plus mal desservis de l'agglomération) n'ont pas d'accès aux emplois de l'axe Nord-Est.

Normalement, un smicard ne peut pas aller travailler en voiture mais il a bien le droit de vouloir une belle voiture

De nombreux enquêtés, individuellement ou en groupe s'accordent avec la plupart des relais pour estimer qu'un « smicard » ne peut pas aller travailler en voiture – ou, du moins, que cela représente une proportion excessive d'un revenu aussi limité. Des enquêtés l'ont bien exprimé : *« j'ai une voiture, mais c'est trop loin et trop cher pour y aller compte tenu du salaire »*.

Les automobilistes pauvres **évitent aussi d'aller au travail en voiture en raison du mauvais état de leur véhicule et/ou du risque de panne qu'ils ne pourraient pas réparer**. C'est pourquoi des automobilistes pauvres obligés de prendre leur voiture prennent donc des précautions plus ou moins inattendues pour la ménager ou, tout simplement, pour qu'elle roule. Ainsi, un jeune enquêté possède une vieille voiture diesel qui *« peut claquer à tout moment »* Il l'utilise quand même, *« en espérant que les bouchons du soir ne sont pas trop importants »* et il prend le tunnel de Fourvière un peu avant 7 heures *« pour ne pas être dans les bouchons et ne pas faire chauffer le moteur »* ; sa première voiture était dans un tel état que *« tous les jours il fallait se lever plus tôt pour être sûr de démarrer »*. Par contre, un enquêté travaillant dans une entreprise d'insertion a une voiture *« pourrie »* qui ne lui sert que pour aller au travail, *« (ses) enfants « ne veulent pas monter dedans et (il) ne veut pas les transporter avec »*.

Paradoxalement, la possibilité ou le choix de ne pas se servir de sa voiture pour aller au travail (l'idéal étant de travailler dans son "quartier sensible") **permet à des actifs à petits revenus** (SMIC ou moins, notamment dans des emplois d'associations d'insertion ou entreprises d'insertion) **d'acheter une voiture aussi belle que possible** (notamment un modèle H1*, peu coûteux en occasion en raison de sa forte consommation), mais **roulant peu**, car ne servant que pour partir en vacances, pour les loisirs (ex : pêche, parc de loisir péri-urbain) et pour les courses hebdomadaires

** grosses voiture de type Renault Safrane ou Peugeot 605*

L'automobilité des smicards : des enjeux d'inégalité parmi les travailleurs pauvres

La sélection des candidats à l'activité sur l'exigence de disposer d'une voiture (le plus souvent) ou du permis de conduire, même par des entreprises d'insertion ou associations d'insertion (chantiers) montre bien l'enjeu d'inégalité de cette automobilité parmi les « pauvres » eux-mêmes – du moins parmi ceux qui pourraient gagner le SMIC qui, rappelons-le, est proche des minima sociaux pour les nombreux temps partiels, de plus en plus courants.

Schématiquement, **les emplois les plus intéressants et les mieux payés vont à ceux qui ont le permis de conduire** et, si possible, **une voiture et peuvent s'en servir pour aller travailler** et, éventuellement, conduire d'autres personnes sans permis ni voiture.

Des personnes inemployables faute d'automobilité ?

Mobilité & automobilité des pauvres : handicaps, préalables & prétextes

La mobilité des différentes catégories de « pauvres », surtout les « publics » d'insertion, est contrainte non seulement par des « handicaps » objectifs ou évidents (bas revenus, éloignement dans certains des quartiers sensibles, etc), mais aussi par des prétextes ou une auto-justification à l'égard de certaines pratiques de mobilité – notamment pour chercher un emploi et aller travailler, quitte à faire, comme bien des « smicards » un long trajet peu agréable en TC ou, tout simplement, dans la norme de l'agglomération.

Nous avons retrouvé lors de nos enquêtes, la question récurrente des **préalables** ou prétextes⁷³ d'échec ou d'impossibilité d'accès à l'emploi bien connue et étudiée pour tous les « publics » dits « en insertion ». Un relais remarque que « *l'insertion vient avant la mobilité* » ; un interlocuteur (lui-même psychologue) intervenant dans des actions de sécurité routière parle de « *mobilité technique et psychologique* » ; pour un troisième, ce n'est « *pas la peine de multiplier les mesures pour des gens inaptes au travail* ».

Un préalable à l'automobilité & même à l'usage des TC : espace social & compétences de mobilité

Nos rencontres avec des intervenants de terrain ont confirmé ce que l'on savait depuis longtemps : une grande partie de ces « publics » d'insertion sont « **renfermés** » dans les quartiers sensibles **encore plus qu'ils y sont** « **assignés à résidence** » en matière d'accès au logement. Ces personnes ont un **horizon limité au quartier** et à **quelques lieux ou secteurs bien précis** (certains lieux d'achat ou de démarche, tel centre commercial et une partie de l'hypercentre pour les plus jeunes).

⁷³ Voir, par exemple, nos études et recherches :

Recherche-observation sur le RMI dans le département du Rhône pour le Plan Urbain et la MIRE (Ministère des Affaires Sociales et de l'Intégration), dans le cadre d'un programme mené dans 12 départements pour la Commission Nationale d'Evaluation, 1991.

Etude d'une opération d'évaluation bilan pour des demandeurs d'emploi de longue durée dans le Département de la Drôme pour la Direction Régionale du Travail et de l'Emploi, 1991.

En laissant de côté ceux qui ont des handicaps de formation ou (pire) d'attitude et de comportements, **une forte minorité de ceux qui peuvent et veulent travailler sont pourtant peu mobiles lorsqu'il s'agit de rechercher** (a fortiori de prendre et encore plus de tenir) **un emploi**. Une majorité de ceux qui sont sans emploi après 5 ans d'expansion **sont peu mobiles et ne veulent pas ou ne peuvent pas aller loin** (moins de 30 mn en TC, moins de 10 à 12 km en voiture), voire tout simplement en dehors de leur quartier. On observe le refus de secteurs pas ou mal connus des demandeurs d'emploi et le rejet de tout ce qui est hors Grand Lyon (dans le cas de Lyon).

Une partie de ces candidats « travailleurs pauvres » acceptent un faible salaire à condition de travailler près de leur quartier et de ne pas avoir trop de contraintes (horaires, pénibilité du travail), faisant explicitement ou implicitement des arbitrages avec le RMI ou d'autres minima sociaux (même avec la possibilité récente de cumul).

Il en est de même pour d'autres déplacements, quelle que soit la desserte TC. **La représentation de l'espace de la ville d'une grande partie du public d'insertion** (et, plus généralement, des habitants des quartiers sensibles) **est lacunaire** et s'établit à partir de l'arrondissement (à Lyon) ou la commune (en banlieue) – voire une partie du quartier habité. Cette limitation et le caractère lacunaire du schème spatial constitue un blocage très en amont de la mobilité urbaine, quel que soit le mode, bien en deçà de l'automobilité.

Tout se passe comme s'il y avait une sorte de « **fracture spatiale** » (pour employer un terme à la mode) parmi les personnes à faibles revenus supposés être « défavorisés » entre :

- ♣ **ceux qui ont une représentation de l'espace de la ville**, des destinations pertinentes pour eux (emploi, achat, etc) et de la façon de s'y rendre (notamment en TC)
- ♣ **et ceux dont le schème spatial est à la fois plus pauvre et plus lacunaire**

Parmi les automobilistes pauvres enquêtés, quelques-uns ont le même type de représentation lacunaire de l'espace de circulation : ils (ou elles, car ce sont plus souvent des femmes) ne veulent pas aller à certains endroits ou faire certains trajets (notamment les diverses voies rapides de l'agglomération lyonnaise), autant par peur de se perdre que par peur de la conduite (la leur et celle des autres).

L'automobile, c'est tout un (autre) monde : des « plus démunis » aussi par rapport à la voiture

Nos difficultés d'enquête auprès de personnes à faibles revenus confirment que ces « démunis » ou « à faibles ressources » ne le sont pas que d'un point de vue financier : ils le sont tout autant pour ce qui concerne la représentation de leur mobilité, a fortiori de l'accès à l'automobilité. Des enquêté(e)s ne savent à peu près rien de leur voiture et ne peuvent pas répondre avec précision ni expliciter ce qui concerne l'état de la voiture, le CT ou la gestion de leur budget automobile.

Des alternatives ou des aides à l'automobilité des « smicards » ?

Quelles solutions pour la desserte des zones d'activité lointaines & peu accessibles ?

La question de la desserte des ZA n'est pas nouvelle⁷⁴ et les autorités organisatrices comme les transporteurs savent qu'il n'existe pas de solution satisfaisante :

⁷⁴ Voir, par exemple, nos études :

Le transport employeur : le cas de l'agglomération lyonnaise, pour le CETE de Lyon, 1974.

- ♣ si on veut une bonne desserte de toutes les entreprises, les lignes desservant ces zones font d'énormes détours dissuasifs
- ♣ les décalages d'horaires et le faible nombre d'usagers par arrêt ont comme conséquence un faible trafic
- ♣ la desserte est le plus souvent à une fréquence médiocre, mais engendre un déficit très important
- ♣ ce déficit n'a pas la justification sociale et politique des navettes desservant les communes, dont l'utilité est très visible (notamment les jours de marché)
- ♣ les autorités organisatrices comme les transporteurs sont mal outillés pour concevoir et mettre en place des solutions mieux adaptées et présentant un meilleur rapport déficit / qualité de service.

Le problème vient d'abord des horaires dont l'amplitude est devenue plus importante et qui sont de plus en plus souvent irréguliers et/ou décalés.

On pourrait imaginer que les entreprises modifient leurs horaires, mais cela semble difficile, sauf à mettre en place avec l'implication de tous les partenaires un plan de déplacements d'entreprise prévu par la SRU. Cela risque d'être difficile, les entreprises du secteur marchand étant elles-mêmes dépendantes des exigences de leurs clients. Comme le montrent les quelques exemples connus (notamment en région grenobloise), c'est sans doute possible pour de grandes entreprises.

Une récente étude sur un secteur périphérique au Nord-Ouest du Grand Lyon⁷⁵ confirme les besoins de desserte des ZA pour l'emploi et propose des solutions, finançables par l'autorité organisatrice (et, éventuellement, au titre de l'insertion de "RMIstes" ou demandeurs d'emploi) : un transport à la demande, avec des services fixes ou spéciaux pour tenir compte du caractère irrégulier ou décalé des horaires et du nombre de salariés concernés. Ce service serait assuré par de petits véhicules (3 à 4 passagers) avec une tarification TCL et éventuellement par une entreprise d'insertion.

Un enjeu pour les entreprises comme pour les demandeurs d'emploi : automobilité, transport par l'employeur ou autres solutions ?

Nos investigations ont confirmé que les « smicards » et autres catégories d'actifs à faibles revenus (notamment à temps partiel) et, généralement, à « faible qualification » se heurtent à des difficultés, voire à une quasi-impossibilité d'aller travailler dans des zones trop éloignées et/ou mal desservies par les TC, sauf à utiliser sa voiture – ce qui dépasse les moyens de ces « travailleurs pauvres ».

Un problème bien identifié : la prise d'emploi faciliter l'accès à la voiture ?

Nos investigations confirment qu'un problème est bien identifié, celui de la prise d'emploi (comment aller au travail les premiers mois, alors que l'on n'est pas forcément motorisé) **lorsque les contraintes de localisation et d'horaires sont telles que la voiture est la seule** (du moins la meilleure) **réponse**.

Les conséquences de l'existence d'une zone industrielle, pour la DATAR, 1975.

⁷⁵ Etude sur la mobilité des personnes en difficulté dans le Val de Saône, DDTEFP du Rhône & ADN Service, novembre 2001.

En général, après quelques semaines, le nouvel embauché trouve des arrangements avec des collègues (au moins pour le rabatement sur le réseau TC). Si les TC ne répondent pas à tous les besoins, notamment à certains déplacements domicile-travail (cf supra), on peut se demander s'il est envisageable **d'aider certains demandeurs d'emploi (ou actifs) à accéder à la voiture.**

Quelques (rares) expériences ont été faites, notamment de location de voiture à bas prix (de l'ordre de 20 à 40 Frs/jour, soit 3 à 6 € environ) durant une durée limitée (1 à 3 mois) pour permettre à des gens de prendre un emploi mal desservi ou accessible par VP. Ainsi, en région Ile-de-France (à Roissy) et grenobloise. **Malgré l'importance des subventions ou aides nécessaires** (de l'ordre de 65 à 85 % du coût), **leur efficacité est avérée et leur coût raisonnable au regard de cette efficacité** (mettre des gens à l'emploi). Mais ce genre de solution ne convient qu'à des **personnes pouvant prendre un emploi au moins au niveau du SMIC à plein temps.**

Cela renvoie d'ailleurs à la question des réponses possibles et des innovations en matière de « service de mobilité » d'un double point de vue :

- ♣ des zones ou dessertes mal assurées par les TC classiques (notamment les ZA périphériques et leur relation à des quartiers sensibles ou autres banlieues)
- ♣ des demandeurs d'emplois qui n'ont pas de voiture faute de revenu (d'où un cercle vicieux : pas de voiture = pas d'emploi, pas d'emploi = pas de voiture)

Un calcul grossier permet d'estimer qu'une **location pour 3 mois** (essai ou CDD préalable à l'obtention d'un CDI) **coûte environ 250 € par mois travaillé, donc 750 € à 800 € au total.** Ceci est à comparer au **coût d'une navette** (bus) urbaine, de l'ordre de 76 K€ (500 KF) par an, **équivalent à 100 locations supposées permettre à quelqu'un d'avoir un emploi** qu'il lui aurait été impossible de prendre sans voiture.

VIII – Les automobilistes pauvres & les TC

Grenoble & Lyon : des agglos avec des TC « haut de gamme » ?

Les 2 agglomérations de Grenoble et Lyon sont globalement bien desservies par les TC, même s'il est toujours possible de faire plus :⁷⁶

- ♣ Grenoble est « ticket d'argent » après Strasbourg
- ♣ Lyon « ticket de bronze »
- ♣ Lyon est la 1^{ère} agglomération sur 20 en matière de fréquentation (nombre de voyages et de déplacements / habitant / an)

En matière de tarification, par contre, **Lyon reste mal placée**, puisque seulement 5,4 % des usagers (en règle) voyagent avec un titre gratuit (contre près de 43% à Toulouse, moyen radical de réduire la fraude) loin (14^{ème} sur 20) derrière Grenoble (27,7% de voyageurs ne payant pas, 5^{ème} sur 20). De plus, les tarifs sociaux lyonnais sont bien moins généreux qu'à Grenoble.

Plus d'obstacle à l'usage des TC ? Les tarifications sociales à Grenoble & à Lyon

Lyon et Grenoble (en 1^{er}) ont mis en place des tarifications sociales, Grenoble étant bien plus « sociale » que Lyon, puisqu'un "RMIste" peut voyager en TC pour 1,50 € par mois.

⁷⁶ La Vie du Rail du 18/10/2000 Le palmarès 2000 des transports urbains.

A Lyon, ces tarifications sociales mises en place à partir de mai 1999 sont les suivantes au 1^{er} trimestre 2002 :

- ♣ carnet de 10 tickets à 7,10 □ (46,60 FRs) pour les familles nombreuses au lieu de 10,40 □ (68,20 FRs) à plein tarif
- ♣ un abonnement mensuel à 7,70 □ (50,50 FRs) pour de nombreuses catégories ("RMistes", jeunes en insertion, CES, certains demandeurs d'emploi, etc), sous conditions de ressources mensuelles allant de 397,89 □ (2610 FRs) à 597,60 □ (3920 FRs/mois)

A Lyon à la fin de la 1^{ère} année, on comptait 4000 bénéficiaires de chaque tarif, au total 10% des abonnés – ce qui représente une très faible part des usagers. D'après l'Observatoire Social de Lyon, ces abonnés des tarifs sociaux sont pour :

- ♣ 1/3 d'anciens abonnés à tarif plein
- ♣ 1/3 d'anciens « fraudeurs »
- ♣ 1/3 de personnes qui ne se déplaçaient pas ou peu en TC. Il y aurait donc **accès à une mobilité motorisée de « précaires financiers »**.

A Grenoble, il existe depuis septembre 1999 un abonnement à tarif très réduit pour les "RMistes" et demandeurs d'emploi à faible revenu. Le réseau vend également aux services sociaux (CCAS notamment) des carnets de tickets ramenant le prix unitaire à environ 0,64 □ (4,20 FRs). Actuellement, le réseau propose des tarifs réduits :

- ♣ carnet de 10 tickets à 6,40 □ (41,98 FRs) pour les familles nombreuses et invalides
- ♣ abonnement à 8 □ (52,50 FRs) / mois pour les scolaires selon la situation de la famille et/ou les conditions de ressources
- ♣ gratuité pour les « seniors » à 60 ou 65 ans sous conditions de ressources et/ou d'invalidité
- ♣ **abonnement très social à 1,50 □ (9,84 FRs) par mois pour les "RMistes" ou équivalents**

Les tarifs sociaux des TC lyonnais : une trappe à pauvreté & une désincitation à l'usage des TC par rapport à celui de la voiture ?

Comme l'a montré D. Mignot., dans l'agglomération de Lyon, les tarifs réduits du réseau TC sont à la fois plus élevés et plus restrictifs dans leurs conditions d'accès qu'à Grenoble (tarifs bien plus faibles, application plus généreuse)⁷⁷. **L'écart entre prix apparent du TC et coût perçu de la voiture** (une partie seulement du coût marginal : carburant) **est donc plus élevé qu'à Grenoble**.

Cette tarification sociale est donc à la fois :

- ♣ une des « trappes à pauvreté » incitant les "RMistes" et autres inactifs à le rester
- ♣ une incitation à l'automobilité, le surcoût de la voiture étant apparemment minimisé

Si des enquêtés ont un abonnement social (1,5 □ par mois à Grenoble, 7,7 □ à Lyon), presque autant en ont eu un ou n'y ont pas droit, soit en raison du revenu du conjoint, soit en raison d'un autre critère. La plupart des relais et des enquêtés jugent les formalités complexes et certains bénéficiaires potentiels ne connaissent pas ces tarifs ou ne font pas les démarches nécessaires. De plus, les conditions d'éligibilité à ces tarifs constituent une sorte de trappe à pauvreté, n'incitant guère des chômeurs à prendre un emploi peu payé. En région lyonnaise, des enquêtés rencontrés dans une régie de quartier observent que « *quand on retrouve du travail on repasse tout de suite de 50 à 280 Frs**.. **il faudrait que ce soit plus progressif** » et un enquêté qui bénéficie de

⁷⁷ Recherche commune du Laboratoire d'Economie des Transports, de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise & de l'Observatoire Social de Lyon « Pauvreté et mobilité : Des besoins non révélés ou non satisfaits ».

l'abonnement au tarif réduit « *trouve qu'il y a trop d'écart quand on gagne à peine plus ; d'un coup on paye plein pot* ».

* tarifs en 2001

Même à Grenoble ou à Lyon, il y a encore des problèmes de TC pour les quartiers sensibles

Malgré des réseaux remarquables, desservant bien ou très bien (métro/tram) certains des quartiers sensibles (dont plusieurs de ceux étudiés)*, même à Grenoble ou à Lyon, il y a encore des problèmes de desserte TC pour ces quartiers.

* voir l'annexe I sur la desserte TC de ces quartiers

Les relais rencontrés lors de notre enquête ont souvent signalé des problèmes de TC qui sont, dans l'ordre de fréquence de mention :

- ♣ d'abord la desserte et plus précisément certaines liaisons transversales (16 mentions) et vers les ZA ou ZI (10 mentions)
- ♣ le coût des TC (7 mentions), notamment en raison des amendes (5 mentions)

Les critiques des enquêtés à l'égard des TC sont à la fois banales et analogues à celles des relais avec qui ils sont ou ont été en relations. Elles concernent, par ordre de fréquence de mention :

- ♣ les horaires et la fréquence
- ♣ la desserte (ZI, périphérie)
- ♣ les horaires
- ♣ l'insécurité et/ou l'ambiance (craintes, odeurs, promiscuité, « tabagie », chahut, « le bus est toujours bourré »)
- ♣ les grèves (spontanément mentionnées par 6 enquêtés, plus souvent reprises dans des entretiens collectifs)
- ♣ enfin le prix

L'utilisation des TC par les enquêtés : même les automobilistes pauvres s'en servent & sont demandeurs

Les enquêtés, pour la plupart « pauvres » et 1 fois sur 2 effectivement automobilistes pauvres utilisent les TC, régulièrement ou occasionnellement, en complément de la voiture ou comme alternative à la voiture.

Malgré le caractère souvent incomplet des réponses, on peut estimer à **4/10 la proportion d'automobilistes pauvres utilisant également les TC.**

Des automobilistes pauvres enquêtés ne les utilisent plus, notamment pour des motifs tenant à l'insécurité ou, tout, simplement, **parce qu'ils ont une voiture – acquisition ayant souvent pour motif de se libérer de l'obligation de prendre les TC.**

Les motifs d'utilisation des TC sont analogues à ceux ressortant des enquêtes-ménages, puisque le motif est, dans l'ordre :

- ♣ domicile-travail ou formation
- ♣ aller au centre-ville
- ♣ plus rarement pour tous les déplacements

Les raisons de ne pas utiliser ou de ne pas pouvoir utiliser les TC sont apparues lors de nos investigations, aussi bien auprès des relais que des « pauvres » enquêtés – automobilistes ou non. Ces raisons sont, dans l'ordre :

- ♣ les horaires de travail non compatibles avec les TC et/ou des déplacements pour le travail (ex : chantiers)
- ♣ la desserte TC (inexistante ou mauvaise)
- ♣ les problèmes liés aux grèves et à l'insécurité

Les problèmes tenant aux horaires des TC sont souvent liés à l'insécurité, réelle (l'enquêté a été victime de faits de délinquance) et/ou vécue (crainte, sentiment). Ainsi une « *chômeuse* » ne peut pas accepter un emploi qui se termine à 22 H « *car (son) mari ne peut pas venir la chercher et (elle) ne veut plus prendre les TC à cette heure ci , (elle) est dans un quartier dur* ».

L'insécurité (réelle et/ou ressentie) dans les TC : une incitation à devenir automobiliste pauvre

Les enquêtes font ressortir l'insécurité (réelle ou ressentie) et d'autres vécus assez proches (promiscuité qui renvoie sans doute aux comportements ou attitudes de certains usagers) à l'égard des TC.

L'insécurité (réelle et/ou ressentie) dans les TC constitue probablement une incitation négative à l'usage des TC et une incitation à l'usage de la VP, même pour des personnes à faibles ressources (ex : femme devant partir ou rentrer en soirée en TC puis à pied).

S'y ajoutent des effets indirects des **incidents touchant les TC** (notamment : jets de pierres sur les bus, parfois agressions à l'égard des chauffeurs ou AMIS), les chauffeurs cessant immédiatement le travail sans préavis et laissant des usagers sans solution pour se déplacer et même pour rentrer chez eux. De plus, certains quartiers sensibles (ou partie de quartiers) ne sont plus desservis, les bus les évitant (cas de l'un des quartiers étudiés). Un enquêté l'exprime bien (« *ici, sans voiture, en cas de grève des bus, on est mort* ») dans un des quartiers sensibles les mieux desservi de l'agglomération.

Cette suspension de la desserte, imprévisible et sans information pénalise les usagers qui ne peuvent pas compter sur la fiabilité indispensable pour aller travailler et en revenir - **équivalent pour les TC de la voiture qui ne démarre pas le matin**. On sait que la garantie de la continuité de l'offre constitue une préoccupation pour les réseaux⁷⁸.

L'insécurité dans les TC est signalée spontanément* par presque ¼ des enquêtés.

** la question n'a délibérément pas été posée en tant que telle*

De nombreux cas concrets d'insécurité réelle ou vécue dans les TC nous ont été cités, surtout par des femmes :

- ♣ soit de sentiments ou impressions désagréables, sans agression à proprement parler
- ♣ très rarement de faits de délinquance ou, du moins, d'« incivilité » dont l'enquêté, un autre passager ou le conducteur aurait été victime

⁷⁸ Voir le compte-rendu du séminaire Plan Urbanisme Construction Architecture/PREDIT du 13 septembre 2001, page 14.

Plusieurs enquêtés l'ont exprimée et certains l'ont subie : 4 enquêtés ont été témoins (ex : « bagarre »). Une enquêtée a vécu plusieurs expériences malheureuses avec des jeunes agressifs « une fois un a enlevé son pantalon.. (elle) a eu du mal a reprendre le tram ». Une autre « a été agressée verbalement et personne ne l'a défendue » « il y a des chiens dans le tram et pas muselés », « la ligne 58 avec les collégiens et lycéens... ça chante , ça fume ». Une enquêtée « a été agressée et ne veut plus entendre parler des TCL ».

** le déroulement des entretiens a pu laisser passer de tels faits, cette question de l'insécurité dans les TC n'étant pas posée*

Bien que ce ne soit pas à proprement parler notre sujet (l'automobilité), on voit bien **cela contribue à faire du TC un « repoussoir » en faveur de la voiture et à rendre pénible la dépendance à l'égard des TC** faute de voiture ou de moyens de l'utiliser, notamment pour aller travailler.

Insécurité & inéquité : les grèves des TC vivement la voiture !

Les investigations ont donc confirmé les effets directs et indirects de l'insécurité, notamment des grèves surprises, liées généralement à l'insécurité.

Ces effets directs entraînent 2 principaux types de réponses :

- ♣ l'achat d'une voiture ou la recherche d'une solution autre que les TC (ex : co-voiturage)
- ♣ le refus ou l'impossibilité de prendre certains emplois

Ces effets indirects des problèmes des TC renforcent le renfermement des quartiers sensibles **alors même qu'un gros effort de desserte** (qui se poursuit dans le cadre du PDU et du contrat d'agglomération) **a été fait** et que **cette desserte est souvent d'un bon** (voire très bon) **niveau**.

Cela constitue une **forme perverse d'inéquité** – comme d'ailleurs par rapport à l'insécurité de la voiture.

Bien que nous n'ayons pas pu préciser vraiment les faits, plusieurs enquêté(e)s nous ont cité des cas de personnes qui auraient perdu un emploi suite à une grève des TC. Une enquêtée dit avoir « *déjà raté 3 emplois à cause de l'absence de voiture.. les patrons disent : il y a trop de grèves, j'ai besoin de compter sur vous* ». C'est notamment parce que ces personnes à faibles revenus, le plus souvent de faible niveau de qualification, occupent des emplois de type manutentionnaire ou OS qui exigent une parfaite ponctualité (pour des horaires souvent en équipe, donc tôt le matin ou tard le soir)

On comprend donc que l'offre TC soit autant jugée sur la rareté des interruptions de services (localisées dans quelques quartiers sensibles de l'agglomération à Lyon) que sur la fréquence et les destinations desservies. Ces problèmes récurrents des TC font en quelque sorte la publicité pour le mode concurrent, ce qu'exprime bien un enquêté « *les TC c'est pas la solution, ça coûte trop cher, le VL ne fait pas grève, et on paye l'abonnement pour rien* ».

Des « pauvres » qui peuvent se passer facilement de voiture de TC

De toute façon, une grande partie du « public » dit d' « insertion » est en formation (ou autre type de « stage ») et rencontre bien moins de problèmes de mobilité :

- ♣ les organismes (et les sessions) sont bien implantés sur les quartiers sensibles
- ♣ les stagiaires sont proches ou peuvent s'organiser

Les difficultés existent pour les « stages » en entreprise et le manque de mobilité apparaîtra lors de la recherche d'emploi et, surtout, de la prise d'emploi. Toutefois, en raison de la localisation et de la multiplicité des associations d'insertion et entreprises d'insertion et autres régies de quartier, de nombreux emplois (CES, emplois-jeunes, mais aussi des emplois « normaux ») sont disponibles sur place et ne nécessitent pas de moyen de transport. Cette situation est évidemment tributaire de la pérennisation de la politique de la ville et de mesures comme les emplois-jeunes.

Quand on est pauvre, les TC sont indispensables, mais ne répondent pas à tous les besoins

Pour les personnes à très faibles ressources, l'usage de la voiture est évité autant que possible ou réduit au minimum et les TC (surtout lorsque la desserte est bonne) le permettent (« *une voiture c'est trop cher quand on peut faire autrement* »).

Des « travailleurs pauvres » pour qui les TC ne sont pas une bonne solution & la tarification dissuasive

Maintenant que l'existence de « travailleurs pauvres » a été découverte en France, on peut constater que les TC ne sont pas forcément une bonne solution pour eux, même lorsque ces TC sont de bon niveau dans l'agglomération et dans de nombreux quartiers sensibles (dans les agglomérations de Lyon et de Grenoble notamment). Un enquêté ne comprend d'ailleurs pas pourquoi les bus « *démarrent à 5 heures et pas à 4 heures, alors que les prises de poste sont à 5 heures* ».

De plus, un retard ou une adaptation d'horaire, envisageable pour des emplois tertiaires banals, ne l'est pas pour des emplois de production ou de manutention qui nécessitent impérativement la présence de tout personnel au changement d'équipe et/ou au démarrage de la production. Certains salariés (généralement des femmes) ont des emplois à temps partiel et/ou fractionné (ex : par 2 heures pour des aides ménagères à domicile) et le temps de trajet TC est dans ce cas prohibitif par rapport au temps travaillé (et payé). De plus, certains (personnes en insertion notamment) ne travaillant pas à plein temps ni très régulièrement achètent par « économie » des tickets à l'unité, bien plus chers qu'un abonnement mensuel. Rappelons que **dans l'agglomération de Lyon, ces « travailleurs pauvres » ne pourraient bénéficier d'un abonnement « social »** (7,62 □) et devraient payer un abonnement de près de 43 □, soit plus de 2 □ par jour ouvré – journée de travail qui peut se réduire à 2 interventions de 2 heures à des endroits éloignés.

Les nouveaux TCSP : parfaits pour aller travailler, acheter ou flâner en ville mais comment travailler en périphérie & habiter un quartier sensible ?

Dans les 2 agglomérations de Grenoble et Lyon, les réseaux TC, parmi les meilleurs d'après les indicateurs du palmarès d'une revue spécialisée, se sont encore améliorés ces dernières années par des TCSP (métro et tramway à Lyon, tram à Grenoble) desservant (directement ou en rabattement à forte fréquence) les quartiers sensibles de ces agglomérations. De plus, des améliorations sont en cours, en référence au PDU et aux contrats d'agglomération. Pourtant, **ces réseaux sont essentiellement centripètes et desservent les zones à forte population et les plus attractives.**

Autrement dit : **le réseau TCSP de Lyon** (métro et nouvelles lignes de tramway) **permet effectivement aux habitants des quartiers sensibles** (y compris les plus pauvres, grâce aux tarifs réduits et aussi à un niveau élevé de fraude) **d'aller en ville comme tout le monde** pour flâner ou faire leurs achats. Il permet aussi à certains **d'aller travailler, à condition que leur emploi soit en ville.**

Mais, compte tenu des médiocres dessertes en périphérie et, encore plus, entre le PTU et l'extérieur (où se trouvent des zones d'emploi en croissance), il reste un très gros problème : les demandeurs d'emploi et/ou **actifs de faible niveau de qualification** dont les **emplois** se situent dans ces **périphéries ne peuvent pas** (ou difficilement) **y accéder en TC** – du moins par les TC de type classique (lignes de bus).

Cette organisation du réseau et son fonctionnement (horaires, tarifs) constituent paradoxalement des **facteurs puissants de nouvelles inégalités en matière de déplacements.**

Comme pour la non-motorisation choisie par des Parisiens vivant au centre, cela produit des **inégalités inversées** au bénéfice de ceux qui peuvent choisir où ils veulent habiter (par exemple, à Lyon, à la Croix-Rousse*) et travailler ainsi que leur(s) mode de déplacement.

** quartier lyonnais « embourgeoisé » et « à la mode » depuis une vingtaine d'années, où vit une grande diversité de personnes d'origines et milieux caractéristiques des quartiers centraux en « revitalisation »*

Un exemple récent n'est pas qu'anecdotique : chaque matin, un adjoint « vert » de Lyon « rejoint l'hôtel de ville en voiture, stationne au parking et circule ensuite intra muros en bus et métro »⁷⁹ : une partie de ce que certains nomme la « nouvelle bourgeoisie urbaine » peut ainsi accorder la commodité personnelle à leurs principes, alors que des personnes moins bien nanties doivent habiter loin en banlieue et utiliser leur voiture sans avoir forcément d'alternative.

** évidemment partisan de la priorité aux TC*

⁷⁹ Le Progrès du 31/7/01

Le « reverse commuting » existe aussi à Lyon & pas seulement en Amérique

Bien que nous nous en doutions au début de la recherche, la question du « reverse commuting »* se pose également en France, notamment dans les grandes agglomérations comme Grenoble ou Lyon – alors qu'elle était plutôt considérée comme une spécificité américaine. Il semble d'ailleurs que ce « reverse commuting » est peut-être moins important qu'on ne le pense en France – il avait été évalué à 7 % dans une recherche du début des années 70. Par contre, les chercheurs américains avaient noté une grande dispersion des destinations des « pauvres ». Cela recoupe les résultats (évidemment sans fondement quantitatif) de nos investigations.

** déplacements domicile-travail du centre vers la périphérie*

L'étalement des commerces et, surtout, des emplois, à la périphérie de plus en plus lointaine alors que les « pauvres », notamment les « smicards », habitent dans des quartiers de la 1^{ère} couronne intérieure de l'agglomération, serait-il un nouveau phénomène de « spatial mismatch *» à la française ? Ce « spatial mismatch » serait toutefois différent de celui existant aux Etats-Unis où les pauvres habitent souvent dans les centres-villes⁸⁰.

** non concordance spatiale (ici : coupure entre espace urbain du logement et espace urbain d'emploi)*

Ces questions ayant été pour partie traitées par d'autres chercheurs comme Cynthia Ghorra-Gobin, on se bornera ici à les poser en référence aux inégalités résultant de l'inadéquation localisation des emplois / localisation des travailleurs pauvres / réseaux de TC.

Les TC à Lyon & à Grenoble : c'est bien pour ceux qui vont travailler ou acheter au centre ville d'autant plus que ce sont les salariés & entreprises de la périphérie qui paient

Il est certain qu'à Lyon comme à Grenoble, les TC sont excellents (autant que des TC peuvent l'être) pour ceux ou celles qui vont travailler ou acheter au centre-ville. Il faudrait donc éviter d'être une femme seule avec enfant conditionnant des salades dans une ZA hors PTU et, si le choix était possible, plutôt devenir femme de service dans une administration de la Part-Dieu (à Lyon) : même si le temps de parcours reste important (plus en période de vacances scolaires où les horaires sont réduits), cela reste tout à fait supportable.

Du point de vue du financement et de l'usage des TC lyonnais (ou grenoblois), tout se passe donc comme si les « smicards » des ZA périphériques payaient (comme les autres salariés mieux rémunérés) la plus grande part du coût des TC (via le VT*, charge sur leur salaire pour l'employeur) alors qu'ils n'en bénéficient pas, au profit des salariés (et employeurs) du tertiaire du centre-ville et des commerces dont la plupart (entreprises privées de moins de 10 salariés et secteur public) ne paient rien à ce titre.

** Versement Transport*

⁸⁰ François Ascher, Recherche bibliographique sur l'évolution des mobilités et des temporalités dans les villes américaines, pour le PREDIT, 1998.

L'idéal : des TC fréquents & pas chers permettant d'aller partout à toute heure du jour & de la nuit

De nombreux pauvres ou personnes à faibles revenus préfèrent explicitement les TC, d'abord parce que c'est plus économique (même en payant au ticket à l'unité). C'est bien pourquoi de nombreux enquêté(e)s recherchent un emploi en fonction de l'accessibilité en TC (dans les limites d'une durée de trajet inférieure à 45 mn à Lyon), comme cette enquêtée qui « *aimerait un travail où (elle) pourrait aller en bus* » .

Même les automobilistes pauvres préfèrent la voiture aux TC

Est-il si facile de se passer de voiture, même quand on n'a pas les moyens d'en avoir une ?

Bien que **de nombreux interlocuteurs rencontrés persistent à penser que l'égalité en matière de déplacements passe par des TC répondant aux besoins** (à la limite, à tous les besoins) des personnes à faibles ressources, on peut légitimement se poser la question (à première vue paradoxale) de savoir s'il est facile de se passer de voiture, même quand on n'a pas les moyens d'en avoir une. D'après une enquête récente, parmi les personnes de 18 ans ou plus ayant une voiture les 4/10 (41%) pourraient difficilement s'en passer et les automobilistes répondent utiliser la VP plutôt que les TC pour ses avantages intrinsèques (porte à porte + autonomie)⁸¹ :

Motif d'utilisation de la VP plutôt que des TC dans les grandes agglomérations	%
trajet trop long ou trop compliqué	51
autonomie plus grande (en VP)	48
plus agréable (en VP)	16
stationnement facile	13
déposer un passager (donc : co-voiturage)	9
voiture de fonction	5
insécurité dans les TC	5

Source : enquête permanente sur les conditions de vie, janvier 1998, INSEE

Une autre enquête confirme la préférence évidente pour la voiture :

conséquences proposées	%
vous perdriez plus de temps dans vos déplacements	90
vous seriez gênés pour faire vos courses	87
vous vous déplaceriez moins confortablement	85
vous sortiriez moins souvent	82
vous partiriez moins facilement en week-end ou en vacances	80
vous ne pourriez plus accompagner vos enfants dans leurs activités	56
vous seriez handicapés pour votre travail	55
vous seriez moins en sécurité pour vous déplacer	40
vous devriez sans doute déménager	35

Enquête SOFRES pour le CCFA auprès de possesseurs d'automobile dans leur foyer en août 2000 auprès de 1004 personnes de 18 ans ou plus. Question : S'il n'y avait plus de voiture dans votre foyer, cela aurait-il ou non pour vous les conséquences suivantes ?

⁸¹ Pourquoi se passer de sa voiture, INSEE Première N° 607, septembre 1998.

Dans une autre hypothèse (que ferait-on si on n'avait plus de voiture), Beauvais⁸² conclut que c'est le passage d'une voiture à « pas de voiture du tout » qui entraîne les modifications les plus fortes. La répartition modale (- 43% d'usage de la VP, + 31 % de la marche, + 12% des TC) remplace la VP par la marche plus encore que par les TC : il n'y aurait donc qu'une **faible substituabilité entre VP et TC**. Il faudrait toutefois relativiser ces conclusions : demander aux enquêtés **ce qu'ils feraient si** (telle hypothèse) n'équivaut pas à observer **ce qui se passe lorsque** cette hypothèse se réalise.

Les TC & l'automobile : même des automobilistes pauvres font une différence

Les études disponibles montrent bien la différence de représentations des TC et de la VP, renvoyant notamment au « porte à porte » et à l'autonomie propres à la VP. Ainsi, dans les travaux du CERTU et de l'EPF de Lausanne⁸³, les adjectifs qualifiant l'automobile par rapport aux TC à Grenoble sont, dans l'ordre :

automobile	TC
« pratique »	« pratiques »
« rapide »	« lents »
« rend autonome »	« bon marché »
« chère »	« favorise la promiscuité »
« confortable »	« contraignants »
« polluante »	« rapides »
« plaisante »	« chers »
« nécessaire »	« écologiques »
« individualiste »	« pas sûrs » (insécurité)
« sûre » (par rapport aux accidents)	« mal organisés »

pour les non-usagers des TC

Un autre sondage SOFRES pour le GART en novembre 2001⁸⁴ sur la « dépendance à l'automobile », donne des résultats analogues (heureusement), la voiture étant encore plus plébiscitée par les femmes et les habitants de banlieue :

- ♣ pour le confort dans 86 % des réponses
- ♣ pour le gain de temps (par rapport aux TC) dans 66 % des réponses
- ♣ pour la « facilité de vie » dans 65 % des réponses

Toujours d'après le même sondage, parmi les actifs

- ♣ 31% pourraient facilement utiliser un autre mode de transport pour aller au travail
- ♣ 31% difficilement
- ♣ pour 1/3 (34%) ce ne serait pas possible

De nombreux **enquêtés qui ont pu accéder à l'automobilité et abandonner les TC** (du moins l'obligation de prendre les TC faute d'alternative motorisée) sont d'ailleurs **ravis du changement** du point de vue du confort, de la commodité, de la rapidité, mais aussi de la sécurité opposée à l'insécurité et aux grèves des TC : une enquêtée ne se déplace plus qu'en voiture « *bus et tram c'est fini, toute sa vie (elle) les a utilisés et c'est la galère, (elle) n'en veut plus.. Surtout l'hiver c'est pénible et il y a des grèves et trop de monde et souvent il faut attendre* ».

⁸² Recherche sur les comportements des familles non-motorisées pour le PREDIT.

⁸³ Les citoyens face à l'automobilité, 1998, Jean-Marie Guidez (CERTU) et Vincent Kaufmann (EPF Lausanne).

⁸⁴ SOFRES - La dépendance des Français à l'automobile Analyse d'une enquête réalisée pour le Groupement des Autorités Responsables du Transport, 10 décembre 2001.

Pour une jeune femme en CES vivant avec un compagnon travaillant en intérim, « *la voiture en hiver c'est mieux, c'est dur d'attendre le bus quand il fait froid... ça ne (la) dérange de prendre les TC mais la voiture est plus pratique.. quand on en a l'habitude on ne peut plus s'en séparer* » ; une autre ne prend plus les TC depuis qu'elle a une voiture (donnée par son père), car « *on devient fainéant avec une voiture* ».

L'automobile n'est pas qu'un mode de déplacement comme un autre

On sait depuis longtemps, à propos du choix modal et du transfert modal, qu'un déplacement par un mode n'est pas toujours équivalent au même déplacement (O/D) par un autre mode. Nos investigations confirment que pour les **ménages et personnes à faibles revenus**, qui ont également d'autres particularités constituant parfois un **ensemble de handicaps par rapport à la mobilité choisie** (ex : familles nombreuses d'origine étrangère résidant dans des quartiers d'habitat social en périphérie) et aux activités qu'elle permet (ex : achats ou recherche d'emploi), **l'automobile n'est pas qu'un mode de déplacement comme un autre.**

La possession, l'usage et l'accès à l'automobile doivent être replacés dans le contexte d'un ensemble de réseaux et pratiques de solidarités (d'abord familiales) **ou d'échange** : la voiture permet des activités importantes (voire indispensables) comme certains achats (ex : achats groupés de viande en demi-gros, achats au « marché aux puces»). Elle permet de rendre des services (ex : aller chercher des membres de la famille ou relations à l'aéroport), etc.

La voiture est donc bien plus qu'un outil de déplacement pour ces personnes ou ménages, c'est aussi un moyen et une occasion d'entretenir des relations sociales dans un réseau et d'y trouver sa place.

Des alternatives qui n'en sont pas vraiment 2 roues, marche & co-voiturage

Les 2 roues : pour les ados, les écolos & les bobos* pas pour les RMistes" ou les travailleurs pauvres

** bourgeois bohèmes, terme à la mode qui désigne plutôt les classes moyennes intellectuelles à haut niveau de vie des grandes villes et participant à tout ce qui est « tendance » en matière de culture, de loisirs, voire de politique*

Bien que cela soit peu apparu durant nos investigations, tout confirme que le cyclomoteur n'est pas une alternative à la voiture lorsqu'un véhicule personnel est impératif. Il n'est accepté, faute d'autre possibilité, que par de très jeunes gens (uniquement des garçons) comme l'observe (mais il suffit de fréquenter ces quartiers sensibles pour le voir) un responsable d'entreprise d'insertion : « *les mobs, c'est bien de 13 à 16 ans, mais après, ils veulent une voiture* ». D'ailleurs, 1 seul enquêté utilise sa "mob" s'il fait beau temps.

Sans pouvoir aller plus loin dans la présente recherche sur ces alternatives éventuelles au TC et, surtout, à la voiture, il nous semble que ces « alternatives » n'en sont pas : elles ne sont ni pratiquées de façon significative, ni praticables à grande échelle pour les déplacements auxquels les TC n'apportent pas une réponse satisfaisante, comme les trajets domicile-travail entre les quartiers sensibles et les ZA périphériques.

Pour mémoire, d'après le recensement de 1999, **seulement 2 %** des Vaudais* actifs **allaient au travail en 2 roues** et **seulement 1 % pour ceux travaillant hors de leur commune**. Si le 2 roues (style VTT que l'on transporte sur le toit de son 4 x 4 pour aller faire un circuit de piste cyclable sur les berges du Rhône) est très « tendance », il n'est en pratique absolument pas une solution crédible pour les « travailleurs pauvres », surtout pour remplacer les TC et a fortiori la « caisse » en fin de vie qui les véhicule faute de TC appropriés. Toutefois, des expérimentations de location de cyclomoteurs à 75 Frs (environ 11,4 □) par semaine ont été faites – une quinzaine dans l'agglomération lyonnaise dans le cadre du PLIE** du Sud-Est lyonnais.

* habitants de Vaulx-en-Velin ** Plan Local d'Insertion par l'Economie

Nous savons seulement d'après des intervenants qu'il y a beaucoup de casse malgré la robustesse de ces cyclomoteurs réformées par la Poste et des problèmes de carburant (carburant spécial pour 2 temps, coûteux et difficile à trouver), les utilisateurs mettant n'importe quoi (même du gazole !), les cyclomoteurs n'y résistent pas. Si l'on ajoute le problème des vols (réels ou simulés), ce genre d'expérimentation n'est certainement pas très extensible. En tout état de cause, les « smicards » et autres actifs à faibles revenus n'en veulent pas. Certains pourraient envisager un vrai scooter (125 cm³), mais le prix de l'engin aussi élevé qu'une voiture d'occasion en bon état et le risque élevé de vol en fait une alternative pour « professionnel » et/ou pour riche – la plupart des utilisateurs de scooters étant par ailleurs automobilistes plutôt aisés. Là encore, **ce n'est pas une alternative jouable pour les « publics » qui nous intéressent**.

Le co-voiturage : occasionnel, temporaire & marginal mais pas une solution d'automobilité

Bien que le co-voiturage en tant que tel ne fût pas l'objet de notre recherche, il constitue cependant **l'une des modalités de l'automobilité**, aussi bien pour les automobilistes pauvres qui peuvent transporter d'autres « pauvres » que pour des passagers. Pour ces derniers, le co-voiturage apparaît comme un substitut de la « vraie » automobilité (ou de l'automobilité complète) qui suppose la disposition d'un véhicule dans le ménage.

Nous avons bien retrouvé ce co-voiturage dans les rencontres avec les intervenants comme dans les enquêtes, mais il apparaît à l'évidence que (sauf à l'intérieur d'un ménage), ce n'est qu'une solution d'automobilité occasionnelle et temporaire.

Le co-voiturage semble plus fréquent dans 2 types de situation :

- ♣ en intérim où il est courant que des gens s'arrangent et partagent les primes de déplacement. Un enquêté a accepté d'emmener 3 collègues à la demande de sa société d'intérim ; il « payait (ainsi) son essence »
- ♣ pour des formations (lieu fixe) où une large tolérance des retards, départs anticipés ou absences permet des arrangements

Le co-voiturage ne peut être que ponctuel ou d'assez courte durée (d'où sa fréquence en intérim), mais il reste aléatoire. On sait que le passager est tributaire du conducteur (de SA voiture) et ne peut pas totalement compter sur lui ou ne peut rien exiger : une enquêtée « *préfère se débrouiller seule plutôt que de compter sur des gens qui ne sont pas sûrs* » ; le co-voiturage est également une contrainte pour le conducteur (faire un détour, attendre éventuellement le passager, etc). La couverture par l'assurance (souvent basique où à des conditions restrictives) est problématique. Le co-voiturage est parfois plus qu'occasionnel : des personnes sans voiture (ou ne l'utilisant pas pour aller travailler) se font quelquefois « voiturier » (ex : retour le soir) ; il s'agit alors plus d'un service amical rendu par le conducteur que d'un mode de déplacement – à la différence du conducteur ou de la conductrice qui dépose régulièrement enfant(s) ou conjoint(e).

D'après quelques cas observés d'enquêté(e)s s'arrangeant avec un collègue possédant une voiture, ils « *participent au frais* » et « *partagent les frais d'essence* ». Cela suppose une certaine organisation, puisque dans une entreprise d'insertion où un groupe vient ensemble d'un autre quartier, « *les transportés ne comprennent pas qu'il faut participer* ». Dans une entreprise d'insertion, des automobilistes pauvres, illustrant la fable sur l'aveugle et le paralytique, se débrouillent entre eux « *des fois un a le permis, l'autre le VL et le troisième de quoi payer l'essence* ».

Le co-voiturage mériterait d'être analysé plus avant dans cette perspective d'une automobilité partagée. On fera simplement ici 2 remarques à partir des problèmes de déplacement domicile-travail vers les ZA périphériques :

- ♣ l'aide au co-voiturage (qui a un coût monétaire et représente une contrainte pour le propriétaire de la voiture) est difficile à financer par l'entreprise par une prime (réglementation URSSAF, etc)
- ♣ il faudrait assurer le remplacement en cas d'indisponibilité du véhicule ou du conducteur

Une variante pour ce type de trajet pourrait être la mise en place de taxis collectifs desservant à la demande (arrivée au terminal TC/départ des entreprises) les entreprises à partir du terminal TC (de préférence TCSP à forte fréquence), à l'instar d'un cas observé où un responsable d'équipe d'une entreprise d'insertion prend en voiture son équipe à la sortie du métro pour la conduire sur le chantier. Cela **nécessiterait donc des solutions innovantes à organiser**.

Tout ceci **relève** normalement **du PDU** et de ses déclinaisons, comme le contrat d'agglomération.

Des innovations ou expérimentations pour l'automobilité

En tenant compte à la fois de la nécessité d'une offre TC améliorée (cf infra) et du caractère plus ou moins irremplaçable de la VP pour la plupart des automobilistes pauvres, on peut se demander s'il existe des solutions innovantes à l'« automobilité » des pauvres. Une étude avait été menée à cet effet au titre du PIC* URBAN en 1998 sur la mobilité des « personnes en difficulté » (demandeurs d'emploi, etc) pour proposer des solutions innovantes hors réseau TCL⁸⁵.

** Programme d'Initiative Communautaire (Union Européenne)*

Il existe bien quelques expériences pour aider à la mobilité hors TC et 2 roues, essentiellement :

- ♣ des minibus appartenant à des organismes de formation ou d'insertion ou des entreprises d'insertion
- ♣ quelques cas de prêt de 2 roues (cyclomoteurs)
- ♣ plus rare encore, prêt de voiture (durée limitée) à des non-motorisés prenant un emploi dans une zone mal desservie
- ♣ à l'état de « bricolage » militant, le co-voiturage (hors co-voiturage organisé en entreprise)

⁸⁵ Mission pour l'amélioration de la mobilité des personnes en difficulté dans l'est lyonnais Diagnostic et propositions, Uni-Est et Vénissieux Insertion Emploi, mai 1998. Pour le PIC URBAN et la Communauté Urbaine de Lyon.

Jusqu'à maintenant, il n'y a guère de « porteurs de projet » concernant la seule mobilité : il s'agit plutôt d'un **service annexe ou accessoire** en réponse à des besoins précis de mobilité pour leur public sans autre solution (notamment desserte TC).

Pour les actifs, en pratique, des solutions sont rapidement trouvées avec des collègues ou voisins pour les personnes prenant un nouvel emploi mal desservi par les TC et, souvent, l'intéressé va rapidement se motoriser : il est courant d'observer qu'un jeune (ou moins jeune) trouvant un emploi (ou même un CES) achète une voiture (très bon marché) s'il ne peut en disposer (ex : prêt familial, cf supra). D'ailleurs, les emplois-jeunes obtiennent facilement un prêt pour l'achat d'une voiture – souvent leur première acquisition de « bien durable ».

Des travailleurs sociaux ou éducateurs ont tenté de monter des expérimentations faisant en quelque sorte d'une pierre 2 coups :

- ♣ mise à disposition d'un véhicule (cyclomoteur plus souvent que voiture)
- ♣ réparation de véhicules achetés d'occasion à bas prix et servant d'école d'application à des actions de formation/insertion.

De nombreuses tentatives ont été faites (avec un taux d'échec très élevé). De toute façon, ces expérimentations doivent être fortement subventionnées (près de 80% dans une expérience étudiée pour le PIC-URBAN de Lyon) par l'argent public (Etat, FSE ou Région) ou, plus rarement, des fondations (ex : Fondation de France, Fondation Vivendi). En matière de prêt ou location (à bas prix) de voitures, la seule expérimentation durable serait celle montée par l'Aéroport pour des salariés de l'aéroport de Roissy (location pour 3 mois à un prix de location analogue à celui de la carte orange pour cette zone), nécessitant là encore une énorme subvention, la location ne couvrant que 12% du coût.⁸⁶

De même, diverses expérimentations de transport à la demande ont été mises en place ou sont étudiées. Des évaluations ayant été faites par ailleurs⁸⁷, on rappellera seulement qu'il y a un besoin de réponses adaptées aux problèmes de desserte des zones périphériques mal desservies en raison des horaires des personnes qui y travaillent, de la dispersion des entreprises, etc.

De nombreux organismes (entreprises d'insertion et associations d'insertion notamment) organisent des réponses aux déficiences des TC. La solution la plus courante consiste à transporter les salariés ou stagiaires avec un véhicule de service (ex : fourgonnette), parfois en minibus à 9 places. Ce véhicule est souvent conduit par un « encadrant », parfois par un des salariés. Nous avons ainsi vu le cas d'une entreprise d'insertion employant 150 salariés en moyenne (400 passent chaque année) où 30 permanents ont tous un véhicule et transportent les équipes sur les chantiers (espaces verts, etc)..

Des taxis collectifs ou clandestins à Lyon comme à Bamako ou à Londres ?

Les intervenants de terrain observent des solidarités familiales ou de voisinage pour les déplacements en voiture. On « s'arrange » avec une participation aux frais (notamment aux « frais d'essence »). Cela peut être une source de revenus « au noir ». Nos observations anciennes⁸⁸ comme nos interlocuteurs confirment l'existence de « taxis collectifs » « officieux » - notamment les trajets (très coûteux par taxi « officiel ») entre les banlieues lyonnaise ou grenobloise et l'aéroport de Lyon-Satolas où ces « taxis-banlieue* » (par analogie avec les « taxis-brousse » en Afrique qui sont parfois des cyclomoteurs) suppléent aussi aux carences des taxis « formels » qui « *ne sont pas très chauds pour desservir les quartiers sensibles : tensions nerveuses, risques sur le véhicule, passagers fumeurs* »⁸⁹.

* notre terme

⁸⁶ D'après l'étude PIC URBAN en 1998.

⁸⁷ Voir la récente évaluation pour la DRAST : J. FAURE, D. VANONI, A. LEHUEN & Patricia MERLIN : LE TRANSPORT A LA DEMANDE ET LES DESSERTES SOUPLES Finalités, clientèles et performances des principaux systèmes, FORS & IDF Conseil, novembre 2001.

⁸⁸ Dès 1979 au Minguettes. Cela a été confirmé par les études plus récentes d'Azouz Begag.

⁸⁹ Citations extraites de l'étude pour le PIC URBAN.

Sans aller aussi loin, on sait qu'en Grande-Bretagne (surtout à Londres), il existe de véritables réseaux de taxis (avec central téléphonique) clandestins – desservant notamment les diverses communautés immigrées. En tout état de cause, les contraintes de la réglementation française⁹⁰ et les charges (fiscales et sociales) des taxis sont telles que ces « taxis clandestins » sont cantonnés à des clientèles et des trajets que les taxis ne recherchent pas vraiment.

Par contre, on pourrait imaginer une formule analogue à celle du transport à la demande dans le Nord-Ouest du Département du Rhône, l'utilisateur payant seulement le tarif des cars départementaux, mais devant réserver la veille – ce manque de souplesse étant un obstacle aux déplacements des « défavorisés » des quartiers sensibles.

Bien entendu, le transport à la demande, forcément coûteux pour la collectivité, peut aussi avoir d'autres justifications. C'est le cas des services départementaux (dans le Rhône par exemple) répondant à un **principe d'égalité territoriale et non d'égalité « sociale »**, parfaitement défendables et, en tout état de cause, ces mesures sont décidées par les représentants élus des citoyens.

Taxi collectif, métro ou tramway : quel est le plus équitable ?

Bien que cela ne soit pas encore apparu dans les enquêtes réalisées, il est certain que des "plus démunis" prennent le taxi faute de disposer d'une voiture ou de pouvoir se faire emmener, pour certains déplacements. Dans plusieurs quartiers sensibles, il nous a été signalé une ou plusieurs personnes connues comme « faisant le taxi » de façon plus ou moins régulière.

En région lyonnaise, un groupe d'associations d'insertion avait voulu monter un système de taxis collectifs, mais n'avait pas rencontré la coopération des taxis lyonnais, quoique des connaisseurs de la question pensent qu'ils auraient tout intérêt à le faire, ces taxis « à l'africaine » n'étant pas réellement concurrents des taxis classiques. Il est probable que la concurrence est plutôt celle des taxis « au noir », encore que les taxis ne sont pas tous mécontents de ne pas desservir certains secteurs et certaines clientèles.

Une aide à l'achat d'une voiture comme d'autres aides sociales ?

Des enquêtes et quelques relais ont posé la question d'une aide à l'achat d'une voiture – au moins en cas d'accès à l'emploi. 2 bonnes raisons peuvent être avancées :

- ♣ les (futurs) automobilistes pauvres n'ont pas les moyens d'acheter une voiture et ne peuvent obtenir de crédit tant qu'ils n'ont pas de CDD
- ♣ les emplois de nombreux smicards sont mal desservis par les TC

Il s'agirait donc, au moins, de rompre le cercle vicieux « pas de voiture / pas d'emploi, pas d'emploi / pas de voiture ».

De nombreux enquêtés ont demandé de telles aides, presque toujours en les considérant comme une des multiples aides auxquelles certains sont plus ou moins « abonnés ». Les aides sont souvent considérées comme un droit et une chose tout à fait normale. Nous avons même rencontré un enquêté qui était venu à l'entretien croyant que l'enquêteur venait lui proposer une « **subvention** » pour changer de voiture !

⁹⁰ Etude citée pour le PIC URBAN, pages 44 et suivantes.

Une enquêtée se demande pourquoi « *l'assistante sociale donne (sic) une fois dans sa vie une aide exceptionnelle, pourquoi pas pour la voiture ?* ». Cette réponse mérite un « décodage » puisque cette enquêtée ait obtenu une aide pour un motif plus avouable ; Elle veut d'ailleurs garder cette voiture (à problèmes) le plus longtemps possible car elle n'a « *pas droit à une autre aide* ». Un autre enquêté rappelle qu'« *on a facilité l'accès au VL neuf avec les Jupettes**, pourquoi pas pour l'occasion ? »

* prime pour mise à la casse d'une voiture ancienne contre l'achat d'une neuve

D'autres enquêtés sont plus réalistes et demandent plutôt une sorte de **caution pour un prêt** à rembourser lorsque le « smicard » ou le débutant sans trésorerie aura trouvé son emploi, comme le suggère un enquêté dans une entreprise d'insertion : « *quand on trouve un boulot les patrons pourraient faire un geste et avancer de l'argent et on rembourserait à X Francs/mois et on pourrait mieux s'en sortir. Les gens pauvres remboursent bien, ils sont passés par là* »

Des bons d'essence comme des abonnements sociaux aux TC ?

Enfin, d'autres enquêtés (jamais des relais) suggèrent **que l'usage de la voiture soit aidé sous conditions de ressources comme le sont les TC**, prenant comme référence les tarifs sociaux. L'un d'eux, approuvé par les autres participants à un entretien collectif nous demandait « *on aide les chômeurs à se déplacer en TC mais pourquoi pas en voiture ?* » ; pour une enquêtée, « *il faudrait une aide pour l'essence des chômeurs. on les aide avec des abonnements réduits mais ceux qui ont une voiture ne sont pas des privilégiés* » ; un autre estimait en entretien collectif que « *pour les demandeurs d'emploi, la meilleure chose serait de leur donner des bons d'essence pour aller travailler* ».

IX – Quelles inégalités aujourd'hui ?

Les PDU & les Contrats d'agglomération : des projets & des réalisations d'amélioration « forte » des TC dans les quartiers sensibles

Bien avant la SRU, les PDU et les Contrats d'agglomération comprenaient des projets et des réalisations d' **amélioration « forte » des TC dans les** quartiers sensibles. Cela traduit d'ailleurs la volonté de l'Etat, réaffirmée récemment lors de la signature du Contrat d'agglomération de Lyon début octobre 2000. Pour le Ministre de la Ville, « *Rien ne serait pire que de donner l'impression d'avoir des assignés à résidence. La vie c'est la mobilité* » ; c'est pourquoi il a demandé que des engagements formels sur la desserte de Rillieux-la-Pape, Vénissieux et Vaulx-en-Velin figurent dans la convention du Grand projet de ville⁹¹

Le contrat d'agglomération de Lyon comprend un chapitre assez détaillé (7 pages sur 160) sur les TC et la desserte des quartiers sensibles issu d'un groupe de travail ad hoc du PDU adopté en octobre 1997:⁹²

⁹¹ Un contrat pour éviter une agglomération à deux vitesses, Le Progrès du 10/10/2000 (visite du Ministre délégué à la Ville le 9/10/2000).

⁹² Contrat de ville de l'agglomération lyonnaise, octobre 2000, pages 62 à 68.

- ♣ compléter l'analyse de la desserte des quartiers sensibles
- ♣ recherche des solutions innovantes pour répondre aux besoins de desserte, notamment pour améliorer l'accès des populations des quartiers aux zones d'emploi
- ♣ poursuivre et évaluer l'expérience des AMIS*
- ♣ engager une analyse sur le thème spécifique des liaisons territoires sensibles avec les zones d'activité et les centres commerciaux
- ♣ quantifier les moyens financiers nécessaires et les sources mobilisables

* Accueil – Médiation – Information - Service

Parallèlement, une étude avait été menée au titre du PIC* URBAN en 1998 sur la mobilité des « personnes en difficulté » (demandeurs d'emploi, etc) pour proposer des solutions innovantes hors réseau TCL⁹³

* Programme d'Initiative Communautaire (Union Européenne)

L'une des priorités du PDU est la **réalisation de lignes « fortes » (TCSP tram ou « trolleybus moderne »)** dont plusieurs concernent les quartiers dits « sensibles » ; Des lignes « fortes » à engager ou réaliser au titre du Contrat d'agglomération (2000 à 2006), « encore à l'étude » devraient permettre une liaison directe entre les quartiers sensibles et le centre ville (Part-Dieu ou Presqu'île), notamment :

- ♣ A3 pour Vaulx-en-Velin
- ♣ A4 desservant Vénissieux et La Duchère (en passant par la Part-Dieu)
- ♣ A5 desservant Rillieux-la-Pape ("quartier sensible" excentré et particulièrement mal desservi actuellement)

Une autre priorité affichée est la création de liaisons TC de rocade, notamment la ligne A8 offrant un service nouveau de liaison entre les pôles urbains de la 1ère couronne Est (Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux et Saint-Fons) dont a préfiguration » par secteurs pourra être engagée. Il semble toutefois que certaines de ces « lignes fortes » ne seront pas rapidement et complètement réalisées, le SYTRAL étant financièrement exsangue après le financement des 2 lignes de tramway. **La desserte des quartiers sensibles ne devrait pas connaître d'amélioration spectaculaire avant quelques années après la mise en service du tramway qui ne concerne qu'assez peu ces quartiers.**

Par contre, à Grenoble, dans le récent Contrat de ville⁹⁴, le chapitre 4 sur « Les déplacements » tient en 2 lignes (« *Les cosignataires s'engagent à préparer et signer un avenant concernant les déplacements* »). Il n'y a d'ailleurs pas eu de groupe de travail comme pour le PDU de Lyon. Toutefois, des améliorations de la desserte TC sont en cours (y compris en rocade entre quartiers périphériques).

Au final, on peut penser que **l'amélioration des TC de ces quartiers sensibles va se poursuivre** les prochaines années.

Cela n'infirmes pas notre parti méthodologique (retenir des quartiers bien desservis par les TC), puisque **les automobilistes pauvres de ces quartiers sensibles peuvent utiliser ces TC de bon niveau (relatif) et pourtant ils restent ou veulent devenir automobilistes !**

⁹³ Mission pour l'amélioration de la mobilité des personnes en difficulté dans l'est lyonnais Diagnostic et propositions, Uni-Est et Vénissieux Insertion Emploi, mai 1998. Pour le PIC URBAN et la Communauté Urbaine de Lyon.

⁹⁴ Contrat de ville – l'agglomération grenobloise 2000-2006, page 8.

Déplacements & inégalités : la quantité & la fonction des déplacements

Une des ambiguïtés à lever quant à la problématique « déplacements et inégalités » est celle de la quantité et de la fonction des déplacements. Il est maintenant banal de rappeler qu'**un déplacement n'équivaut pas forcément à un autre déplacement**, un déplacement (rare) d'une personne « défavorisée » pouvant lui procurer une sorte de « désenfermement ». ⁹⁵

Du point de vue de l'automobilité, **le fait de pouvoir se déplacer en voiture permet un « programme d'activités » impossible en TC** compte tenu de contraintes de temps et de distance – de même qu'une desserte TCSP (directe ou avec un rabattement court à forte fréquence) permet un désenfermement. Pourtant, on a tendance à **réduire la notion d'inégalité en référence à une mobilité quantitativement et qualitativement égale à la moyenne** (autant de déplacements, vers les mêmes destinations, notamment hors quartiers sensibles vers le centre ville et les centres commerciaux).

Les recherches de J-P Orfeuil et de son équipe montrent bien que les écarts de mobilité (en termes au moins de nombre de déplacements) ne suivent pas les « fractures sociales » et que les écarts entre catégories sociales auraient plutôt tendance à se réduire. Au total, les disparités sont moins fortes en matière de pratiques de mobilité qu'au regard des conditions socio-économiques ⁹⁶ dès lors que le manque d'accessibilité tient compte, non pas des lignes, mais des horaires et des fréquences en rapport aux horaires de travail. ⁹⁷

De ce point de vue, **les automobilistes pauvres** (« smicards » ou équivalents) **subissent bien une double inégalité**, ou inéquité (au sens de non-égalité des chances de travailler) :

- ♣ une accessibilité TC mal répartie et généralement médiocre pour les ZA périphériques pouvant employer des smicards
- ♣ la difficulté à y accéder en voiture, en raison de leurs faibles revenus qui ne leur permet guère d'aller travailler en voiture

On peut déjà penser que la réduction des inégalités pourrait être autrement et plus qualitativement définie comme la possibilité de se déplacer :

- ♣ aussi fréquemment qu'on le souhaite
- ♣ quand on le souhaite (notamment : soir, week-end)
- ♣ dans des conditions « normales » (i.e. habituelles) de rapidité et de confort
- ♣ vers les destinations pertinentes par rapport à son mode de vie et à ses réseaux de sociabilité
- ♣ à un coût supportable

Dans cette **optique**, **la réduction des inégalités ne signifie nullement que les plus pauvres** (ou telle autre catégorie ou groupe) **se déplaceraient autant** (nombre de déplacements) **et vers les mêmes destinations que l'habitant moyen de l'agglomération**, mais qu'ils pourraient faire quand ils veulent **les déplacements** qui sont, **pour eux**, utiles voire **indispensables**.

⁹⁵ Cf notre communication : Social impact of transport – the new underground railways in France, 2 case studies : Lyon and Marseilles dans « introductory papers » de la Conférence de Noordwijk (Pays-Bas), avril 1983.

⁹⁶ L'évolution de la mobilité quotidienne : croissance ou réduction des disparités ? Caroline Gallez, Jean-Pierre Orfeuil et Annita Palacchini, INRETS, 1997

⁹⁷ Conclusions présentées au séminaire final du 28 juin 2001.

X – L’automobilité des pauvres : quels enjeux pour les politiques publiques ?

A l’issue de cette recherche, on peut d’ores et déjà indiquer quelques-uns des enjeux de politiques publiques à partir de la question de l’automobilité des pauvres (toujours au sens de : personnes dont le revenu se situe quelque part entre les minima sociaux et le SMIC).

Nous avons déjà mentionné à plusieurs titres les questions concernant la politique publique des TC et des « nouvelles inégalités » ou des effets pervers qu’elle peut produire : réseau et desserte centripète, absence d’offre de qualité (voire d’offre tout simplement) pour certaines dessertes et/ou certains « publics ». La logique actuelle de développement (réel, important et globalement positif) des TC classiques et tout particulièrement des TCSP répond à la fois :

- ♣ à une demande sociale et politique (par exemple, quand des élus de banlieue réclament un tramway là où des bus feraient l’affaire et où d’autres solutions complémentaires sont indispensables)
- ♣ à une logique institutionnelle et financière – les collectivités territoriales comme les autorités organisatrices et les exploitants savent financer et faire des dessertes TCSP ou classiques améliorées

Au final, il nous semble que **la problématique des inégalités en matière de déplacements TC doit être déplacée**.⁹⁸ En particulier, les réponses en termes de TC classiques doivent être élargies vers d’autres solutions du point de vue des modes comme des services. Par exemple :

- ♣ taxis collectifs ou solutions de transport à la demande, notamment dans les zones d’activité périphériques
- ♣ transport à la demande de type urbain (sous la forme, par exemple, de « bons de taxi » sous conditions de ressources)

Autrement dit : la question de la politique de la ville et des transports publics est devenue celle de la politique de la ville et du **service public** de transport ou **de déplacements**.

Priorités écologiques & priorités sociales :

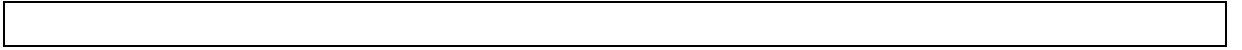
aider les riches à acheter une grosse voiture neuve « propre »

ou les automobilistes pauvres à rouler plus en sécurité en polluant moins ?

Il nous semble qu’une question doit être abordée : celle des priorités « écologiques » (environnement, notamment pollution automobile) et des priorités sociales. Cette question est bien posée à l’occasion du projet d’aide à l’acquisition de voitures moins polluantes (au GPL). On pourrait en faire une présentation lapidaire (mais certainement simpliste) : vaut-il mieux aider les riches à rouler propre dans des voitures neuves ou aider les automobilistes pauvres à rouler plus en sécurité en polluant moins ?

Il est d’ailleurs flagrant que la **problématique actuelle** de l’« **écologie** », centrée sur la réduction de la part de la VP par rapport aux TC comme un des moyens de réduire la pollution et l’effet de serre, montre une **quasi-absence de la « question sociale »**.

⁹⁸ Notre contribution à la journée DRAST/CERTU sur la mobilité & la politique de la ville du 18/12/01 : « l’automobilité des personnes & ménages à faibles ressources ».



On connaît une première façon de poser cette question, basée d'abord sur la constatation que **la pollution* des voitures est directement liée à leur âge** – les plus anciennes polluant énormément plus du fait des normes applicables au moment de leur fabrication et de leur état de plus en plus mauvais aggravant ces émissions. D'après le CCFA⁹⁹, les voitures immatriculées avant 1989 représentent moins de 20% des véhicules en circulation (et près de 30% du parc). Mais elles seraient responsables d'environ 60% de la pollution (CO et HC+NOX) émise par les voitures particulières. Des experts estiment que cette proportion est surestimée, les voitures les plus anciennes et les plus polluantes roulant beaucoup moins – ce qui recoupe nos investigations. * *émission de polluants et non de gaz à effet de serre*

Il est toutefois certain qu'il y a bien un problème, sinon pour nos automobilistes pauvres, du moins pour la collectivité. Non seulement leurs voitures sont anciennes et dans un état souvent médiocre, mais elles sont aux limites de l'acceptable au CT. Plusieurs enquêtés ont eux-mêmes indiqué que leur voiture est très polluante, non pas pour déplorer la pollution, mais parce qu'elle fonctionne mal. Ainsi, pour une enquêtée possédant une vieille Renault 21 diesel usagée (donc probablement très polluante) « *la pollution.. ne sait pas.. et ce n'est pas (son) problème* » - cette enquêtée ne savait d'ailleurs pas qu'il est interdit de jeter l'huile de vidange. Les cas-types sont ceux de voitures qui démarrent mal et qu'il faut laisser « *chauffer* » ou « *rouler longtemps au starter* ».

Une politique de réduction de la pollution de ces voitures et/ou de leur retrait du parc roulant est évidemment une nécessité.

Sans aller plus loin que ce que nous permet notre recherche, on peut penser à 2 types de mesures dont le rapport coût / effets serait à la fois certain et spectaculaire :

- ♣ une aide à la remise à niveau des réglages en matière d'émissions polluantes
- ♣ une prime à la casse des voitures non catalysées

Il nous semble que **le rapport coût / efficacité (réduction de la pollution) / équité** serait infiniment **supérieur** à des **mesures** à la fois **peu efficaces en termes de réduction de la pollution, négatives en termes d'effet de serre et socialement injustes** comme la prime aux voitures fonctionnant au GPL. Pour illustrer cette évidence, on prendra l'exemple de l'incitation à l'achat d'une voiture de type 4x4 coûtant avant prime 34745 € (soit à peu près **le prix de 20 voitures d'automobilistes pauvres** méritant une bonne mise au point), émettant 227 grammes au km de CO₂ (gaz à effet de serre), bien qu'elle émette moins certains polluants (particules notamment).* * voir l'annexe III en fin de rapport

Notre recherche ne portant pas sur cette question, il aurait fallu faire un **bilan social et environnemental** des expériences déjà réalisées en France comme à l'étranger (Etats-Unis et Amérique latine notamment). Par exemple, en Californie, les normes d'émission plus sévères n'ont pas forcé les pauvres à mettre à la casse les voitures les plus anciennes très polluantes, par contre, **le bilan social** est plutôt « équitable », puisque les classes moyennes ou supérieures qui paient un surcoût allant jusqu'à 2000 \$ (environ 2300 € au 1^{er} trimestre 2002) pour les véhicules neufs supportent l'essentiel du coût de la réduction de la pollution. Parallèlement, les plus pauvres et les « Hispaniques » ont bénéficié de la plus forte amélioration de la qualité de l'air¹⁰⁰.

⁹⁹ Voir le site web du CCFA.

¹⁰⁰ M. Kahn, The Beneficiaries of Clean Air Act Regulation, Regulation (magazine), Spring 2001. Sous-titre : "Have the poor and minorities gained or lost from efforts to cut pollution?"

Il faudrait **considérer les effets sociaux et pas seulement les effets environnementaux** (évidemment souhaitables). Ces effets qui ne se situent pas sur le même plan, mais sont liés par les comportements des automobilistes pauvres sont probablement difficiles à évaluer avec certitude.

L'aide à l'automobilité : danger moral & gouffre budgétaire ?

La question d'une éventuelle prise en charge croissante du coût de l'automobile dans l'optique d'un service d'aide à la mobilité avait d'ailleurs été discutée dans le séminaire du Groupe permanent de réflexion sur les véhicules automobiles du futur (séance du 6 novembre 2000).

L'aide, quelle qu'en soit la forme, à l'automobilité, même sur conditions de ressources, fait de toute façon question, quelles qu'en soient les modalités concrètes (prêt bonifié, location temporaire subventionnée, aide à la remise en état, aide à l'accès au permis de conduire, etc) au moins sur 2 plans :

- ♣ tout d'abord, il est à première vue **risqué d'inciter des personnes à faibles revenus à acheter une voiture alors qu'ils n'en ont pas vraiment les moyens**, comme on l'a bien vu. Cela constituerait en quelque sorte un « **risque moral** » analogue à ce qu'a été l'encouragement à l'accession au pavillon « bas de gamme » péri-urbain pour des ménages qui sont ensuite devenus des propriétaires à problèmes

- ♣ d'autre part, subventionner l'automobilité (qu'il s'agisse de l'acquisition ou de l'usage) va à l'encontre de la situation actuelle ou, schématiquement, **les automobilistes**, même pauvres non seulement **paient toutes les dépenses afférentes** (achat, assurance, péages, réparation, amendes, etc) et alimentent un **transfert de grande ampleur vers d'autres dépenses** – en laissant à part les **coûts indirects** (bruit, pollution, santé, encombrements, etc) dont l'évaluation est sujette à un double débat scientifique et économique.¹⁰¹

¹⁰¹ M. Boiteux & L. Baumstarck, Transports : choix des investissements et coût des nuisances, Commissariat Général du Plan, juin 2001.

Annexe I - Les terrains d'investigation à Grenoble & à Lyon par rapport au réseau TC

Les secteurs d'étude à Lyon, Bron, Vénissieux & Vaulx-en-Verin

Les secteurs d'étude (La Duchère et Mermoz à Lyon, Bron-Parilly, Vaulx-en-Verin & Les Minguettes à Vénissieux) sont desservis par le métro, directement (Mermoz), en rabattement bus (Bron-Parilly, Duchère, Minguettes, Vaulx-en-Verin). Bron-Parilly est (pour partie) sur une station de tramway.

source : plan TCL (exploitant du réseau lyonnais)

Annexe I - Les terrains d'investigation à Grenoble & à Lyon par rapport au réseau TC

Les secteurs d'étude à Grenoble & Echirolles

Les 2 secteurs d'étude (Villeneuve de Grenoble et Echirolles Essarts/Surieux) sont sur la ligne de tramway reliant Echirolles ("quartier sensible") à Fontaine (autre "quartier sensible") via le centre-ville. Il existe par ailleurs une desserte bus en amélioration.

source : plan TAG (exploitant du réseau grenoblois)

Annexe II

Le canevas d'entretien avec les automobilistes pauvres ou personnes à faibles ressources

Alors que nous souhaitions faire les entretiens à partir de d'une canevas précis et complet, cela s'est avéré irréaliste, comme nous le craignions. Nous avons donc dû faire des entretiens assez improvisés en posant les questions en fonction de l'opportunité et/ou des interactions entre les participants des entretiens collectifs. Dans le cas des entretiens individuels, la plupart des enquêtés n'avaient pas de représentation ou de discours constitué comme ils auraient pu l'avoir pour le logement.

Au total, nos entretiens ne sont pas des entretiens dits « non directifs » (nous sommes sociologues) mais pas tout à fait des **entretiens compréhensifs** au sens du modèle méthodologique de J-C. Kaufmann.¹⁰²

Le canevas d'entretien avec les automobilistes pauvres ou personnes à faibles ressources, correspondant aux items qui sont sortis lors des entretiens (parfois de façon spontanée) a été **reconstruit a posteriori en tant que grille de dépouillement et d'analyse** :

- 0 caractéristiques et situation socio-économique
 - o sexe
 - o âge
 - o origine (ex : étrangers, dont réfugiés)
 - o situation actuelle au regard de l'emploi
 - o minima sociaux (RMI, AAH)
 - o particularités de la situation sociale et économique
 - o aide familiale éventuelle (dont : usage ou achat de la voiture)
 - o notre appréciation « vrai » ou « faux » pauvre ou ressources plus élevées que notre « cible » (entre minima sociaux et SMIC)
 - o repérage de cas atypiques ou invraisemblables
- 0 permis de conduire
 - o permis (obtenu, en cours, souhaité, etc) et problèmes rencontrés
 - o coût du permis ou dépenses déjà engagées
 - o (si pas de permis) projets ou souhaits, difficultés
- 0 motorisation
 - o personnelle, du ménage (ex : conjoint)
 - o historique, autres périodes de la vie (ex : démotorisation)
 - o type de véhicule, année, kilométrage
 - o achat (où, comment, état, etc)
 - o prix d'achat
 - o aide familiale ou autre ?
- 0 coût d'entretien de la voiture
 - o réparations et entretien, pannes
 - o dépenses
 - o solutions ou « débrouille » pour l'entretien et les réparations
- 0 contrôle technique
 - o situation à l'achat, problèmes (ex : CT pas à jour et refus de carte grise)
 - o prévu ou à faire, problèmes cités, dépenses

¹⁰² Cf Jean-Claude Kaufmann : L'entretien compréhensif, Nathan, 2001 (2^{ème} édition).

- 0 projets d'avenir (motorisation)
 - o garder/changer la voiture
 - o quel projet
 - o dépense envisagée
- 0 assurance
 - o quel type d'assurance
 - o coût
 - o problèmes (y compris : pas assuré ou plus assuré)
- 0 carburant
 - o type de carburant (essence.gazole)
 - o pratiques (ex : plein de 15 □ chaque semaine)
 - o dépenses
- 0 autres dépenses
 - o pannes, etc
 - o amendes, etc
 - o autres (lesquelles)
 - o problèmes et solutions cherchées
- 0 utilisation de la voiture
 - o véhicule de l'enquêté ou du ménage ou autre (ex : prêt familial)
 - o utilisations selon les motifs (emploi, formation, courses, etc)
 - o (si limitation de l'usage) déplacements prioritaires et non prioritaires
 - o substituts, autres solutions
- 0 utilisation des TC
 - o utilisateurs ou non
 - o pour quels déplacements
 - o quels tarifs
 - o tarifs sociaux (connus, utilisés, appréciations)
 - o difficultés, problèmes ou manques des TC (ex : desserte tôt le matin, insécurité, etc)
- 0 VP et TC
 - o comparaisons et arbitrages (quels déplacements en VP et lesquels en TC)
- 0 problèmes liés à la possession ou à l'utilisation de la voiture
 - o problèmes cités
 - o dépenses ou difficultés financières
- 0 non-motorisation ou limitation de l'usage de la voiture
 - o voiture en panne ou en réparation
 - o déplacements ou pratiques impossibles ou réduites
 - o solutions, débrouille
- 0 motorisation, TC et recherche d'emploi
 - o type d'emploi recherché ou souhaité
 - o localisation/desserte TC
 - o difficultés ou problèmes liés aux déplacements et/ou aux horaires
 - o explications, justifications, voire prétextes
- 0 éléments qualitatifs & observations sur divers points
 - o itinéraire personnel, familial, professionnel, résidentiel
 - o opinions, images, appréciation sur l'automobilité et la mobilité
 - o particularités, questions ou contradictions sur le discours et les réponses des enquêtés, observations lors de l'entretien

Annexe III - Epaves de pauvres & voiture « écologique » de riche

2 épaves pour faire une voiture de pauvre ?

Une épave de Renault 18 en train de servir à reconstruire par « cannibalisation » une autre R18, encore roulante. La voiture du « mécano » permet de penser qu'il s'y connaît en voitures.

NB La photographie n'a pas été prise à l'insu du propriétaire de la voiture et des personnes travaillant à sa reconstruction, personnellement rencontrés par le rédacteur du rapport.

Une voiture subventionnée pour contribuer à l'effet de serre ?

Cette séduisante voiture, coûtant 34745 € (hors prime) début 2002, est présentée en version GPL, « **alliant ainsi économie et écologie** », bien qu'elle émette 227 g/km de CO₂, le double d'une Peugeot 206 ou Citroën C3 HDI, la référence actuelle en voiture de série.

source inconnue (publicité parue dans un magazine)

NB Il s'agit ici d'une illustration volontairement caricaturale des contradictions entre questions environnementales et questions sociale : cette voiture est une démonstration par l'absurde de l'inefficacité de la mesure par rapport aux engagements de Kyoto. La marque et le modèle de voiture ne sont pas visés en tant que tels – nous aurions pu en prendre d'autres, dont une plus grosse voiture encore plus chère.