



HAL
open science

Une méthode d'évaluation pour éclairer les politiques de transports urbains sur les questions d'inégalités de chances d'accès

David Caubel

► To cite this version:

David Caubel. Une méthode d'évaluation pour éclairer les politiques de transports urbains sur les questions d'inégalités de chances d'accès. 7ème Journées Françaises de l'Evaluation (Lyon, 20 et 21 juin 2006): "A quoi et à qui sert l'évaluation? Elus, citoyens, administrations, experts, médias..", 2006. halshs-00095763

HAL Id: halshs-00095763

<https://shs.hal.science/halshs-00095763>

Submitted on 18 Sep 2006

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNE METHODE D'EVALUATION POUR ECLAIRER LES POLITIQUES DE TRANSPORTS URBAINS SUR LES QUESTIONS D'INEGALITES DE CHANCES D'ACCES

David Caubel

Ingénieur TPE, Docteur es Economie des Transports

Laboratoire d'Economie des Transports E.N.T.P.E. 1 rue Maurice Audin,

69518 Vaulx-en-Velin, France

Tél : 33 (0) 4 72 04 77 05, Fax : 33 (0) 4 72 04 70 92

E-mail : caubel.david@gmail.com

Résumé :

Les outils d'évaluation, utilisés en France pour éclairer les décideurs sur les politiques de transports en milieu urbain, n'intègrent pas pleinement la dimension sociale de ces politiques. Or, la question de l'égalité des chances entre les individus en termes d'accès aux biens de la ville s'affiche de plus en plus comme une préoccupation première des acteurs de l'action publique. Cela est dû à l'observation de la croissance des inégalités entre les individus et à la persistance, si ce n'est l'aggravation, des processus de ségrégation. Même si cette préoccupation est affichée de longue date dans les textes législatifs, les années 1990 en révèlent une montée en puissance avec notamment la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain.

L'objectif de ce papier est de montrer les apports de l'évaluation pour éclairer les décideurs sur ces préoccupations sociales. Il est également de montrer comment la mise en œuvre d'une méthode d'évaluation permet de développer les conditions d'un dialogue pour la prise de décision. La méthode d'évaluation mise en œuvre consiste à élaborer un indicateur d'accessibilité qui mesure, pour un mode de déplacement donné (voiture particulière, transports collectifs) et depuis les quartiers des politiques de la ville (versus les quartiers riches), les potentialités et les (in)égalités d'accès à différents services d'un panier de biens (commerces, santé, démarches, loisirs).

Pour montrer concrètement les apports de cette méthode mise en œuvre, nous l'avons déclinée sur l'agglomération lyonnaise. Nous montrons, tout d'abord, l'existence entre les individus et entre les quartiers d'inégalité de chances d'accès aux services en 1999. Ces inégalités procèdent principalement d'un inégal accès à l'automobile (trois fois plus performante que les transports collectifs en termes de temps d'accès au panier de biens), mais aussi de la répartition hétérogène des services et de la qualité de l'offre en transports collectifs. L'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 met en évidence une aggravation des inégalités d'accès entre les quartiers pauvres et les quartiers riches. Tout se passe comme si les populations aisées façonnaient la division fonctionnelle du sol et la localisation des activités, au détriment des populations les plus fragiles. Nous montrons enfin qu'une amélioration forte de l'offre en transports collectifs, basée sur l'interprétation du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, a des impacts limités qui souvent peinent à compenser les pertes d'accessibilité dues à l'évolution de la localisation des activités.

Introduction

Les sciences humaines et sociales commencent à s'intéresser aux inégalités d'accès aux aménités de la ville. L'objet est de comprendre, dans les processus de ségrégation, plus finement des mécanismes de mise à distance sociale et de séparation physique des individus. Toutefois, la littérature est relativement restreinte en ce qui concerne les inégalités de chances d'accès aux activités de service aux ménages. Ce n'est qu'avec le développement des systèmes d'informations géographiques que les travaux scientifiques commencent à s'intéresser particulièrement aux questions de l'accès aux activités, biens et services de la ville autres que le marché de l'emploi. Si de tels travaux se développent, c'est parce que la conception de la pauvreté et de mise à distance sociale de certains groupes sociaux occultait, jusqu'à présent, un ensemble de services auxquels les populations les plus démunies n'ont pas ou peu d'accès, alors qu'elles en expriment le besoin d'accès comme tous les individus. Les processus de ségrégation peuvent s'expliquer par des chances inégales d'accès aux activités de services aux ménages. Plus encore, ce sont les capacités stratégiques (Sen, 1992), les choix et les libertés de certaines catégories d'individus qui peuvent être altérées.

L'enjeu de la lutte contre la pauvreté porte sur les garanties d'une répartition plus équitable des opportunités sociales ou sur la caractérisation d'un bon accès aux aménités urbaines (Jenson, 2001). Selon Y. Grafmeyer (2000), puisque les citadins tendent à s'inscrire dans des territoires dont certains peuvent renforcer les difficultés d'intégration économique, sociale ou culturelle, « *les processus enchevêtrés de ségrégation et d'exclusion obligent à prendre plus que jamais en compte la dimension proprement urbaine des problèmes sociaux* » dans les politiques d'aménagement urbain – et notamment, de transports urbains. A ce titre, l'égalité des chances d'accès à la ville s'affiche de plus en plus comme un enjeu primordial des acteurs de l'action publique. Cela est dû, entre autres, à l'observation de la croissance des inégalités entre les individus et de la persistance, si ce n'est l'aggravation, des processus de ségrégation. Même si cette préoccupation est affichée depuis longtemps dans les textes législatifs, les années 1990 en révèlent une montée en puissance avec notamment la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (2000). Par ailleurs, le rapport Perroux (Mouhoud, 2005), insiste sur les arguments justifiant l'action publique en faveur d'équité, en rappelant que les valeurs de la société prônent l'égalité des chances dans l'accès aux biens et l'amélioration des conditions des individus les plus défavorisés. Ce rapport insiste également sur le maintien des services et des équipements publics collectifs dans les zones en difficulté, pour que les écarts d'accessibilité à ces services ne s'accroissent pas avec les autres quartiers moins pénalisés. Toutefois, ce principe d'action ne conduit pas directement à une situation équitable. Ne faudrait-il pas, par ailleurs, maîtriser l'implantation des services dans les quartiers dits « non défavorisés » en même temps qu'ils sont maintenus dans les quartiers les plus démunis, pour ne pas accroître les écarts d'accessibilité ? C'est le maintien, et mieux encore, la minimisation des écarts d'accès entre les quartiers, entre les différents groupes sociaux, qu'il convient de prendre en compte pour traiter de la justice sociale.

Dans un tel contexte, l'évaluation des politiques de transports urbains est un outil d'aide à la décision nécessaire et pertinente pour rendre compte des (in)égalités des chances entre les individus. Dès lors, notre papier montre dans quelle mesure l'existant ou l'outil d'évaluation à construire permet d'amener des éléments de réponses à ces interrogations. Or, penser l'égalité des chances entre les individus, c'est se concentrer sur les libertés qu'ont les individus de se réaliser (Sen, 1992). Ainsi, l'espace d'évaluation de la justice sociale d'une politique de transports urbains a été envisagé en tenant compte des capacités stratégiques (« capabilités » selon A. Sen) de tous les individus. Cette approche diffère de l'évaluation traditionnelle s'appuyant sur l'utilitarisme et plus généralement sur l'économie du bien-être. Alors que celle-ci s'intéresse aux résultats d'accomplissement des individus et peut aborder la problématique de l'équité par la justice redistributive des biens, l'évaluation des capacités stratégiques des individus « *assure une reconnaissance plus complète de la diversité des facteurs qui peuvent enrichir ou appauvrir une vie* » (Sen, 1992) en donnant une importance aux libertés, aux choix et aux potentialités des individus.

I. Une méthode de mesures et d'évaluation des (in)égalités des chances dans les politiques de transports urbains

Nous proposons une méthode d'évaluation permettant de rendre compte de la dimension sociale en termes d'accès à un ensemble d'activités, biens et services de la ville (panier de biens) dont les individus ont besoin au quotidien. Ce travail (Caubel, 2006) repose sur les justifications théoriques de la conception de la justice sociale proposée par A. Sen (1992). L'égalité des chances entre les individus, suppose que le bien-être des individus « *dépend autant du faire que de l'avoir* » (Perret, 2002). La prise en compte de la justice sociale suppose de s'intéresser aussi bien aux libertés et aux possibilités des individus, qu'à leur avoir ou leurs résultats d'accomplissement. Pour mettre en œuvre l'outil d'évaluation désiré, il est donc important de considérer les modes de fonctionnement des individus qui représentent leurs capacités réelles ou stratégiques pour atteindre leurs objectifs. Cela peut s'effectuer, entre autres, par l'analyse des modes de vie des citoyens.

1. Modes de vie et accès différenciés aux activités de la ville

Les modes de vie et les pratiques sociales déterminent l'usage des activités, biens et services de la ville que font les individus. Dès lors, nous formulons l'hypothèse que l'analyse des modes de vie des individus est révélatrice des possibilités qu'ils ont d'accomplir leurs besoins d'accès aux activités de reproduction sociale du quotidien (Caubel, 2006). Selon S. Juan (1991), un mode de vie est l'identité de la pratique au sein d'un ensemble d'individus. Il définit la pratique comme la façon dont les individus organisent, dans le temps et l'espace, leurs usages de biens et les formes caractéristiques de la vie quotidienne. Plus largement, les modes de vie représentent le signe de l'intériorisation individuelle des fonctionnements associés à la position dans un groupe social (Bourdieu, 1979). Ainsi, les individus participent à la prise en considération des pratiques et situations sociales de leur groupe social d'appartenance. Mais, cette participation se réalise avec des capacités stratégiques inégales.

L'analyse des modes de vie rend compte de la complexité, de la fragmentation ou de la dispersion des pratiques et relations sociales. A partir de l'analyse de la littérature et dans les limites – réductrices - de l'exploitation des enquêtes ménages déplacements, les facteurs d'ordre sociologique, socioprofessionnel ou socioculturel des groupes d'individus mettent en évidence leurs pratiques de mobilité et des modes de vie différenciés (Caubel, 2006). Certaines différenciations révèlent des inégalités de chances d'accès aux activités de la ville. Ainsi, les niveaux de vie (revenus) et les positions socioprofessionnelles influencent directement les pratiques et relations sociales des groupes sociaux auxquels les individus intériorisent leur appartenance. Les évolutions des modes de vie montrent que les inégalités, en termes de revenus mais aussi en termes de libertés d'opportunités, croissent et que les processus de ségrégation et de mise à distance sociale de certaines catégories d'individus perdurent et s'accroissent. La mise à distance sociale et la séparation physique se traduit globalement par une ségrégation vis-à-vis des aménités de la ville.

Par ailleurs, l'analyse des modes de vie permet de révéler les pratiques et les comportements des individus en termes d'accès aux activités de la ville. Ceci peut paraître contradictoire avec l'objectif d'égalisation des chances, stipulant la définition d'une « norme » en supposant de faire abstraction des comportements individuels. Cet aspect normatif aurait tendance à biaiser la référence aux besoins quotidiens qu'expriment les individus. Faire référence exhaustivement aux besoins reviendrait à rendre compte, par les pratiques de mobilité et les pratiques et relations sociales, des préférences (non) révélées des individus en termes d'accès aux activités du quotidien. Toutefois, nous parvenons à nous affranchir des comportements différenciés, puisque l'analyse des modes de vie et les pratiques de mobilité nous permet, par ailleurs, de caractériser ce que serait un égal accès pour tous à la ville, indépendamment des capacités stratégiques individuelles. Nous montrons ainsi que tous les citoyens, quelle que soit leur appartenance socio-professionnelle ou leur niveau de vie, expriment globalement les mêmes besoins de bases et accèdent aux mêmes types d'activités, certes dans des proportions et pour des services différents pour un type d'activité donnée (Caubel, 2006).

2. Un égal accès pour tous aux activités ?

Cela nous conduit à caractériser ce que pourrait être un égal accès pour tous aux activités. Nous le définissons comme étant une chance équivalente pour tous les individus, quelle que soit leur position sociale ou leur niveau de vie, de bénéficier d'un ensemble d'activités, biens et services, qui correspondent, *a minima*, à leurs besoins de bases. Cela conduit également à la définition d'un seul panier de biens pour tous les individus en étant ainsi cohérent avec l'objectif de l'égalisation des chances d'accès aux activités de la ville. Le panier de biens est défini comme étant une structure *a minima* des motifs de déplacements les plus récurrents pour tous les individus, précisée par les activités économiques de reproduction sociale dans la ville en quatre types : les commerces, la santé, les démarches / aides à la personne et les loisirs (Caubel, 2006).

Cette définition normative occulte, en partie, les préférences individuelles des différents groupes sociaux et permet de mettre en évidence les potentialités individuelles d'accès à la ville, en l'occurrence à un panier de biens unique. Afin de le justifier, nous pouvons considérer que « *sur un grand nombre de critères, l'accès égalitaire aux biens de consommation s'est développé* ». L'ensemble des individus peut exprimer les mêmes besoins, sans accéder aux mêmes types de biens, « *si l'on définit la démocratisation comme l'élargissement de l'accès à un bien* » (Dubet, 2000). De plus, l'approche proposée ne saurait être coercitive. Elle ne prétend pas dicter les comportements individuels, ni restreindre les libertés et les choix des individus en relation avec leurs besoins et leurs désirs. Elle est, au contraire, positive. Elle tente de cerner un panel d'activités – sans prétendre affirmer que sa définition soit unanime – que les collectivités ou l'état, garants de l'égalité des chances, pourraient considérer comme essentiel pour que tous les citoyens, quelle que soit leur appartenance sociale ou leur niveau de vie, y aient des potentialités d'accès équivalentes.

Nous allons présenter la proposition de la méthode de mesure et d'évaluation des (in)égalités de chances d'accès au panier de biens pour éclairer les décideurs sur les politiques de transports urbains. Cette méthode est articulée autour de l'interrogation « *accessibilité de qui, à quoi et comment ?* ».

3. Une méthode d'évaluation de l'accès à la ville

Pour construire l'outil d'évaluation, nous partons du postulat qu'il convient, en premier lieu, de s'intéresser aux différents groupes sociaux et à leur localisation géographique (Accessibilité de qui ?). « *La géographie des résidences* » est considérée comme « *un marqueur utile au repérage des groupes sociaux, des rapports entre groupes, et finalement de la manière dont se structure une société urbaine* » (Grafmeyer, 2000). Nous sommes alors confrontés à la définition et l'identification des territoires et des populations résidentes. Cette difficulté est celle de la « *délimitation même de la population à des entités justiciables* » (Fleurbaey, 1999). Nous avons construit un outil donnant « une photo » de la fragmentation sociale des territoires urbains en tenant compte des niveaux de vie et des caractéristiques socio-professionnelles des individus (Caubel, 2005). Cette photographie est « *un marqueur au repérage des groupes sociaux* » (Grafmeyer, 2000). L'objet n'était pas d'expliquer les processus de ségrégation résidentielle ou de division sociale, mais d'avoir un référentiel géographique des groupes sociaux dans l'espace urbain afin d'analyser l'accessibilité aux activités de la ville.

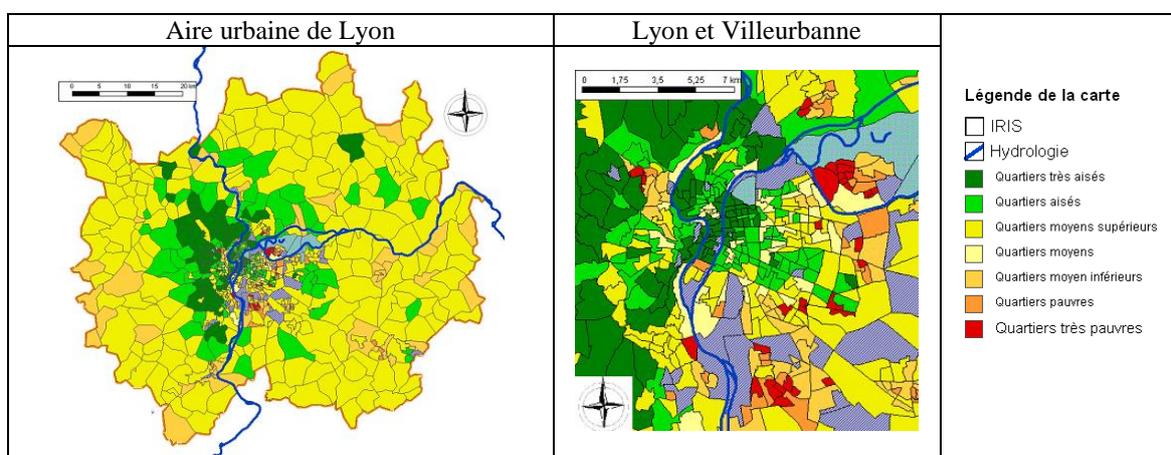
Ainsi, sur l'aire urbaine de Lyon (Figure 1), nous avons identifié les quartiers qualifiés de pauvres, caractérisés par une surreprésentation de la population dont les revenus sont très faibles et par une surreprésentation des populations ouvrières, employées ou au chômage. Par opposition, nous avons identifié les quartiers qualifiés de riches, caractérisés par une surreprésentation de la population ayant des revenus très élevés et une surreprésentation de cadres, ingénieurs, chefs d'entreprise ou des personnels de catégorie A de la fonction publique (Caubel, 2005, 2006).

La construction de l'outil d'évaluation porte maintenant sur la mesure des (in)égalités dans les potentiels d'accès au panier de biens pour les résidents des territoires aisés et des territoires défavorisés d'un espace urbain (accessibilité à quoi et comment ?). A ce titre, nous élaborons alors un indicateur d'accessibilité rapproché à la structure moyenne du panier de biens. La structure moyenne du panier de biens est le nombre d'activités rapporté à la population de l'espace urbain. L'indicateur d'accessibilité proposé prend en compte la localisation des activités du panier de biens dans l'espace urbain, leur répartition géographique hétérogène et les densités différenciées rapportée à la population

des différents territoires urbains. Il prend également en compte les lieux de résidence des habitants (quartiers riches et pauvres) déterminés précédemment. Il permet enfin de mener des analyses différenciées selon les modes de déplacements. Dans le cas de l'agglomération lyonnaise, nous évaluons l'accès potentiel au panier de biens pour les utilisateurs potentiels de la voiture particulière et pour les individus potentiellement tributaires ou captifs des réseaux de transports collectifs.

L'évaluation de l'accès au panier de biens consiste, depuis un lieu de résidence et pour un mode de déplacements, à déterminer le temps de déplacements maximal pour lequel la structure moyenne du panier de biens est atteinte (Caubel, 2006). C'est-à-dire, le temps de déplacement et d'accès au territoire sur lequel le nombre moyen d'activités du panier de biens est celui de la structure moyenne de l'agglomération. Les mesures de temps de déplacements et d'accès faites reviennent à rendre compte de l'ensemble des choix de destinations possibles depuis un lieu de résidence pour lequel les individus ont les chances d'accéder au panier de biens. Cela représente, schématiquement, l'espace des libertés d'opportunités des habitants des différents quartiers.

Figure 1 : Quartiers riches et quartiers pauvres de l'agglomération lyonnaise



II. Multiplication et cumul des inégalités inter-individuelles

Suite à l'identification de la division sociale des territoires urbains de l'agglomération lyonnaise, nous avons mis en œuvre la méthodologie proposée sur différents scénarii visant à rendre compte des conditions d'accès au panier de biens pour les usagers de la voiture particulière et pour les usagers des transports collectifs. Nous présentons, d'abord, les principaux résultats de l'état des lieux de l'accès à la ville en 1999. Puis, nous évaluons les impacts de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 sur les conditions d'accès à la ville pour les résidents des quartiers riches et pauvres. Enfin, nous évaluons les effets d'une croissance forte de l'offre en transports collectifs, basée sur l'interprétation du PDU de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL, 1997).

1. L'état des lieux de l'accès à la ville en 1999, des inégalités d'accès avérées

Un état des lieux des conditions d'accès en voiture particulière et en transports collectifs au panier de biens est réalisé pour 1999, date du dernier recensement général de la population. Cet état des lieux, visant à valider l'existence de disparités d'accessibilité au panier de biens, prend en considération la population des quartiers riches et pauvres, la localisation des activités, les réseaux de voirie urbaine de 1999, et l'offre du système de transports collectifs en service sur l'agglomération lyonnaise en 2001.

Le premier constat effectué sur cet état des lieux est celui d'une remarquable constance pour la voiture particulière (Tableau 1). Quelle que soit la localisation des habitants des quartiers aisés ou défavorisés, il n'existe pas d'inégalité d'accès au panier de biens en voiture particulière. Dès que les individus (qu'ils soient riches ou pauvres) ont la possibilité d'utiliser l'automobile, ils accèdent très rapidement aux activités de la ville - en une dizaine de minutes. Ce résultat est conforme à ceux obtenus par G. Claisse et al. (2000) et par C. Paulo (2006) dans l'analyse des pratiques de déplacements un jour ouvrable de la semaine. Les auteurs ont montré que dès que les ménages

accèdent à une voiture particulière, il n'y a que très peu de différences dans les comportements de mobilité (en termes de nombre, de distance ou de temps de déplacements).

Tableau 1 : Temps d'accès au panier de biens en automobile

	Temps d'accès au panier de biens	Écart-type
Quartiers riches	10,5 minutes	1,1 minutes
Quartiers pauvres	10,3 minutes	1 minute

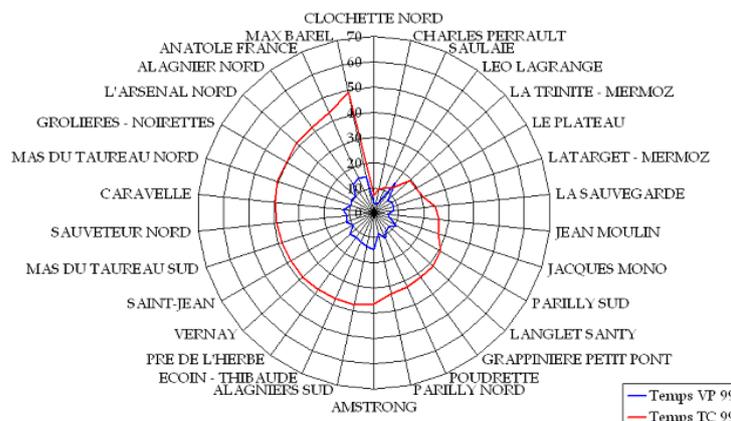
Au-delà de cette constance, nous montrons l'existence entre les quartiers d'inégalité de chances d'accès au panier de biens en 1999. Ces inégalités procèdent principalement d'un inégal accès à l'automobile (Tableau 2). Alors que les habitants des quartiers riches sont quasiment tous motorisés, la part des personnes non motorisés est de 31% dans les quartiers pauvres. Ces derniers individus sont alors tributaires et des potentiels utilisateurs des réseaux de transports collectifs. Or, les transports collectifs sont environ trois fois moins performants que l'automobile pour accéder au panier de biens.

Tableau 2 : Inégal accès à l'automobile et inégal accès au panier de biens

	Temps d'accès au panier de biens			Part des individus motorisés	
	En VP	En TC	Ratio TC / VP	0 VP	1 VP ou +
Quartiers riches	10,5 minutes	35,6 minutes	3,4	5%	95%
Quartiers pauvres	10,3 minutes	32,2 minutes	3,1	31%	69%

Par ailleurs, il existe des inégalités de chances d'accès entre les usagers des transports collectifs. Les temps d'accès aux activités du panier de biens peuvent varier dans un rapport de un à quatre – voire plus – entre les différents quartiers (Figure 2). Ces inégalités procèdent de la qualité de l'offre en transports collectifs différenciée selon les territoires. Certains quartiers sont très bien desservis par les transports collectifs (densité des réseaux, fréquence élevée, vitesse commerciale). Ce mode de déplacement peut alors arriver à concurrencer l'automobile pour accéder au panier de biens. En revanche, d'autres quartiers sont pénalisés par une qualité de l'offre en transports collectifs plus faible.

Figure 2 : Différenciation de l'accès au panier de biens entre les quartiers pauvres



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

2. L'évolution de la localisation des activités privilégiant les quartiers riches

L'évolution de la localisation des activités au sein de l'agglomération lyonnaise entre 1990 et 1999 est un facteur explicatif des inégalités d'accès, en transports collectifs, aux activités de la ville qui ont été observées à la date de 1999. Les dynamiques urbaines des activités mettent en évidence une aggravation des inégalités entre les quartiers pauvres et les quartiers riches.

Si l'accessibilité est incontestablement améliorée, aussi bien en voiture particulière qu'en transports collectifs, pour les quartiers aisés de la périphérie, elle se réduit pour les quartiers très défavorisés. Tout se passe comme si les groupes sociaux dominants ou les classes aisées, par leur force économique ou consommatrice, façonnaient la division du sol et l'implantation des activités dans leurs territoires vécus, au détriment des populations les plus fragiles ou des classes défavorisées (Halbwachs, 1932 ; Roncayolo, 1997). Ces évolutions opposées montrent que, si les quartiers riches et les quartiers pauvres ont des temps d'accès au panier de biens identiques en 1990, le changement de localisation des activités est donc exclusivement favorable aux plus aisés, et ce, en creusant des écarts d'accès avec les habitants des quartiers pauvres qui peut alors être qualifiés de perdants.

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

Ces résultats confirment l'idée que la lutte contre les inégalités de chances d'accès aux activités ne peut pas se faire sans prendre en compte la localisation des activités dont ont besoin les individus. Au-delà des inégalités d'accès aux modes de déplacements, la localisation des activités apparaît être un facteur déterminant de la formation des inégalités de chances d'accès entre les individus.

3. Eclairer les décideurs : reformulation de la question sociale liée à la mobilité

L'interprétation des résultats par rapport à la « norme » que suppose l'interrogation sur l'égalité des chances conduit à valider la reformulation de la question sociale liée à la mobilité. Cette question sociale se situe dans un cercle vertueux. En effet, l'automobilité et les politiques relatives à l'automobilité diversifient les possibilités d'accès à la ville pour tous les citoyens. L'automobilité peut être sommairement définie comme l'usage de voiture particulière comme mode de déplacements majeur. Par ailleurs, les contraintes sociales nuancent ces possibilités. Ce sont les différentes caractéristiques socio-économiques et les différentes capacités stratégiques individuelles pour trouver résidence, pour se déplacer et pour influencer la localisation des activités qui nuancent ces possibilités. Ainsi, conjointement, l'automobilité, les politiques relevant de l'automobilité et les capacités stratégiques du plus grand nombre des individus fixent, entre autres, une « norme de la société » en ce qui concerne la mobilité et l'accessibilité à la ville. La norme est la traduction des exigences de mobilité et d'accessibilité que la société adresse aux individus. Elle se traduit dans nos travaux par celle de l'accès aux activités du panier de biens pour le plus grand nombre en automobile et en un temps d'accès relativement rapide. Toutefois, cette norme de la société rend plus laborieux l'accès à la ville pour les populations les plus fragiles, pour ceux moins bien dotés en capacités stratégiques. La norme met à distance sociale une frange de la population, celle ayant les revenus les plus modestes, celle ne pouvant accéder à l'automobile (permis de conduire, achat d'une voiture), celle tributaire des réseaux de transports collectifs ou des services localisés à proximité de leur lieu de résidence.

Ainsi, ce qui compte dans la définition et le contenu des politiques visant à un objectif de justice sociale, ce n'est pas tant les niveaux de mobilité de tous les individus, mais la problématique des écarts de capacités stratégiques des individus (en termes d'accès à la ville) ou encore des écarts de capacités à la « norme » de la société. Les politiques d'aménagement du territoire et en particulier celles visant à maîtriser la localisation des activités, se doivent d'être orientées vers la prise en compte

de ces écarts. Elles ne peuvent toutefois prétendre à l'objectif de l'égalité des chances, si elles ne sont pas conjointement mises en œuvre avec des politiques de transports.

4. Les effets limités du développement des transports collectifs

L'objectif est alors de voir quels sont les impacts que pourrait avoir une croissance forte de l'offre du réseau de transports collectifs sur la minimisation des inégalités d'accès au panier de biens. L'évaluation réalisée consiste à rendre compte de ce que serait l'accessibilité au panier de biens, si à la date de 1999, l'offre en transports collectifs était celle du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise (création de 11 lignes de tramways) et celle d'une mise en site propre intégrale du réseau de surface de bus, toutes choses égales par ailleurs à la date de 1999.

4.1. Amélioration de l'accessibilité pour tous ... mais très limitée

Le développement du réseau de transports collectifs permet une amélioration non négligeable de l'accessibilité au panier de biens par rapport à 1999 (Tableau 3). Cette amélioration se fait au prix d'une plus forte croissance de l'offre en transports collectifs (gain moyens d'accès de 13,5% pour une croissance de 40% de l'offre). Cela amène à relativiser l'impact d'une politique de transports pour lutter contre les inégalités de chances, si elle est considérée de manière unique et sectorielle. Cela confirme la nécessité de mener conjointement les politiques de transports avec d'autres politiques d'aménagement du territoire, concernant la localisation des activités, afin de pouvoir prétendre aux effets escomptés d'une réduction des inégalités de chances entre les quartiers riches et pauvres.

Tableau 3 : Gain d'accessibilité au panier de biens pour tous

	Temps d'accès en TC en 1999	Gain de temps d'accès par rapport à 1999	Population gagnante sur au moins un service du panier de biens
Quartiers pauvres	32,2 minutes	4,3 minutes (13,4%)	100%
Quartiers riches	35,6 minutes	4,5 minutes (13,5%)	97,8%

4.2. Minimisation des inégalités d'accès à la ville pour les plus pauvres

Malgré cela, nous pouvons relever l'importance de la réalisation de politique de transports urbains afin de lutter contre les inégalités de chances. La mise en œuvre des axes forts du Plan de Déplacements Urbains autorise une amélioration de l'accès aux activités du panier de biens pour toute la population des quartiers pauvres et pour quasiment la totalité de celle des quartiers riches (Tableau 3). Les pertes observées, soit sur l'ensemble du panier de biens, soit sur un des services, sont relativement négligeables et ne concernent que peu de quartiers.

Par ailleurs, ce sont presque les deux tiers des quartiers pauvres et 60% des quartiers très aisés qui gagnent en accessibilité sur au moins un des services sans perdre de temps sur les autres services (Tableau 4). Ainsi, les quartiers les plus démunis bénéficient de l'impact de l'offre du Plan de Déplacements Urbains. C'est d'ailleurs un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains préconisant la réalisation d'axes forts permettant de desservir les quartiers sensibles et de les relier aux pôles économiques de l'agglomération (SYTRAL, 1997).

Tableau 4 : Individus des quartiers pauvres et des quartiers riches gagnants et/ou perdants sur les différents services du panier de biens

Part de la population totale des quartiers	QUARTIERS PAUVRES		QUARTIERS RICHES	
	Nombre de services sur lesquels les individus sont « gagnants »			
	Aucun	1 service ou +	Aucun	1 service ou +
Nombre de services sur lesquels les individus sont « perdants »	Aucun	67,7%	0%	59,8%
	1 service ou +	0%	32,3%	2,2%
	Total	0%	100%	2,2%
				97,8%

4.3. Des effets nuancés selon les services du panier de biens

Des différenciations sont également mises en évidence lors de l'analyse par type de services (commerces, santé, démarches / aides à la personne et loisirs). Compte tenu de la répartition hétérogène des activités sur l'agglomération lyonnaise, le développement de l'offre en transports

collectifs améliore plus aisément l'accessibilité à certains types de services qu'à d'autres selon la localisation des quartiers riches ou pauvres (Tableau 5).

A ce titre, les habitants des quartiers très aisés sont les plus privilégiés pour l'accès aux achats et aux loisirs, au sens où ils ont simultanément un gain moyen de temps d'accès et une moindre dispersion des temps d'accès à ces services par rapport à 1999. Ils sont globalement « rapprochés », en transports collectifs, des commerces ou des loisirs. En revanche, les habitants des quartiers pauvres bénéficient plus aisément, en transports collectifs, des activités de démarches, d'aide à la personne et des services de santé, par rapport aux précédents quartiers aisés.

Tableau 5 : Impacts de la croissance de l'offre en transports collectifs sur les conditions d'accès des quartiers riches et des quartiers pauvres pour chaque service du panier de biens

	Quartiers riches			Quartiers pauvres		
	Gagnants	Inchangés	Perdants	Gagnants	Inchangés	Perdants
Commerces	35 ^(a)	0	9	27	0	3
	81,2% ^(b)	0%	18,8%	88,2%	0,0%	11,8%
	-5,8 minutes ^(c)	/	+0,9 minutes	-4,9 minutes	/	+0,6 minutes
Santé	34	2	8	26	1	3
	79,5%	2,5%	18,0%	81,2%	3,6%	15,2%
	-4,3 minutes	/	+1,3 minutes	-6,2 minutes	/	+1,4 minutes
Démarches / aide à la personne	32	2	10	26	1	3
	76,2%	2,5%	21,4%	85,1%	4,5%	10,4%
	-3 minutes	/	+0,5 minutes	-6,4 minutes	/	+0,7 minutes
Loisirs	36	2	6	25	0	5
	84,7%	3,0%	12,3%	82,9%	0,0%	17,1%
	-6,3 minutes	/	+1,7 minutes	-5,6 minutes	/	+1,6 minutes

^(a) Nombre de quartiers

^(b) Pourcentage de la population totale des quartiers d'un type donné

^(c) Différentiel moyen de temps d'accès entre 1999 et la croissance de l'offre en transports collectifs.

4.4. Creusement des inégalités entre les quartiers riches et les quartiers pauvres

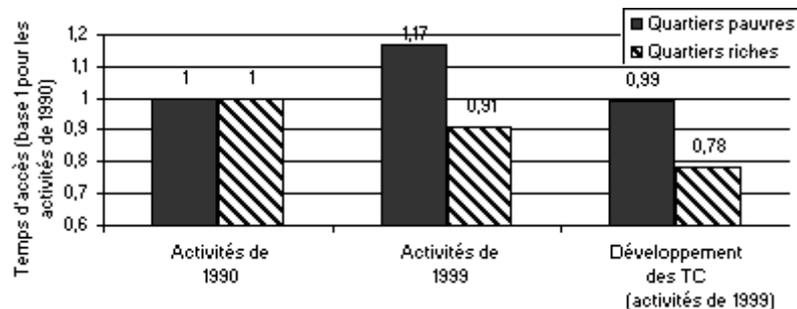
Le creusement des écarts d'accès au panier de biens entre les quartiers riches et les plus démunis procède de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999, qu'une croissance soutenue de l'offre en transports collectifs a du mal à réduire. Cette croissance des écarts se traduit par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

Ce résultat mis en évidence pour l'ensemble du panier de biens se différencie toutefois lors de l'analyse des différents services du panier de biens (commerces, santé, démarches/aides à la personne et loisirs). Nous retrouvons la précédente tendance de l'évolution des conditions d'accessibilité lors de l'analyse spécifique des commerces (Figure 3) et des loisirs. Si les habitants des quartiers riches sont gagnants aussi bien avec l'évolution de la localisation des commerces et des loisirs entre 1990 et 1999, ils le sont également avec le développement des transports collectifs. Par contre, les habitants des quartiers pauvres, perdant fortement en accessibilité entre 1990 et 1999, ne retrouvent leur niveau d'accès aux commerces et aux loisirs de 1990 qu'avec une croissance forte des transports collectifs, compensant à peine ces pertes. Ainsi, pour ces deux types de services, la croissance de l'offre en transports collectifs n'implique qu'une réduction très limitée des écarts de temps d'accès observés entre les quartiers riches et pauvres.

En revanche, pour les services de santé et pour les services de démarches et d'aide à la personne, la tendance des évolutions des conditions d'accessibilité est différente. Si l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 engendre un écart de temps d'accès entre l'ensemble des quartiers riches et des quartiers pauvres, il faut noter que pour ces derniers quartiers, les pertes moyennes de temps d'accès à ces deux types de services sont marginales - les gains moyens de temps d'accès étant

conséquents pour les quartiers riches. Par la suite, le développement des réseaux de transports collectifs, améliorant l'accès à ces services, permet également de réduire les écarts de temps moyens d'accès entre les deux types de quartiers. Contrairement aux précédents services, la mise en œuvre des axes forts du Plan de Déplacements Urbains minimise les inégalités et les écarts d'accessibilité, en étant, cette fois-ci, favorable aux habitants des quartiers les plus démunis.

Figure 3 : Evolution de l'accès en transports collectifs aux commerces entre les différents quartiers



Conclusions : Perspectives politiques pour lutter contre les inégalités de chances ?

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

L'ensemble des résultats obtenus milite dans le sens qu'une politique de transports urbains ne peut de manière universelle prétendre améliorer l'accessibilité et réduire les inégalités d'accès de chacun des quartiers sans prendre en considération les contextes locaux et globaux de la morphologie urbaine. Le développement des transports collectifs urbains, indispensables et pas seulement pour les plus déshérités, suppose ainsi d'agir en parallèle avec d'autres politiques telles que les politiques foncières et les politiques d'aménagement du territoire - notamment de politiques sur la maîtrise de la localisation des activités de reproduction sociale.

Toutefois, rappelons que dès que les individus ont accès à la voiture particulière et l'utilisent, il y n'a pas d'inégalité de chances d'accès aux activités de la ville. Le recours à la voiture apparaît comme un facteur de protection contre l'exclusion sociale et la ségrégation vis-à-vis des aménités urbaines provoquées par une mauvaise accessibilité à la ville. Dès lors, pour minimiser les écarts de capacités stratégiques par rapport à la « norme de la société » en termes de mobilité et d'accessibilité, ne faudrait-il pas mieux équiper les ménages les plus démunis d'une voiture particulière ? (Caubel, 2006) Bien évidemment, cette interrogation est quelque peu provocatrice, puisque les externalités d'une telle politique telle que les conflits avec les objectifs environnementaux ou la sur-congestion urbaine ne manqueront pas de se poser. Les politiques actuelles, soutenues par les préoccupations environnementales, ne devraient-elle pas alors se donner les outils d'évaluation et les moyens d'identifier les impacts sociaux qu'elles pourraient susciter au nom de la maîtrise des conditions de mobilité ou de la réduction drastique de l'usage de la voiture particulière en zone dense urbaine ? Pour cela, il conviendrait qu'elles s'inscrivent dans un cadre plus global, en prenant en compte les localisations des dynamiques urbaines, mais aussi en tentant de concilier les questions de justice sociale et de respect de l'environnement. Ce qui passerait par une identification des groupes d'individus socialement pénalisés ou les bénéficiaires, sans quoi les dynamiques de l'espace urbain risqueraient de maintenir, voire d'aggraver, les inégalités de chances d'accès à la ville ainsi que les processus de mise à distance sociale de certaines franges de la population urbaine.

Plus globalement, notre papier ouvre le débat sur la réflexion que peuvent avoir les acteurs publics, réflexion conjointe, en termes de justice sociale, sur l'intérêt général des politiques de transports

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

Bibliographie

- AVENEL C. (2004), *Sociologie des quartiers sensibles*. Sociologie 128, Armand Colin
- BOURDIEU (1979), *La distinction : critique sociale du jugement*. Ed Minuit, Paris
- CAUBEL D. (2005). « *Disparités territoriales infra-communales (IRIS-2000) selon les niveaux de vie et les positions sociales sur les aires urbaines de Lyon, Bordeaux, Paris, Toulouse, Dijon, Pau, Agen et Villefranche-sur-Saône* », 20 pages in XLI^{ème} Colloque de l'ASRDLF « Villes et territoires face aux défis de la mondialisation », Dijon, 5-7 septembre 2005
- CAUBEL D., (2006), *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, 31 mars 2006
- CLAISSE G., DIAZ OLVERA L., DILLE B., KLEIN O., MIGNOT D., PAULO C., PLAT D. et POCHE P. (2000), « *Inégalités de déplacement et équité sociale. Revenus, indices et inégalités d'accès à la voiture particulière* », LET, rapport intermédiaire, octobre 2000, du projet IDEES
- DUBET M., (2000), *Les inégalités multipliées*, L'aube, Poche Essai
- FLEURBAEY M. (1999). « *Justice et injustices* », Conseil d'Orientation des retraites, « *Egalité de traitement entre générations* », réunion plénière du 7 novembre 2002, 9 pages
- GRAFMEYER Y (2000), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Champs, Flammarion
- HALBWACHS M. (1932). « *Chicago, expérience ethnique* », dans *Annales d'histoire économique et sociale*, II, pp.11-42
- JENSON J. (2001), *Cohésion sociale et inclusion: quel est le programme de recherche ?*, Horizons, vol 4, n°1, pp.16-17
- JUAN S. (1991). « *Sociologie des genre de vie : morphologie culturelle et dynamique des positions sociales* », Presse Universitaire de France, Paris
- MIGNOT D. et BUISSON M.-A. (2005). « *Concentration économique et ségrégation spatiale* ». Economie Société Région, Collection IWEPS, Edition de Boeck Université
- MOUHOUD EI M. (2005) *Localisation des activités économiques et stratégies de l'Etat. Un scénario tendanciel et trois stratégies d'action régionale pour l'Etat*, Rapport « Perroux » du Commissariat Général du Plan, 2005
- PAULO C. (2006). « *Mobilité et inégalité : disparités des revenus, hétérogénéité des effets* », Thèse de Doctorat en Sciences Economiques
- PERRET B. (2002). « *Indicateurs sociaux, état des lieux et perspectives* », Document de travail du Conseil de l'Emploi, des Revenus et de la Cohésion Sociale, N°2002-01, 37 pages
- RONCAYOLO M. (1997). « *La ville et ses territoires* », folio, Essai, Gallimard
- SEN A. (1992). « *Repenser l'inégalité* ». Coll. L'histoire immédiate, Paris, Le seuil
- SIBLOT Y. (2005). « *Adapter les services publics aux habitants des « quartiers difficiles* ». *Diagnostics misérabilistes et réformes libérales* », Actes de la Recherche en Sciences Sociales, « *Politique des espaces urbains. Penser, classer, administrer la pauvreté* », n°159, Paris, Le Seuil, pp.70-87
- SYTRAL (1997). « *Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise* », Lyon