



HAL
open science

L'impact du revenu sur les mobilités : une mesure à différentes échelles spatiales et temporelles

Christelle Paulo

► **To cite this version:**

Christelle Paulo. L'impact du revenu sur les mobilités : une mesure à différentes échelles spatiales et temporelles. ASRDLF. Développement local, compétitivité et attractivité des territoires - XLII^e colloque de l'ASRDLF – XII^e colloque du GRERBAM, 4 - 6 septembre 2006, Sfax (Tunisie), 2006, France. 20 p. halshs-00110565

HAL Id: halshs-00110565

<https://shs.hal.science/halshs-00110565>

Submitted on 30 Oct 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.

XLII^o Colloque de l'ASRDLF – XII^o Colloque du GRERBAM
Développement local, compétitivité et attractivité des territoires
Sfax, les 04, 05 et 06 septembre 2006

Christelle PAULO, Laboratoire d'Economie des Transports

Paulo@entpe.fr

L'impact du revenu sur les mobilités : une mesure à différentes échelles spatiales et temporelles

Résumé

Le contexte des dernières décennies se caractérise par la forte croissance des mobilités et le rôle central qu'elles occupent dans l'insertion sociale et professionnelle des individus. La société contemporaine produit de nouveaux impératifs de déplacement qui modifient en profondeur notre rapport à l'espace et au temps. Pour autant, nous ne disposons pas tous de capacités identiques pour faire face à ces exigences changeantes et complexes. Les inégalités observées en matière de mobilité méritent donc une attention particulière dans la mesure où elles participent à la production et à la reproduction des inégalités socio-économiques. Dans cet article nous présentons une analyse méthodique de l'impact du revenu sur les pratiques de mobilité de semaine, de week-end et de longue distance à partir des données disponibles grâce aux enquêtes statistiques classiques sur la mobilité (Enquête Ménages Déplacements de Lyon 1995, Enquête Nationale Transport 1994). Notre approche apporte ainsi des éléments de compréhension et d'éclaircissement sur les inégalités économiques de mobilités. Des pistes de réflexion sont également formulées pour une meilleure prise en compte des préoccupations en matière d'équité sociale dans la gestion durable des mobilités.

Mots clés : Mobilité, inégalités, revenu, cycle de vie, accès au volant, équité sociale

Abstract

The last few decades are characterized by highly increasing mobilities and the central role they play in social and professional integration. The current society requires new capacities of movement that deeply modify one's relationship to space and time. However, people cannot equally face these changing and complex new requirements. Observed inequalities of mobility deserve a special attention regarding their involvement in the production and reproduction of socio-economic inequalities. This communication concentrates on identifying, measuring and interpreting inequalities of mobility. A methodical analysis of income impact on daily short-distance and annual long-distance mobility practices and patterns is provided. The assessment is based on the last French National Transport Survey (1993) and Lyons Household Travel Survey (1995). Our approach enlightens different manifestations of socio-economic inequalities on travel patterns. Suggestions are stated here to better take into account the social equity issues in the sustainable management of mobilities.

Key words: Mobility, Inequalities, Income, Socio-démographic groups, Car access, Social Equity

Classification JEL : R40, R48, R49

L'IMPACT DU REVENU SUR LES MOBILITÉS : UNE MESURE À DIFFÉRENTES ÉCHELLES SPATIALES ET TEMPORELLES

I. NOUVELLES NORMES DE MOBILITÉS ET ENJEUX SOCIAUX

Au cours des dernières décennies en France, l'amélioration des conditions de mobilité s'est concrétisée par un accroissement significatif des vitesses des déplacements [Madre et Maffre, 1997 ; Orfeuill, 1999]. La généralisation de la conduite automobile et le développement d'infrastructures efficaces ont permis de lever les barrières géographiques offrant aux automobilistes une meilleure accessibilité aux lieux [Dupuy, 1999]. Les échelles spatio-temporelles de la vie économique et sociale se sont modifiées. Les individus entretiennent désormais une relation réticulaire au territoire : ils habitent dans un lieu, travaillent dans un autre, se distraient dans un troisième, etc... [Ascher, 2001]. Cette multiplication des lieux de vie conduit à une « archipélisation » du territoire marquée par la discontinuité des espaces vécus [Kaufmann, 2005].

Ainsi, l'ère de la « mobilité facilitée » [Wiel, 1999] s'est accompagnée de l'émergence de nouvelles « normes ». Celles-ci font écho aux impératifs de flexibilité et de réactivité imposés par les modifications du système productif. Les zones de recrutement et de prospection se sont élargies et l'installation d'un chômage de masse a rendu le marché de l'emploi plus concurrentiel [Orfeuill, 2004]. La mobilité est devenue une nécessité pour toutes les catégories d'actifs (employés, ouvriers, cadres...) et cela indépendamment de leurs capacités à s'y conformer.

Les nouvelles exigences de mobilité se manifestent également à travers l'importance grandissante accordée au « choix » dans l'organisation des modes de vie contemporains. Face à l'instabilité et à la précarité des rapports au travail, chacun souhaite pouvoir sélectionner avec attention son lieu de résidence, l'établissement scolaire des enfants, les lieux de sorties... Cette dynamique du choix traverse les dimensions les plus routinières de la vie quotidienne (achats, santé, loisirs ...) comme les plus occasionnelles. En matière d'occupation du temps libre, par exemple, les excursions, les départs en week-end et les vacances, si possible dans des lieux lointains et exotiques sont fortement valorisés. « (...) la mobilité n'est plus tout à fait un choix individuel, elle est aussi le résultat d'une prescription de la société » [Orfeuill, 2004b, p. 29]. Dans ce contexte, l'immobilité, l'ancrage à un seul lieu, la sédentarité sont fortement dépréciés [Le Breton, 2004a].

Nécessaire au développement économique comme à l'insertion des individus, la mobilité est également synonyme de liberté et d'autonomie. Ainsi, bien que l'accroissement des déplacements, en particulier lorsqu'ils sont motorisés, apparaisse comme une source de nuisances, la mobilité demeure empreinte de valeurs positives. Cela ne signifie pas pour autant que la mobilité soit toujours recherchée ou appréciée par tous. L'expérience parfois douloureuse des ménages périurbains confrontés à de longues navettes quotidiennes illustre bien des situations de mobilité contrainte [Baudelle et al, 2004 ; Rougé, 2005]. Il reste que la mobilité s'impose comme une valeur centrale de la modernité et il paraît difficile d'inverser la tendance. Pour certains elle révèle même un nouveau mode de management qui opposerait les « réactifs », « les grands », « les mobiles » aux « rigides », « les petits », « les immobiles » [Boltanski et Chiapello, 1999, p. 168 et 179], le différentiel d'aptitude à la mobilité apparaissant alors comme un nouveau critère de hiérarchie.

Si pouvoir se déplacer sans entrave, en combinant des schémas d'activités plus ou moins complexes apparaît aujourd'hui indispensable à l'insertion économique et sociale des personnes, force est de constater que nous ne disposons pas tous de capacités égales pour faire face à ces exigences : « *il y a de plus en plus de manières différentes d'être mobile et l'élargissement du champ des possibles qui en découle multiplie les possibilités de différenciations* » [Kaufmann, 2005, p. 133]. Les classes sociales favorisées bénéficient pleinement des conditions de « mobilité facilitée » pour construire leur projet de vie en toute liberté. Pour d'autres en revanche, ces nouvelles injonctions à la mobilité sont autant de contraintes à gérer. Ainsi, les impératifs de mobilité ne préjugent pas d'une meilleure fluidité sociale, bien au contraire : « *Les formes de mobilité réversible sont en effet de plus en plus nécessaires pour combiner les différentes sphères de la vie sociale. Rendues possibles par la technologie, elles ont certes allégé certaines contraintes de la vie quotidienne, mais en ont créé de nouvelles. Surtout, elles produisent de nouvelles inégalités qui se construisent autour de l'accès, des compétences et des appropriations cognitives* » [Kaufmann, 2005, p. 132].

Enfin, au sein du système des déplacements, certaines formes de mouvements sont plus valorisées que d'autres. Les mobilités de loisirs, les vacances, le tourisme constituent un nouvel « art de vivre » qui réorganise les liens sociaux, amicaux et familiaux « *par la structuration de « tribus de pratiquants culturels, sportifs et estivaux... ou exclus, assignés à résidence au cœur d'une culture - d'un culte - des mobilités* » [Viard, 2002, p. 15]. Ces aspirations partagées demeurent éminemment distinctives [Rouquette, 2001]. Les différentes formes de réduction du temps de travail, qui se traduisent le plus souvent par des modulations hebdomadaires ou annuelles pour les cadres, tandis qu'elles prennent la forme de diminution journalière du temps de travail chez les ouvriers et les employés, ont toutes les chances de creuser les écarts entre les catégories sociales [Coulangeon et al., 2002]. Dans un contexte marqué par un rééquilibrage des temps sociaux en faveur des temps hors travail, l'impact de ces inégalités économiques de mobilité n'est pas à sous-estimer. D'autant que certains confèrent à cette mobilité choisie, organisée et source d'expériences, un réel rôle intégrateur, constitutif de nouvelles identités [Rauch, 2003 ; Yonnet, 1999].

Les enjeux sociaux soulevés par les normes de mobilité actuelles sont encore trop souvent négligés. Ils viennent pourtant nuancer le diagnostic global de l'amélioration généralisée des conditions de mobilité. Dans ce contexte, la question des inégalités de mobilité apparaît primordiale. C'est pourquoi il convient de tenir compte des tensions et des contraintes différenciées qui pèsent sur les pratiques de mobilité. De multiples facteurs concourent à l'élaboration d'un projet de mobilité comme à la concrétisation du déplacement. Les conditions d'accès aux systèmes techniques des transports, la qualité de l'information, l'aptitude à se mouvoir et à se repérer dans l'espace interviennent dans les pratiques effectives, au même titre que des facteurs de nature différente comme les valeurs, les aspirations, les appréhensions et les craintes [Begag, 1991, 1995 ; Harzo et al., 2001 ; Kaufmann, 2001 ; Le Breton, 2004a ; Orfeuil, 2004]. L'objectif de cette communication est de se concentrer plus modestement sur le rôle du revenu au sein de cet ensemble explicatif.

Cet article est une synthèse des principaux résultats d'un travail de thèse qui avait pour objectif de fournir un système explicatif du rôle du revenu sur les pratiques effectives de mobilité. Nous présenterons dans un premier temps la méthodologie retenue, puis les principaux enseignements de cette recherche avant de souligner les apports qu'il est possible d'en tirer dans la perspective d'une gestion durable des mobilités.

II. APPRÉHENDER LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ

Les connaissances accumulées sur la thématique des inégalités de mobilité se sont principalement développées sur un mode catégoriel (les jeunes, les femmes, les résidants des quartiers sensibles...) et sont pour l'essentiel restées centrées sur les pratiques quotidiennes. On manque d'analyses capables de fournir une vision globale du rôle du revenu dans les pratiques de déplacements quotidiennes ou plus occasionnelles. Partant de ce constat, cet article tente de mieux cerner le lien entre inégalités de revenu et mobilités, en intégrant les différentes facettes de la mobilité dite « réversible » [Kaufmann, 1999] et en désagrégeant l'analyse par groupe de cycle de vie. Nous proposons ainsi d'identifier, de mesurer et d'interpréter les inégalités de mobilité grâce à des indicateurs simples permettant, sinon de recomposer la complexité du phénomène, tout au moins d'en présenter les différentes dimensions.

1. Identifier, mesurer et interpréter les inégalités économiques de mobilité

Pour mieux comprendre les difficultés qu'éprouve la socio-économie des transports à analyser les inégalités en matière de mobilité, il suffit d'envisager les problèmes que peuvent soulever l'identification, la mesure et la correction de situations inégalitaires en l'absence de normes concrètes concernant les niveaux et les comportements de mobilité. En effet, le déplacement n'est qu'exceptionnellement un but en soi, il s'agit d'un bien intermédiaire dont la consommation est nécessaire à la réalisation d'activités économiques et sociales. D'importants niveaux de mobilité peuvent être tout autant l'expression d'un mode de vie contraint par la dispersion spatiale des activités et un choix résidentiel limité, que l'expression d'un mode de vie non contraint par les ressources financières, voire l'expression de l'aspiration à un mode de vie valorisant fortement la capacité à se mouvoir dans l'espace. De la même manière, une faible mobilité peut être tout autant l'expression d'un mode de vie contraint par de faibles aptitudes à la mobilité, liées par exemple au manque de moyens financiers, que l'expression d'un mode de vie non contraint, caractérisé par la centralité des lieux d'emploi et de résidence et organisé autour de relations de proximité.

Cette difficulté méthodologique, inhérente aux caractéristiques du bien transport, explique probablement que la plupart des recherches qui se proposent de prendre en compte la dimension sociale de la mobilité, circonscrivent souvent leur analyse à la mobilité d'individus rencontrant des difficultés dans d'autres dimensions de leur vie (précarité familiale et professionnelle, pauvreté, résidants des quartiers « sensibles ») et pour lesquels la mobilité peut être un obstacle supplémentaire. Les inégalités sont assez rarement envisagées dans leur globalité et les comparaisons entre groupes socio-démographiques ou entre classes de revenu demeurent peu fréquentes.

La mobilité permet de conjuguer les opportunités et les contraintes de la vie quotidienne. Elle résulte des pratiques sociales, dictées et structurées par les exigences de la vie professionnelle, personnelle ou familiale et par les aspirations de chacun. Elle dépend également du système de transport (accès aux modes, développement des infrastructures...) et de la structure spatiale qui sert de support au déplacement (centre-ville, zone péri-urbaine, campagne...). Aussi, semble-t-il impossible de fixer des critères quantitatifs précis en termes de fréquence, de distance ou de vitesse de déplacement afin de hiérarchiser les situations. Nous partons de l'hypothèse qu'en raisonnant sur des groupes socio-démographiques relativement homogènes au regard du cycle de vie et de l'activité professionnelle, il est possible d'espérer obtenir une bonne appréciation de ce qui relève du niveau de vie dans les écarts de mobilité observés.

Il existe en effet un certain nombre de déterminants communs de structuration de la mobilité selon la position dans le cycle de vie et l'occupation : à chaque période du cycle de vie correspondent des schémas d'activités contrastés qui s'organisent dans le temps et dans l'espace de manière plus ou moins flexible, le plus souvent autour d'une activité principale.

De même, à chaque période du cycle de vie correspondent des opportunités et des contraintes d'activités (travail, étude, intendance ménagère...), des opportunités et des contraintes de déplacements (motorisation du ménage, accès au volant, densité du réseau de transports publics...), des opportunités et des contraintes de localisation (localisation résidentielle, localisation de l'activité principale...) qui structurent très largement les niveaux et les comportements de mobilité. En semaine, par exemple les actifs comme les enfants scolarisés, ont une mobilité fortement prédéterminée par leur activité principale, celle-ci répond aux normes institutionnelles qui introduisent une forme de régularité dans les déplacements. Compte tenu de ces éléments, il serait a priori vain de rechercher des inégalités, sans neutraliser au moins dans un premier temps, les différences de mobilité liées à la position de l'individu dans le cycle de vie. Une telle démarche comporterait quelques risques, sauf à considérer que, au fur et à mesure que les niveaux de vie des individus augmentent, ils sont en capacité de s'affranchir assez radicalement de ces contraintes et de s'ouvrir de telles opportunités que leur programme d'activités s'en trouverait profondément transformé. Raisonner sur des groupes relativement homogènes en termes d'opportunités et de contraintes, ne permet certes pas de distinguer la mobilité potentielle de la mobilité effective ; cette démarche offre cependant la possibilité de s'affranchir des effets liés à la dimension socio-démographique de la mobilité, et permet en retour une meilleure appréhension de ce qui relève du revenu.

A partir de ces observations plusieurs groupes socio-démographiques, variables selon le type de mobilité analysée, ont été constitués. Durant la semaine (y.c le week-end) les caractéristiques individuelles comme l'âge, l'activité et la position au sein du ménage sont primordiales. Concernant la mobilité de longue distance pour motifs personnels, qui regroupent essentiellement des déplacements de vacances, de loisirs et de visites, la typologie retenue intègre davantage les facteurs familiaux, comme le type de ménage d'appartenance (célibataires, couples ou familles) et la position dans le cycle de vie des ménages, appréhendée grâce à l'âge de la personne de référence. Ces caractéristiques jouent un rôle plus important que l'occupation quotidienne (actif, au foyer..) dans la détermination des pratiques individuelles de longue distance.

En l'absence de définition stabilisée, les inégalités de mobilité sont donc définies comme les différences de niveaux et de comportements de mobilité entre les individus situés en bas de l'échelle sociale et ceux qui se situent au-dessus. La position sociale est une caractéristique qui ne peut être mesurée qu'imparfaitement à l'aide de divers critères de substitution tels que le revenu, le degré d'instruction, la profession, le patrimoine... Compte tenu des informations dont nous disposons, la position sociale des individus a été appréhendée grâce au revenu par unité de consommation (uc) du ménage de rattachement. L'identification des inégalités de mobilité consiste donc à mesurer des écarts de mobilité entre des individus classés selon leur revenu par UC et à mettre en parallèle le degré de concentration de ces niveaux avec la concentration des revenus. Pour ce faire deux types d'indicateurs sont mobilisés : le rapport entre quintiles extrêmes (Q5/Q1) et les indices de concentration calculés sur les niveaux de mobilité en classant les individus par ordre croissant de revenu par uc.

2. Intégrer les différentes composantes de la mobilité

Notre approche s'intéresse à la mobilité effective, c'est-à-dire aux déplacements réalisés et non au potentiel de mobilité qui peut ou non être exploité du fait des barrières financières mais également physiques (handicaps, maladie...) ou psychologiques, qu'il nous est impossible de prendre en compte à partir des enquêtes de mobilité classiques (enquêtes ménages déplacements, enquêtes nationales transport) (Encadré 1). L'attention est donc portée sur le résultat des arbitrages individuels ou collectifs conduisant à la concrétisation du déplacement.

Parce que les différents flux de déplacements forment un système, l'analyse des inégalités économiques de mobilité, suppose l'adoption d'une vision élargie de la mobilité, capable de rendre compte des liens et des articulations éventuelles, existant entre ses différents segments. Dans notre analyse nous tenons compte de la mobilité locale de semaine, de la mobilité locale et non locale de week-end ainsi que de la mobilité de longue distance réalisée annuellement pour un motif personnel. Dans la logique de ce qui vient d'être énoncé, nous nous efforçons donc de fournir un schéma d'analyse permettant de repérer et d'identifier les formes d'inégalités de mobilité qui prennent place à différentes échelles spatio-temporelles de réalisation des déplacements. Notre objectif est de proposer un système explicatif du rôle du revenu sur les mobilités. Pour cela nous comparerons à la fois les niveaux (nombre de déplacements, distances, budget-temps, vitesse) et les comportements de déplacements (mode, motif, répartition spatiale...) selon le niveau de vie. L'analyse conjointe des pratiques quotidiennes, de week-end et de longue distance permettra de tester la robustesse des résultats obtenus et d'envisager, le cas échéant, d'éventuelles articulations entre ces formes d'inégalités.

Encadré 1: Deux sources de données utilisées

L'enquête ménages déplacements de l'agglomération lyonnaise 1994-1995. Les inégalités de mobilité quotidienne et d'accès au volant ont été mesurées à partir de l'enquête ménages de l'agglomération Lyonnaise de 1994-1995 réalisée selon la méthodologie CERTU. Cette enquête représentative recense l'ensemble des déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête, obligatoirement un jour de semaine, par les individus de 5 ans et plus de près de 6000 ménages. Elle permet de calculer les indicateurs classiques de niveaux de mobilité : nombre de déplacements, distance parcourue, temps consacré à se déplacer au cours de la journée et vitesse moyenne de déplacement de manière agrégée et de manière plus désagrégée par mode, motif, origine-destination...

L'enquête nationale transports Insee-Inrets 1993-1994. Les inégalités de mobilité de fin de semaine et de longue distance sont appréhendées à partir de l'enquête nationale transports. Cette enquête est la seule enquête statistiquement représentative qui fournisse des informations sur la mobilité de week-end (locale et non locale) et sur la mobilité annuelle de longue distance. Une distance effective de 100 km (ou 80 km à vol d'oiseau) marque la limite, en partie conventionnelle, entre mobilité locale et mobilité à longue distance (non locale).

Notons que la mobilité du samedi et du dimanche a été décrite par interview et non par carnet. Les déplacements à pied n'ont pas été relevés pour cette période car ils sont souvent mal mémorisés. Enfin, dans l'optique de limiter les risques de biais liés à la taille de l'agglomération et afin de maintenir une certaine « homogénéité » dans les contextes spatiaux, facilitant les comparaisons avec l'agglomération lyonnaise, les résultats présentés sur la mobilité de week-end et la mobilité annuelle de longue distance pour motifs personnels, sont limités aux déplacements réalisés par les individus résidant dans les agglomérations de province.

II. UN IMPACT DIFFÉRENCIÉ DU REVENU SELON LE SEGMENT DE MOBILITÉ CONSIDÉRÉ

1. Grandes tendances d'évolutions de la mobilité globale

Entre 1982 et 1994, dates des deux dernières enquêtes transport, l'évolution des niveaux de mobilité, un jour classique de semaine, s'est traduite par une croissance modérée du nombre de déplacements, tandis que les distances et les vitesses ont enregistré une augmentation de l'ordre d'un tiers [Madre et Maffre, 1997 ; Maffre et Volatier, 1998 ; Orfeuil, 1999]. Ces tendances sont relativement conformes à celles observées durant le week-end. Sur la période, l'accroissement de la mobilité strictement urbaine a été moins fort. Cela résulte du processus d'étalement urbain qui modifie l'orientation géographique des déplacements, aujourd'hui plus diffus dans l'espace. La mobilité de longue distance apparaît incontestablement comme le segment le plus dynamique de la mobilité globale. L'augmentation très significative des

niveaux de mobilité non locaux peut être rapprochée de l'amélioration du niveau de vie, du développement des infrastructures de transport et de la baisse du coût d'usage de l'automobile. Au nombre des facteurs explicatifs s'ajoute également une orientation des modes de vie accordant une place significative aux loisirs et au tourisme.

La mobilité globale des français s'est donc accrue, tout particulièrement en termes de distances parcourues. L'hypothèse de cumul des mobilités se vérifie de manière plus nette en 1994 qu'en 1982, cependant les liens ne sont pas tout à fait linéaires : ainsi les individus très peu mobiles localement voyagent peu, les fortement mobiles au plan local voyagent moyennement, tandis que ceux que l'on peut qualifier d'assez mobiles localement voyagent beaucoup [Maffre et Volatier, 1998].

L'observation détaillée de ces évolutions met en évidence des résultats assez contrastés selon le segment considéré et le revenu. D'une part on observe un rattrapage des niveaux de mobilité locale de semaine, des catégories modestes par rapport aux plus aisées et cela malgré la faible croissance des revenus [Gallez et al., 1997]. D'autre part, la mobilité annuelle de longue distance enregistre un dynamisme important qui s'accompagne d'un élargissement des écarts entre individus opposés dans la hiérarchie des revenus [Rouquette, 2001 ; Orfeuil et al., 2002]. Ce diagnostic très global sur l'évolution des mobilités suscite deux interrogations. La première porte sur le rôle spécifique du revenu dans la structuration des schémas de déplacement. La seconde concerne le type de relations existant entre les inégalités économiques de mobilité qui prennent place sur les différentes échelles spatiales et temporelles de production des déplacements.

Encadré 1 : Indicateurs utilisés

L'indicateur d'accès au volant. La possession du permis de conduire de même que le niveau de motorisation du ménage ne donnent qu'une information incomplète des possibilités d'accès individuel et régulier à la voiture en tant que conducteur. Pour préciser ce niveau d'accès, un indicateur synthétique, combinant le niveau de motorisation du ménage, le nombre de détenteurs du permis de conduire dans le ménage et la fréquence individuelle des déplacements en tant que conducteur d'une voiture particulière a donc été construit. Ainsi en 1995 dans l'agglomération lyonnaise, 78 % des ménages disposent d'au moins une voiture, 80 % des adultes sont titulaires du permis de conduire et six adultes sur dix ont un accès personnel et régulier au volant.

Un indicateur de revenu : le quintile par uc. Dans l'enquête ménages seul le revenu en tranche est disponible, nous avons donc procédé à une affectation théorique et aléatoire d'une valeur de revenu à chaque ménage, à l'intérieur d'une tranche considérée. Ensuite, pour s'affranchir des problèmes de comparaison liés à des tailles de ménages différentes, le revenu a été pondéré par le nombre d'uc du ménage, en choisissant l'échelle d'équivalence d'Oxford modifiée : le 1^{er} individu du ménage compte pour 1, les autres de 14 ans et plus comptent pour 0,5 et les individus de moins de 14 ans comptent pour 0,3. Les individus sont ensuite classés par quintile des 20 % les plus modestes (Q1) aux 20 % les plus aisés (Q5). Le revenu moyen s'élève à 8200 F (1250 €) par mois et par uc, il varie entre 3113 F (474 €) pour le 1^{er} quintile et 16390 F (2500 €) pour le dernier quintile. La moitié de la population dispose de moins de 7000 F (1067 €) par mois et par uc.

Les indicateurs de mesure des inégalités. Deux principaux types d'indicateurs sont utilisés : le rapport entre quintiles extrêmes (Q5/Q1) et les indices de concentration calculés sur les niveaux de mobilité en classant les individus par ordre croissant de revenu par uc. Le premier type d'indicateurs mesure l'écart entre les individus les plus aisés et les plus modestes de la population, tels qu'ils ont été définis au niveau global. Il s'agit donc d'une mesure entre catégories extrêmes. La mesure proposée par les indices de concentration est relative à la population considérée. En effet ces indices mettent en relation les inégalités existant dans la répartition des revenus et l'incidence que cela a sur leur mobilité. Ces indices peuvent être calculés à l'intérieur d'un sous-groupe déterminé. Plus la valeur de l'indice est proche de 1 plus les inégalités sont importantes, à l'inverse une valeur négative signifie que la répartition de l'attribut considéré se fait en faveur des plus modestes.

2. Des effets de revenu hétérogènes

L'analyse méthodique du rôle du revenu sur les mobilités montre que la hiérarchie des niveaux de mobilité respecte la hiérarchie des revenus, en d'autres mots, les individus les plus aisés sont aussi les plus mobiles. Toutefois, si les disparités sont perceptibles sur toutes les composantes de la mobilité, ce sont les pratiques de longue distance qui participent le plus au creusement des écarts entre individus situés à l'extrémité de l'échelle des revenus. En effet, les effets du revenu sur les pratiques de déplacement sont très hétérogènes selon le type de mobilité observé. L'impact du niveau de vie apparaît comme une fonction décroissante du degré de contraintes spatiales et temporelles auquel sont soumises les activités.

Au quotidien, devant l'obligation de tous de se déplacer (pour le travail, les études, l'alimentation...), les pratiques de mobilité sont, pour une grande majorité des individus, assez peu sensibles au revenu. La mobilité quotidienne apparaît comme une demande dérivée des activités qui en semaine sont très largement structurées autour des déplacements liés à l'emploi et à l'intendance ménagère. Ainsi, les jours de semaine, la rigidité des programmes d'activités a pour conséquence une relative homogénéité des pratiques de mobilité. Sur l'ensemble de la population, les écarts observés entre quintiles extrêmes varient dans un rapport de 1 à 1,1 pour le nombre de déplacements et de 1 à 1,4 pour les distances parcourues et les vitesses. Les inégalités qu'il est possible de déceler s'opèrent par le bas, car malgré l'importance des contraintes spatio-temporelles qui participent au nivellement des pratiques, certains individus demeurent à l'écart de cette tendance moyenne. Il s'agit souvent d'individus très démunis, sans activité professionnelle.

Les pratiques de mobilité apparaissent nettement plus distinctives lorsque les choix existent : choix dans la réalisation ou non de l'activité, choix du type d'activités, du lieu, de la période... Ainsi lorsque le contexte est plus « libre », la sensibilité au revenu des déplacements s'accroît. Bien que les déplacements de week-end restent relativement encadrés par les achats, le travail ou les études, en particulier le samedi, les résultats obtenus montrent un effet du revenu sur les niveaux et les comportements de déplacement plus net et plus régulier qu'en semaine.. Tous types de déplacements confondus (locaux et non locaux) les individus du dernier quintile se déplacent 1,7 fois plus souvent et parcourent 2,4 fois plus de kilomètres que ceux du premier quintile. L'impact du niveau de vie sur la mobilité de fin de semaine se vérifie chez tous les sous-groupes analysés, parmi les actifs comme les inactifs et il se manifeste principalement de deux manières :

- *sur les niveaux de mobilité non locale*, c'est-à-dire sur les « grandes » sorties du week-end qui conduisent les individus à plus de 100 km de leur domicile. Celles-ci sont plus fréquentes lorsque les revenus augmentent. La part des mobiles à longue distance varie de 6 % à 16 % du 1^{er} au dernier quintile tandis que la fréquence des déplacements à plus de 100 km est multipliée par 2,6 et les distances parcourues en non-local par 3,3 du 1^{er} au dernier quintile.
- *sur l'importance qu'occupent les déplacements de loisirs*, les plus modestes se caractérisent en effet par la plus forte domesticité de leurs activités de temps libre alors que les loisirs se tournent plus volontiers vers l'extérieur lorsque les revenus augmentent. Les analyses menées à partir des enquêtes *Emploi du temps* de l'Insee confirment ces résultats [Chenu et Herpin, 2002 ; Coulangeon et al., 2002]. Ainsi le week-end, la diminution des activités scolaires et professionnelles est synonyme d'une vie relationnelle intense et variée chez les plus aisés. Cette valorisation différente du temps libre selon les revenus commence chez les enfants, les plus aisés réalisant plus d'activités sportives, culturelles ou associatives, et se prolonge à l'âge adulte.

Nos analyses ont mis en évidence que les voyages de longue distance, effectués chaque année pour motifs personnels, demeurent très fortement liés aux ressources monétaires du ménage.

Sur ce segment, les écarts entre quintiles extrêmes varient dans un rapport de 1 à 2,9, de 1 à 3,3 et de 1 à 2, concernant respectivement le nombre de voyages, les distances parcourues et le nombre de nuits d'absence. Les inégalités de mobilité à longue distance sont présentes chez tous les individus, indépendamment des caractéristiques du ménage de rattachement. La mobilité à longue distance est une mobilité coûteuse et donc susceptible de marginaliser durablement les plus vulnérables, déjà confrontés aux difficultés du quotidien. Les dépenses investies dépassent la simple sphère du transport puisque l'accès à certaines activités, notamment les loisirs et les vacances, suscite des coûts élevés, auxquels s'ajoutent souvent des frais d'hébergement une fois sur place. Pour ce type de déplacements, les inégalités s'opèrent par le haut dans la mesure où les niveaux de mobilité des plus aisés se distinguent très nettement de ceux des classes moyennes. Ainsi, bien que les week-ends, les vacances, les courts séjours en France ou à l'étranger, sont perçus comme de nouvelles normes sociales, ces pratiques restent le terrain d'expression privilégié des classes aisées.

Il en va de la mobilité comme d'un bien de consommation dérivé, dont la nature changerait en fonction des activités qu'elle permet d'accomplir. En raisonnant par analogie, la mobilité locale de semaine apparaît comme une consommation de première nécessité tandis que la mobilité de longue distance de fin de semaine ou annuelle fait encore partie des consommations dites « supérieures ». Les effets du revenu sur les pratiques de déplacement sont donc hétérogènes et ils se donnent à voir très différemment selon les segments de la mobilité analysés. Ces résultats laissent penser que le rapprochement des pratiques concernant les déplacements les plus élémentaires et les plus répétitifs génère des pratiques de mobilité plus inégalitaires dès lors que le contexte est moins contraint. Tout semble se passer comme si, au cours des dernières décennies, l'impact des transformations socio-économiques sur les modes de vie et les exigences de réactivité et d'adaptabilité, imposées sur le marché de l'emploi notamment, participaient à l'émergence d'un « standard » de mobilité, coûteux parfois, dans les pratiques quotidiennes, avec pour corollaire une expansion des mobilités récréatives, lointaines et occasionnelles économiquement et socialement différenciée.

III. LE RÔLE PRIMORDIAL DE L'AUTOMOBILE

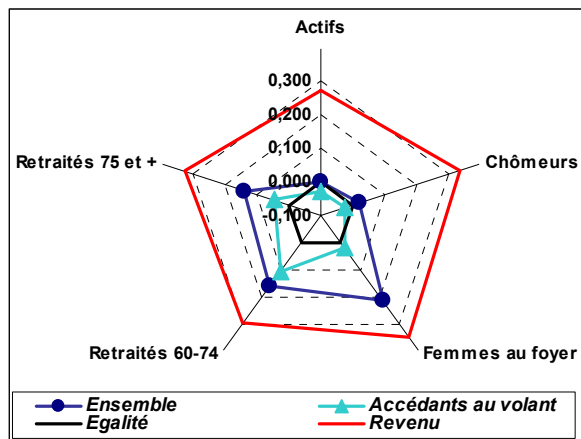
Les possibilités de connexions rapides entre les espaces sont dorénavant intégrées dans toutes les décisions de la vie et par tous les acteurs de la vie économique (employeurs, acteurs de la distribution, du tourisme, des loisirs, promoteurs...) [Orfeuillat, 2004]. Elles conduisent à une mise en concurrence des individus et des territoires. L'automobile a progressivement investi toutes les activités, élargissant le champ des possibles, modifiant le rapport à l'espace et au temps et rendant, dans le même temps son usage, plus individuel et de moins en moins interchangeable avec celui d'autres modes de transport. Ainsi, « *il est de moins en moins possible de s'insérer socialement sans avoir accès aux potentiels de vitesse offerts par les moyens de transports motorisés* » [Kaufmann et al., 2004, p. 19]. L'analyse que nous avons menée confirme le rôle central de l'accès au volant sur l'ampleur des inégalités de mobilité.

1. L'automobilité au cœur des inégalités de mobilité de semaine

Au quotidien l'inégalité de mobilité qui ressort le plus clairement a trait aux différentiels d'accès au volant selon le revenu et le genre. Les inégalités de mobilité quotidienne des adultes sont directement dépendantes des possibilités d'accès au volant. Dès lors que cet accès est garanti, on ne note pas de différences significatives dans l'usage du véhicule : les plus aisés utilisent aussi fréquemment la voiture que les plus modestes et ont des niveaux de déplacements similaires. En d'autres mots, parmi les individus disposant d'un accès effectif et régulier au volant, le revenu n'exerce plus d'impact significatif sur les pratiques de mobilité : entre le haut et le bas de la distribution des revenus, on se déplace aussi fréquemment, sur des distances identiques et en y consacrant autant de temps (Graphique 1). Parmi les actifs et les

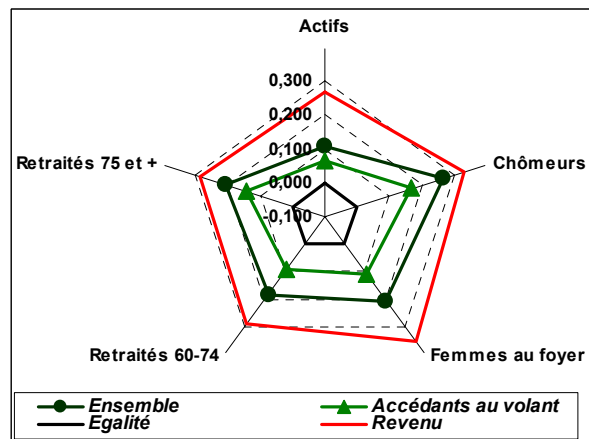
chômeurs accédant au volant, on observe même une uniformisation parfaite des niveaux et des comportements de mobilité. Ainsi pour les individus dont l'emploi du temps est gouverné par la rigidité des activités quotidiennes, le revenu apparaît peu discriminant dans les pratiques de mobilité, dès lors qu'ils accèdent au volant. En revanche parmi les non-accédants au volant, les inégalités de mobilité quotidienne sont toujours plus importantes. Le non-accès au volant est plus ou moins choisi ou subi selon le revenu : il apparaît comme un choix forcé pour les individus des ménages à bas revenu, et se traduit par des niveaux de mobilité faibles et inférieurs à la moyenne. Leurs déplacements sont souvent réduits aux activités les plus essentielles. En revanche, les individus aisés n'accédant pas au volant se caractérisent par un mode de vie citadin, basé sur la proximité et la centralité.

Graphique 1 : Indices de concentration des distances parcourues en semaine selon le cycle de vie



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Graphique 2: Indices de concentration des distances parcourues le week-end selon le cycle de vie



Source : ENT 1993-1994, hors agglomération parisienne et rural

Note : Cette représentation graphique permet de visualiser les inégalités verticales concernant les distances parcourues en semaine et le week-end. Elle permet également de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation de parfaite égalité

Le week-end aussi, une bonne partie des inégalités de mobilité résultent d'une inégalité de motorisation du ménage (pour les scolaires) et d'accès au volant pour les adultes, de sorte que les contrastes selon le revenu, au sein des différentes catégories socio-démographiques, diminuent chez les individus ayant la possibilité de conduire (Graphique 2). L'équipement automobile du ménage se décide aussi en fonction des besoins de mobilité du week-end de ses membres. Il ouvre en retour des possibilités de déplacements de week-end que les ménages non motorisés n'ont pas. Cependant, en fin de semaine, l'impact du revenu ne s'efface pas complètement parmi les accédants au volant. L'accès au volant reste un critère important, mais il ne permet pas une homogénéisation parfaite des niveaux et des comportements de mobilité. Les accédants au volant appartenant aux ménages les plus modestes ont des niveaux de fin de semaine inférieurs à ceux de leur homologues des quintiles supérieurs. On peut penser que les efforts budgétaires consentis par les accédants des ménages modestes durant la semaine rendaient plus inaccessibles les activités souvent coûteuses de loisir durant le week-end. Si la moindre participation sociale des plus modestes le week-end peut également s'expliquer par des modèles culturels moins tournés vers l'extérieur, les réajustements financiers qu'implique le standard de mobilité imposé au quotidien constituent vraisemblablement une piste de recherche intéressante. Ainsi, dès lors que le contexte spatio-temporel est moins contraint, l'accès au volant ne contribue plus que partiellement à minorer les inégalités de mobilité.

En matière de mobilité à longue distance, face à la diversité des ressources mobilisées, la motorisation intervient comme une condition nécessaire mais pas suffisante pour voyager. Ainsi les différences entre quintiles restent très prononcées parmi les individus rattachés à un ménage motorisé quel que soit le type de ménage. Les difficultés rencontrées sur ce segment de la mobilité dépassent donc les questions liées à l'accès aux modes.

2. Des inégalités d'accès au volant liées au revenu et au genre

L'indépendance permise par l'accès régulier au volant n'est pas encore garantie pour tous, elle est prioritairement attribuée aux hommes et elle reste très dépendante du revenu : mesurées sur l'ensemble de la population grâce aux indices de concentration, les inégalités sont significatives (0,144), elles sont faibles chez les hommes et très importantes chez les femmes (Tableau 1).

Tableau 1 : Niveaux d'accès au volant selon le revenu et le genre

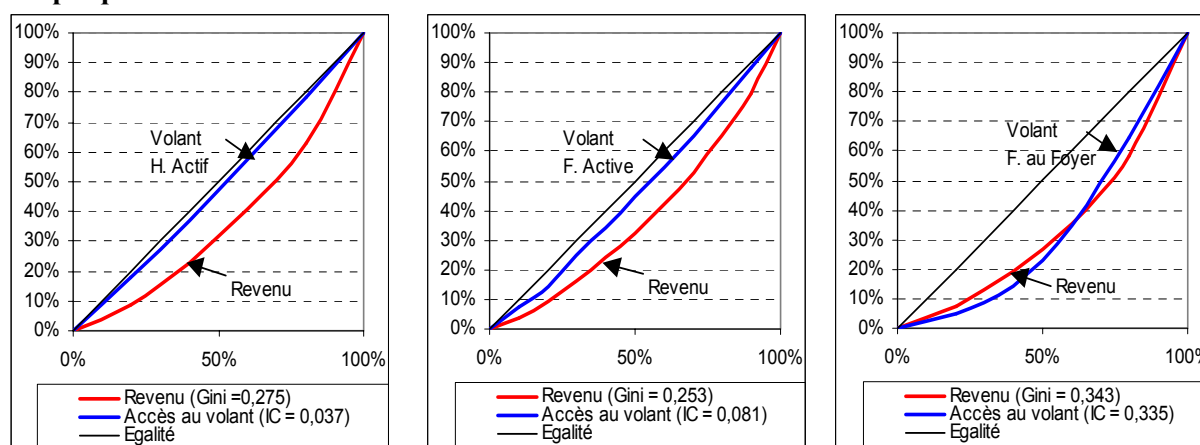
Quintile de revenu par UC	Part des accédants au volant ⁽¹⁾		
	Hommes	Femmes	Ensemble
Q1	52	24	37
Q2	67	40	52
Q3	78	54	65
Q4	82	59	70
Q5	84	72	78
Ensemble de la population	73	49	61
Coefficient de concentration	0,09	0,20	0,14

⁽¹⁾Calculé sur les plus de 17 ans

Source : EMD de Lyon 1994-95

Dans l'agglomération lyonnaise, la part des hommes actifs accédants au volant n'est pas totalement indépendante du revenu, passant de 74 % à 92 % du 1^{er} au dernier quintile, mais chez les femmes l'effet du revenu est encore bien plus net de 50 % à 81 % du 1^{er} au dernier quintile. Les différentiels inter-genres se réduisent lorsque le revenu augmente, ce qui est en grande partie la conséquence du développement de la bi-motorisation chez les ménages aisés. Les indices de concentration traduisent bien un effet différencié du revenu selon le genre (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**).

Graphique 3 : Courbes de concentration de l'accès au volant



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Toutefois, chez les hommes comme chez les femmes qui exercent une activité professionnelle à plein temps, les inégalités restent faibles (respectivement 0,04 et 0,08). En revanche, chez

les femmes au foyer, la conduite régulière d'une voiture est fondamentalement dépendante du revenu du ménage, passant de 17 % à 89 % du 1^{er} au dernier quintile. Les inégalités d'accès au volant sont du même ordre de grandeur que l'indice de Gini des revenus.

Plus généralement, les analyses menées sur différents sous-groupes de cycle de vie montrent que les inégalités d'accès au volant sont bien réelles et qu'elles sont toujours plus prononcées chez les femmes. Par la diffusion de la voiture particulière, le renouvellement des générations contribue incontestablement à réduire les inégalités inter-genres, sans pour autant conduire à leur disparition. Même parmi les plus jeunes, le différentiel homme-femme n'a pas disparu, car il demanderait une bi-motorisation généralisée des ménages car lorsque la voiture est en partage au sein du foyer, les modalités d'attribution se font très nettement en faveur des hommes. Ces inégalités d'accès au volant modifient les capacités individuelles à se déplacer contribuant à différencier les chances d'insertion ou de réinsertion professionnelle des chômeurs, à limiter le choix des actifs quant au type d'emplois exercés et participant au sentiment d'exclusion sociale et spatiale des femmes au foyer et autres inactifs.

IV. PISTES DE REFLEXION POUR UNE GESTION DURABLE DES MOBILITÉS

L'identification, la mesure et l'interprétation des inégalités économiques de mobilité constituent selon nous une première étape nécessaire à l'élaboration de politiques publiques efficaces pour lutter contre celles-ci. Il nous semble donc intéressant de revenir sur quelques pistes de réflexion soulevées par l'analyse. La prise en considération des enjeux sociaux de la mobilité soulève d'insolubles problèmes concernant les compromis possibles entre des logiques de décision non convergentes. Il apparaît très nettement que la recherche d'une plus grande justice sociale entre en conflit avec les préoccupations environnementales et/ou économiques et l'on manque cruellement d'outils pour arbitrer entre ces différentes dimensions.

1. Subventionner l'accès à l'automobile pour garantir le droit au transport ?

L'analyse que nous avons menée confirme, si besoin est, que la reconnaissance du droit au transport ne suffit pas à assurer son caractère effectif. L'égalité des chances en termes de mobilité n'est pas acquise et cela en dépit des efforts consentis depuis plusieurs années pour améliorer la qualité et les performances des transports en commun. Les résultats positifs obtenus dans ce domaine demeurent insuffisants face aux normes de mobilité rendues possibles grâce à l'accroissement des potentiels de vitesse. Ces conclusions nous interrogent sur les conditions d'accès au volant des ménages à bas revenu. Nous l'avons vu, le niveau de vie joue de manière directe et indirecte sur l'accès au volant des individus : d'une part les niveaux effectifs d'accès demeurent différenciés selon le revenu, d'autre part la situation des accédants situés au bas de la distribution des revenus est fragile.

Favoriser l'accès au volant de ceux qui en sont exclus ?

Nos analyses ont permis de démontrer qu'au sein des individus utilisant régulièrement leur voiture comme conducteur, les inégalités de pratiques de mobilité quotidienne étaient fortement atténuées. Ainsi, tout laisse penser que si les logiques actuelles se poursuivent (étalement urbain, gentrification des centre-villes, spécialisation fonctionnelle et sociale des espaces, précarisation de l'emploi...) rendre le droit au transport effectif conduira à imaginer des réponses visant à garantir l'accès à la voiture particulière.

Dans un contexte d'accentuation de la dépendance automobile, la perspective d'une offre de transport en commun performante apparaît lointaine, tout particulièrement pour les individus les plus modestes qui sont également les plus exposés aux difficultés d'emploi et de logement. Ainsi si l'on admet que la capacité à se déplacer est une nécessité de nos sociétés et que la voiture particulière représente, dans le système actuel, l'outil le plus efficace permettant de

garantir cette capacité, favoriser la motorisation des ménages qui en sont exclus peut être rapproché d'une vision rawlsienne du problème. Selon le principe de maximin énoncé par Rawls, aller dans le sens d'une plus grande équité sociale, supposerait en effet de rétablir l'équilibre en matière d'accès individuel à la mobilité motorisée.

Les frais financiers inhérents à la mobilité automobile constituent assurément une limite importante à la motorisation des ménages modestes. La diffusion de voitures à bas coût, comme la Logan ou les voitures d'occasion, représente une partie de la solution. Aux États-Unis des politiques d'aides à la mobilité automobile ont été envisagées sous la forme de prêts à faible taux d'intérêt réservés aux plus modestes [Cervero, 2004]. Il reste cependant que les charges monétaires liées à l'usage (assurance, carburant, stationnement...) et à l'entretien d'un véhicule grèvent le budget des ménages et limitent les dépenses sur d'autres postes de consommation. Loin de disparaître les inégalités sont alors susceptibles de s'accroître dans d'autres domaines (logement, santé, loisirs...), sauf à envisager des mécanismes permettant de subventionner l'entretien et l'usage du véhicule. En la matière, des mesures ciblées pourraient être envisagées.

Jusqu'à présent la plupart des dispositifs mis en place en France pour faire face aux problèmes de mobilité rencontrés par les plus démunis, laisse dans l'ombre la question de l'accès à l'automobile. Pourtant plusieurs recherches soulignent l'impact que la norme automobile exerce sur ceux qui en sont exclus [Begag, 1994 ; Guédez, 1995 ; Mignot et al. 2001]. « Elle [l'automobile] distingue ceux qui sont socialement intégrés et son absence renforce par contre-coup le sentiment d'exclusion » [Guédez, 1995]. Dans ce contexte, l'utilisation des transports publics apparaît souvent comme un pis-aller. Ce sentiment apparaît encore plus nettement dans le discours des jeunes adultes pour qui l'automobile est irremplaçable [Chevallier, 2002 ; Coutard et al., 2001]. Derrière des motivations subjectives liées au statut singulier que revêt l'automobile, en particulier pour les individus modestes, se cachent des revendications tout à fait objectives que fonde l'expérience de difficultés parfois quotidiennes pour se déplacer. Posséder un véhicule particulier s'apparente aujourd'hui à la conquête d'un « ordinaire » [Chevallier, 2002].

L'analyse des pratiques et des discours des acteurs plaide pour une généralisation de l'accès à la voiture particulière. Cette option très concrète entre cependant en conflit avec les objectifs environnementaux assignés aux politiques publiques de transport. Dans sa formulation la plus radicale, l'argumentaire environnemental va à l'encontre de l'amélioration des conditions d'accès à l'automobilité des plus modestes. Cette vision mériterait pourtant d'être nuancée puisque les objectifs de développement durable supposent une prise en compte simultanée des sphères sociales et environnementales. Une société animée par de réelles valeurs de justice sociale peut-elle se satisfaire d'une bonne conscience environnementale acquise sur les dos des plus modestes ? Doit-on se contenter d'observer les tendances actuelles sans jamais s'interroger sur les moyens à mettre en œuvre pour ceux qui sont exclus du système automobile ? Il ne s'agit pas ici d'opposer les réponses collectives proposées par les transports au commun, aux solutions individuelles offertes par la voiture particulière, mais d'envisager dans leur globalité des modalités concrètes permettant de garantir une plus grande équité en matière de mobilité, sans négliger les logiques économiques et environnementales. A cet objectif ambitieux, il n'existe pas de solution miracle. On peut cependant avancer avec certitude que si les tendances actuelles se poursuivent, les réponses cantonnées au rôle des transports en commun s'avèreront de plus en plus impuissantes et inopérantes face à des impératifs de mobilité croissants et complexes. En outre, continuer de miser exclusivement sur les effets d'un développement continu de l'offre de transport public conduira à une situation économiquement peu soutenable [Orfeuill et Massot, 2005].

De nos analyses, il ressort clairement que la voiture est l'outil du quotidien, si bien que

l'automobilité est au cœur des inégalités qui se jouent sur les déplacements routiniers et habituels. Cependant, il apparaît tout aussi nettement que l'accès au volant ne permet pas de réduire toutes les inégalités de mobilité. Pour les déplacements de longue distance, la motorisation du ménage influe peu sur les inégalités. Les voyages, qui sont aujourd'hui fortement valorisés, restent une affaire de revenu. Les questions soulevées par l'analyse des comportements de longue distance sont complexes et les réponses ne dépendent manifestement pas uniquement du système de transports. Outre l'importance qu'occupent les ressources financières et culturelles dans l'élaboration des schémas de mobilité à longue distance, ceux-ci demeurent également étroitement liés aux facteurs biographiques qui ont conduit certains ménages à s'éloigner de leurs parents ou de leur région d'origine. Une analyse plus qualitative permettant de mieux cerner l'écart entre les aspirations des ménages et leurs pratiques effectives, compléterait et préciserait la nature des difficultés rencontrées et les solutions susceptibles d'y remédier. En l'état actuel de nos connaissances, les pratiques de déplacements lointains pour les loisirs et les vacances apparaissent comme un puissant vecteur de différenciation sociale. Ainsi, prises dans leur globalité, les inégalités de mobilité nous renvoient à des questionnements plus larges concernant la répartition des richesses au sein des sociétés contemporaines. Si des réponses très sectorielles peuvent être judicieusement envisagées, elles ne nous dédouanent pas d'une réflexion d'ensemble sur le modèle de cohésion sociale que l'on souhaite construire pour les années à venir.

Tenir compte des automobilistes « pauvres »

Au-delà des conditions d'accès à la motorisation de ceux qui en sont exclus, les résultats obtenus nous interrogent sur la situation des individus modestes et motorisés. Quels sont les impacts possibles d'un renchérissement du coût de la mobilité sur ceux pour qui l'accès au volant est déjà une source de difficultés ? A l'heure où l'on évoque de plus en plus la possibilité de pénaliser financièrement les automobilistes pour réguler l'usage de la voiture particulière en ville, il convient de souligner le manque de données permettant d'estimer précisément les conséquences de ces politiques selon la position dans la hiérarchie sociale [Nicolas et al., 2002]. Le renchérissement des coûts de la mobilité a néanmoins toutes les chances de pénaliser fortement ceux qui ont déjà à surmonter d'importantes difficultés pour accéder à l'automobilité [Darbera, 2001]. Toute augmentation est alors susceptible de se traduire par des arbitrages entre les différents postes de consommation et par la démotorisation d'une partie des individus. Que cette majoration des coûts soit motivée par des préoccupations environnementales ou qu'elle résulte du contexte géopolitique (fluctuation du prix du baril de pétrole), dans le système actuel, elle entre profondément en conflit avec les objectifs d'équité dans l'accès aux modes. Des mesures d'aides, sous condition de revenu, pourraient être envisagées pour ceux dont l'usage de la voiture particulière est le plus contraint.

En outre, les véhicules appartenant aux ménages modestes sont les plus anciens, vraisemblablement les plus consommateurs d'énergie et les plus polluants. Ainsi lorsqu'ils se traduisent par une augmentation des coûts d'usage des véhicules anciens (comme pour le super plombé) ou l'obligation d'utiliser des automobiles moins polluantes (et donc plus récentes), les principes environnementaux de gestion de la mobilité pénalisent prioritairement les plus modestes. Les lois et les mesures réglementaires (effectives ou potentielles) inspirées par la montée des valeurs environnementales doivent donc impérativement prendre la mesure de leurs implications en termes d'équité sociale [Jemelin et al., 2005 ; Wiel, 2002]. Elles sont en effet susceptibles d'hypothéquer le droit effectif à la mobilité des plus vulnérables si elles ne sont pas modulées socialement [Ascher, 1998]. Loin de remettre en cause la légitimité des questions environnementales, il s'agit ici d'attirer l'attention sur leur impact social car, bien que les différentes dimensions constitutives de la mobilité durable soient irréductibles, le risque est de voir les logiques environnementales prendre le pas sur les enjeux sociaux.

2. De nouvelles politiques urbaines pour garantir l'accessibilité aux activités ?

On peut s'interroger sur la réversibilité des tendances qui conduisent au renforcement de la dépendance automobile, notamment si l'on tient compte des menaces que font peser le réchauffement climatique et la contrainte énergétique sur le système actuel. Il reste qu'aujourd'hui la voiture n'est plus perçue comme un privilège mais comme un bien de base, nécessaire au quotidien. Cependant d'un point de vue social, les réponses axées sur la généralisation de l'accès à l'automobile peuvent être sujet à controverses dans la mesure où elles risquent d'accentuer la ségrégation socio-spatiale¹ [Wiel, 2005]. Derrière la question de l'accès au volant c'est, en effet la problématique du choix (du lieu de résidence, d'achat, de sorties, de loisirs...) qui se dessine. Nos analyses ont montré que les individus aisés qui n'accèdent pas au volant, certes peu nombreux, ne semblent pas rencontrer de difficultés particulières dans l'organisation de leurs déplacements. Ils bénéficient souvent d'une localisation centrale garantissant une bonne accessibilité aux lieux. C'est dans cette direction que des efforts doivent être consentis afin de lutter contre les situations de captivité à un mode (que ce soit l'automobile ou les transports en commun) ou à un lieu. Cela passe bien entendu par une meilleure articulation des politiques de logement, d'urbanisme et de transport, comme le prévoit la loi SRU.

Une plus grande égalité des chances en matière de mobilité suppose de redonner un sens collectif aux choix individuels. Or on le sait, le coût du logement apparaît comme une variable déterminante de la localisation résidentielle. A ce titre, il constitue un puissant levier d'orientation en matière de planification urbaine. Si l'on souhaite réduire les inégalités de mobilité, les efforts doivent s'orienter vers un modèle de croissance urbaine plus dense et moins ségrégué. Cela passe par une amélioration de l'attractivité de l'offre de logements dans les centres urbains, en particulier pour les familles, grâce à la réhabilitation de friches industrielles par exemple. La mise à disposition de logements sociaux et intermédiaires de qualité, bénéficiant d'une bonne accessibilité aux activités, est susceptible d'offrir une alternative crédible à la dispersion de l'habitat. La mixité sociale des espaces pourrait être complétée par une mixité fonctionnelle en agissant sur la localisation des activités. Ces préconisations n'ont pourtant pas toujours la faveur des élus ni parfois des citoyens car derrière ce modèle de redensification plane parfois le souvenir des espoirs déçus des politiques de construction de grands ensembles dans les années soixante-dix. C'est donc aussi sur le plan des représentations et des mentalités qu'il conviendrait d'intervenir pour casser certaines images pourtant bien ancrées. Une organisation plus collective et plus cohérente des modes de vie conditionnera par la suite l'efficacité des transports urbains et la crédibilité des alternatives au « tout automobile ».

Malgré divers textes législatifs témoignant de la volonté de maîtriser l'urbanisation, l'étalement urbain se poursuit en France si bien qu'aujourd'hui c'est au sein des communes rurales de l'espace à dominante urbaine que l'accélération de la croissance démographique est la plus sensible [Morel et Redor, 2006]. Ces évolutions conduisent à une différenciation démographique et sociale des territoires. Aujourd'hui les moyens mis en œuvre par la puissance publique pour agir sur la production urbaine semblent encore très insuffisants. La France se caractérise en effet par une faible maîtrise foncière publique et par un niveau d'intervention limité concernant la construction de logements sociaux. Pourtant les politiques menées dans d'autres pays européens comme l'Allemagne ou les Pays-Bas ouvrent des perspectives encourageantes quant aux conséquences bénéfiques issues des politiques

¹ « (...) plus de mobilité facilitée ne signifie pas plus d'équité (le faux nez des politiques à prétention libérale) mais moins de mixité à cause du surcroît de compétition pour l'espace. C'est toute la différence entre l'esprit de la LOTI (le droit à la mobilité) et celui de la loi SRU (le devoir de mixité), l'exacte mesure de ce que la réalité de l'évolution urbaine nous aura appris dans la période située entre les deux lois » [Wiel, 2005, p. 23].

publiques volontaristes. En Allemagne des prêts sont accordés aux logements permettant de réduire les émissions de CO₂, aux Pays-Bas les politiques d'attribution des logements sociaux intègrent le critère de minimisation des distances domicile-travail, de même les frais réels des déplacements domicile-travail ne sont déductibles des impôts uniquement s'ils sont effectués en transports en commun [Castel, 2004].

Pour parvenir à un mode de croissance urbaine plus cohérent et moins ségrégué, des politiques contraignantes devront être adoptées afin de limiter les installations en périphérie tout en tenant compte des profils sociaux des ménages, au risque de voir s'accroître les processus de relégation urbaine. Il reste que le choix d'un mode de vie périurbain résulte également des aspirations d'une partie des ménages. Pour tenir compte de ces préférences, d'autres solutions, « (...) sans doute politiquement et financièrement plus réalistes, optent pour une extension urbaine regroupée plutôt qu'éparpillée mais pas obligatoirement autour de la seule agglomération » [Wiel, 2002, p. 89]. Cette option s'oriente vers une dédensification urbaine qui n'est pas incompatible avec une localisation de l'habitat pavillonnaire et des pôles d'activités sur un modèle plus urbain, grâce à la création de villes multipolaires avec des noyaux de centralités multifonctionnels bien desservis par les transports en commun [Beaucire, 2000].

Si les orientations des politiques d'urbanisme s'avèreront incontestablement décisives concernant la gestion des mobilités, leur efficacité dépendra également de l'évolution des modes de production économique. Pour ne prendre qu'un exemple, il apparaît que la plus grande flexibilité du travail observée au cours des dernières décennies s'est traduite de manière distincte selon la position dans la hiérarchie salariale. Même s'ils travaillent souvent le soir ou durant le week-end, les cadres bénéficient aujourd'hui d'une plus grande souplesse dans l'organisation de leur emploi du temps quotidien ou annuel. A l'inverse, les ouvriers ou les employés ont vu leurs horaires de travail varier, tout en demeurant très rigides. Les horaires et les semaines de travail décalés, la variabilité des lieux d'emploi (parfois quotidienne), le développement des journées « hachées » dans le tertiaire d'exécution, l'intérim, ne sont plus des modes d'organisation exceptionnels. Ils gagnent de l'importance en particulier parmi ceux qui sont les moins bien armés pour gérer leurs déplacements, surtout lorsque le lieu d'emploi est éloigné du centre et mal desservi. La généralisation de ce mode d'organisation doit impérativement s'accompagner d'une meilleure participation des entreprises face aux difficultés de mobilité rencontrées par certains de leurs salariés.

BIBLIOGRAPHIE

ASCHER FRANÇOIS, *La république contre la ville*, Editions de l'Aube, 1998, 201 p.

ASCHER FRANÇOIS, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Editions de l'Aube, 2001, 110 p.

BAUELLE GUY, DARRIS GÉRARD, OLLIVRO JEAN et PIHAN JEAN. "Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages", *Cybergéo : Revue européenne de géographie*, n°287, pp. 1-17, 2004.

BEGAG AZOUZ, *Espace et exclusion - Mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon*, L'Harmattan, 1995, Paris, 165 p.

BEGAG AZOUZ, *La ville des autres : la famille immigrée et l'espace urbain*, Pul, 1991, Lyon, 159 p.

BOLTANSKI LUC et CHIAPELLO EVE, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard, 1999, 843 p.

CASTEL JEAN-CHARLES. « *Les moyens de la planification, de l'aménagement et du*

développement urbain en Europe » - Une comparaison entre six pays européens (France, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, Espagne, Italie). Université d'été du Conseil Français des Urbanistes, Toulouse, 25-27 Août 2004, 20 p.

CERVERO ROBERT. "Etats-Unis : l'innovation au service de la réinsertion en Californie", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004, pp. 163-177.

CHENU ALAIN et HERPIN NICOLAS. "Une pause dans la marche vers la civilisation des loisirs?" *Economie et Statistiques*, n°352-353, pp. 15-37, 2002.

CHEVALLIER MAURICE. *Usage et accès à l'automobile pour les ménages à faibles ressources : « automobilistes pauvres » et automobilité des personnes à faibles revenus dans les agglomérations lyonnaise et grenobloise*. Rapport de recherche pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. PUCA-PREDIT. 2002, 103 p.

COULAGEON PHILIPPE et MENER PIERRE-MICHEL. "Les loisirs des actifs : un reflet de la stratification sociale", *Economie et Statistiques*, n°352-353, pp. 39-55, 2002.

COUTARD OLIVIER, DUPUY GABRIEL et FOL SYLVIE. *Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni*. Rapport pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. Université Paris X-Nanterre (GAAT) avec la collaboration de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (LATTIS) et de l'Université de Manchester (Graduate School of Social Sciences), 2001, 67 p.

DUPUY GABRIEL, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos-Economica, 1999b, Paris, 160 p.

GALLEZ CAROLINE, POLACCHINI ANNARITA et ORFEUIL JEAN-PIERRE. "L'évolution de la mobilité quotidienne, croissance ou réduction des disparités ?" *Recherche Transport Sécurité*, n°56, pp. 27-42, 1997.

GUÉDEZ ANNIE. "L'exclusion en question et les transports", *Les Annales de la Recherche Urbaines*, n°68-69, pp. 164-169, 1995.

HARZO CHRISTIAN, FAVRE-MERCURET VIRGINIE, COUTY FRÉDÉRIC et CLERGET MARIE-PIERRE. *Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains*. Recherche pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. Rapport final. Observatoire Social de Lyon, 2001, 115 p.

JEMELIN CHRISTOPHE, KAUFMANN VINCENT et BARBEY JULIE. *Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative d'enquêtes-ménages déplacements françaises et suisses*. Colloque Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale, Vaulx-en-Velin, 21-22 Avril 2005, 27 p.

KAUFMANN VINCENT. "La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ?" in M. Bassand, V. Kaufmann et D. Joye. *Enjeux de la sociologie urbaine*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001, Lausanne, pp. 87-102.

KAUFMANN VINCENT. "Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ?" *Cahiers internationaux de sociologie*, PUF, vol. CXVIII, pp. 119-135, 2005.

KAUFMANN VINCENT. *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*. Synthèse et Recherches. 2001 Plus n°48. Centre de Prospective et de Veille scientifique. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 1999, 64 p.

LE BRETON ERIC. "Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004a, pp. 49-73.

- LE BRETON ERIC. "Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004a, pp. 49-73.
- MADRE JEAN-LOUP et MAFFRE JOËLLE. "La mobilité des résidants français. Panorama général et évolution", *Recherche Transports Sécurité*, n°56, pp. 2-26, 1997.
- MAFFRE JOËLLE et VOLATIER JEAN-LUC. *Profils globaux de mobilité. La mobilité globale des français en 1982 et 1994*. Etude réalisée pour le PREDIT et l'ADEME. CREDOC, 1998, 128 p.
- MIGNOT DOMINIQUE, ROSALES MONTANO SYLVIA, HARZO CHRISTIAN, CÉLINE CHOLEZ, CUSSET JEAN MICHEL, DIAZ OLVERA LOURDES, DEGUILHEM YANNICK, LAINEZ VALÉRIE, PAULO CHRISTELLE et PELOT VÉRONIQUE. *Mobilité et Grande Pauvreté*. Recherche financée par le PREDIT-PUCA. Laboratoire d'économie des transports, Observatoire social de Lyon, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2001, 222 p.
- MOREL BERNARD et REDOR PATRICK. "Enquêtes annuelles de recensement 2004 et 2006 : la croissance démographique s'étend toujours plus loin des villes", *INSEE Première*, n°1058, 2006.
- NICOLAS JEAN-PIERRE, POCHET PASCAL et POIMBOEUF HÉLÈNE. "Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ?" *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°41, pp. 53-76, 2002.
- DARBÉRA RICHARD. "Effets redistributifs et allocatifs d'une modification de la TIPP sur les carburants automobiles", *Recherche Transports Sécurité*, n°72, pp. 37-55, 2001.
- ORFEUIL JEAN-PIERRE et MASSOT MARIE-HÉLÈNE. "Penser les mobilités de demain. Essai de clairvoyance prospective", *Le Banquet. Revue du CERAP*, n°22, 2005.
- ORFEUIL JEAN-PIERRE et SOLEYRET DANIELÈ. "Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ?" *Recherche Transports Sécurité*, n°76, pp. 208-221, 2002.
- ORFEUIL JEAN-PIERRE. "Introduction de l'ouvrage", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004a, pp. 11-25.
- ORFEUIL JEAN-PIERRE. 2004b, *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du moyen âge à la société hypermoderne*, IUP / Paris XII / CRETEIL, 40 p. [en ligne] Disponible sur <<http://www.univ-paris12.fr/creteil/2/orfeuil/jpo04e.pdf>>.
- ORFEUIL JEAN-PIERRE. *La mobilité : analyses, représentations, controverses*. Thèse d'habilitation. Institut d'Urbanisme de Paris. Université Paris XII - Val de Marne, 1999, 345 p.
- PAULO, CHRISTELLE. 2006. *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*. Thèse de doctorat de sciences économiques, université Lyon 2.
- RAUCH ANDRÉ. "Les loisirs, un temps libéré ?" *Projet*, n°273, pp. 43-51, 2003.
- ROUGÉ LIONEL. *Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains: entre contraintes, tactiques et captivité*. Colloque Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale, Vaulx-en-Velin, 21-22 Avril 2005.
- ROUQUETTE CÉLINE. "Départs en vacances : la persistance des inégalités", *Economie et statistique*, n°345, pp. 33-53, 2001.
- ROUQUETTE CÉLINE. "Départs en vacances : la persistance des inégalités", *Economie et statistique*, n°345, pp. 33-53, 2001.
- VIARD JEAN. "Temps libre, loisirs, vacances et art de vivre : le triangle des Bermudes des

sociétés modernes", in J. Viard, F. Potier et J.-D. Urbain. *La France des temps libres et des vacances*. Editions de l'Aube, 2002, pp. 3-22.

WIEL MARC, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Architecture + Recherches, 1999, Liège, 149 p.

WIEL MARC, *Ville et automobile*, Descartes & Cie, 2002, Paris, 140 p.

WIEL MARC. "La transition urbaine est-elle réversible ?" in A. Aguiléra, J.-L. Madre et D. Mignot. *Les villes ont-elles achevé leur transition ?* Les collections de l'INRETS, 2005, Arcueil, pp. 15-28.

YONNET PAUL, *Travail, loisir : temps libre et lien social*, Gallimard, 1999, Paris, 324 p.

