



**HAL**  
open science

## Réduire les disparités territoriales et sociales d'accès à la ville. Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs.

David Caubel

### ► To cite this version:

David Caubel. Réduire les disparités territoriales et sociales d'accès à la ville. Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs.. XLIIème Colloque de l'ASRDLF - XIIème Colloque du GRERBAM - Sfax - 4-6 septembre 2006 "Développement local, compétitivité et attractivité des territoires", 2006, pp.21. halshs-00095755

**HAL Id: halshs-00095755**

**<https://shs.hal.science/halshs-00095755>**

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.

**XLII<sup>e</sup> COLLOQUE DE L'ASRDLF – XII<sup>e</sup> COLLOQUE DU GRERBAM  
SFAX**

4, 5 ET 6 SEPTEMBRE 2006

**DÉVELOPPEMENT LOCAL, COMPÉTITIVITÉ ET ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES**

**REDUIRE LES DISPARITES TERRITORIALES ET SOCIALES  
D'ACCES A LA VILLE. UNE REPOSE CONCRETE, MAIS  
IMPARFAITE, PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS.**

David Caubel  
Ingénieur TPE  
LET-ENTPE, Vaulx-en-Velin  
[Caubel.david@gmail.com](mailto:Caubel.david@gmail.com)

**Résumé :**

La question des problèmes sociaux d'accès à la ville s'affiche de plus en plus comme une préoccupation des acteurs de l'action publique. Cela est dû, entre autres, à l'observation de la croissance des inégalités sociales, et de la persistance des processus de ségrégation (aussi bien pour le marché de l'emploi que pour les autres activités de la ville). 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 S.R.U. ou plus récemment avec le rapport « Perroux ». Les arguments justifiant l'action publique en faveur de la justice sociale s'appuient sur les valeurs de la société prônant l'égalité des chances dans l'accès aux biens et l'amélioration des conditions des individus les plus défavorisés. Ce serait un maintien, ou mieux, une minimisation des écarts d'accessibilité aux activités de la ville entre les quartiers les plus démunis et les autres quartiers, entre les différents groupes sociaux, qu'il convient de considérer pour traiter de la justice sociale.

Dans ce contexte, l'objectif de ce papier est double. Premièrement, il s'agit de valider, par la mesure, l'existence de disparités d'accès aux aménités de la ville entre les populations défavorisées et les populations aisées. Deuxièmement, il s'agit de voir quelles réponses peut apporter le développement des transports collectifs pour réduire les disparités d'accès aux aménités de la ville.

**Mots clés :** *inégalités de chances, panier de biens, indicateurs, accessibilité, quartiers défavorisés, transports collectifs, automobile*

**Abstract:**

The question of equal chances between individuals in terms of the access to the town's goods appears to be increasingly central to public action decision makers. This may in part be attributed to the observed growth of social inequalities. It may also result from the persistence or even the worsening of segregation processes (as well for the labour market as for the other urban activities). Even if this issue has long been present in French legislation, the 1990's witnessed its development especially with the law on Solidarity and Urban Renewal or with the "Perroux" report. Arguments justifying public action in favour of equity and social justice underline that society's values stress equal chances in accessing goods and the improvement of the living conditions of the poorest individuals. The maintenance or the reduction of accessibility gaps between the poorest areas and the others, between the different social groups in terms of the town's activities, needs to be taken into account in the fight for social justice.

In this context, the aim of this paper is double. Firstly, we validate, by measurement, the existence of disparities of urban amenities access between the underprivileged populations and the populations easy. Then, we assess the answers that can bring the development of public transport in order to reduce the urban amenities access disparities.

**Key words:** *chances inequality, basket of goods, indicators, accessibility, underprivileged districts, public transport, car*

**Classification JEL :** D63, R29, R49

**Référence de la communication :** B. Développement et disparités territoriales inter- et intra-régionales : mesures et corrections.

## **REDUIRE LES DISPARITES TERRITORIALES ET SOCIALES D'ACCES A LA VILLE. UNE REPONSE CONCRETE, MAIS IMPARFAITE, PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS.**

### **INTRODUCTION**

Le mode de vie est à concevoir comme l'« *identité de la pratique (ou de l'ensemble des pratiques) chez une pluralité d'individus* ». La pratique, quant à elle, désigne et unifie « *un agrégat humain en tant que chaque unité élémentaire a le ou les même(s) usage(s)* » (Juan, 1991). Les modes de vie des individus, reflet des pratiques et des relations sociales, se composent avec l'ensemble des éléments présents dans l'espace urbain, entre autres avec les activités, biens et services dont les individus peuvent avoir besoin. Selon P. Bourdieu (1979), les modes de vie constituent « *le pur signe de l'intériorisation individuelle ou collective des dispositions associées à la position dans l'espace social* » et de ce fait, les individus participent - avec des capacités stratégiques inégales - à la prise en considération de leurs pratiques et situations sociales.

Les changements observables de la société urbaine (économie de services, activités professionnelles post-industrielles plus cognitives, plus denses et plus flexibles (Boulin et al, 2002 ; Paquot, 2001), entrée croissante des femmes sur le marché du travail, fragmentation et un éclatement des différents temps alloués aux activités) et des modes de vie (individualisme, structure familiale chaotique ou atomique) influencent les pratiques de mobilité des individus (diversification des besoins et des motifs de déplacements). Ainsi, « *toutes les catégories sociales ne manifestent pas les mêmes types d'agacement face aux dysfonctionnements temporels* » (Godard et de Singly, cité dans Paquot, 2001) qu'elles consacrent aux activités. Ces changements influencent également les capacités stratégiques qu'un individu a d'accéder aux activités, biens et services du quotidien. Ces capacités se différencient selon les situations sociales, les niveaux de vie et/ou les territoires. Ces évolutions, au cœur de la relation entre les besoins des individus et les aménités urbaines, peuvent créer, réduire ou amplifier des inégalités inter-individuelles d'accès à la ville.

Ces évolutions observables de la société et des individus conduisent à considérer dans les processus décisionnels les aspects de la dimension sociale du développement durable, ici réduite aux questions d'égalités d'accès à la ville. Ces préoccupations des décideurs s'affirment de plus en plus dans les outils réglementaires et législatifs français. Depuis la L.O.T.I. (1982), les discours des décideurs font ressortir des valeurs d'égalité de droit et de chances individuelles vis-à-vis des aménités de l'espace urbain. Un des objectifs des politiques de transports concerne à prévenir les inégalités qui risquent de s'instaurer ou de s'accroître entre les individus qui, selon leurs capacités stratégiques individuelles (niveaux de vie, positions sociales, entre autres), seront ou non en mesure de bénéficier des aménités de la ville. La recherche d'une cohésion sociale dans l'espace urbain passe par un développement du droit au transport et des chances pour tous d'accéder aux ressources de la ville. L'accès de tous aux aménités – et entre autres, aux services de reproduction sociale - fonde le droit au transport comme condition d'égalité de chances pour chacun.

Dans ce contexte, notre papier consiste à voir quelles réponses peut apporter le développement des transports collectifs pour réduire les disparités d'accès aux aménités de la ville (accès à un panier de biens, défini comme les activités du quotidien).

Dans un premier temps, le papier vise à préciser cet objectif en pointant l'importance de la question de l'accès à la ville dans un contexte de croissance des inégalités et de persistance des processus de ségrégation socio-spatiale. Dès lors, après une brève présentation de la méthode utilisée pour mesurer les conditions d'accès à la ville, nous validons, en deuxième

partie, sur l'agglomération lyonnaise, à la date de 1999, l'existence de disparités et d'inégalités d'accès aux aménités de la ville – pour la voiture particulière et pour les transports collectifs - entre les populations des quartiers riches ou pauvres<sup>1</sup>. Cette analyse pose l'interrogation de la correction des disparités territoriales et sociales d'accès à la ville par la mise en œuvre de politiques de transports. Pour cela, nous nous basons sur le registre de la définition d'une norme complexe, multidimensionnelle et présupposée par la question de l'égalité des chances pour tous. Elle part de l'identification d'une « norme de la société », expression de l'exigence de mobilité et d'accès à la ville que la société adresse aux individus, mais qui tend à exclure une frange de la population.

Par conséquent, la lutte contre les inégalités ou la réduction des écarts d'accès à la ville entre les individus ou les territoires passe par la définition et le contenu d'une politique de transports pouvant prendre plusieurs formes. Passe-t-elle par le développement de réseaux de transports collectifs visant à être aussi performant que l'automobile pour accéder à la ville ? Passe-t-elle, plus modestement, par le développement des réseaux de transports collectifs pour réduire les écarts de capacités entre les populations tributaires de ce mode de déplacements ? En troisième partie du papier, nous tentons de répondre à ces interrogations en évaluant les impacts du développement des réseaux de transports collectifs, en nous basant sur une interprétation du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise (Caubel, 2006).

## **I. L'ACCES A LA VILLE, PREOCCUPATION MAJEURE POUR LUTTER CONTRE LA SEGREGATION**

Avant de présenter sommairement les méthodes que nous utilisons de mesures des conditions d'accès aux activités urbaines, cette partie insiste sur l'importance de la prise en compte de la question de l'accès à la ville, enjeu de plus en plus important pour les décideurs et pour l'action publique, dans un contexte de croissance des inégalités (Avenel, 2004 ; Mignot et Buisson, eds, 2005) et de persistance de la ségrégation.

### **1. Accès à la ville et ségrégation vis-à-vis de l'ensemble des aménités urbaines**

La définition du concept de ségrégation fait l'objet de controverses. Nous reprenons la définition de Y. Grafmeyer (2000), affirmant qu'elle n'est pas une loi universelle, mais plutôt le résultat d'un processus de mise à distance sociale et de séparation physique. T. Schelling (1978) en a identifié trois processus essentiels qui peuvent interagir simultanément. La ségrégation peut être soit le résultat collectif d'un arrangement des comportements individuels consciemment ou inconsciemment discriminatoires, soit le simple effet des inégalités inhérentes à la différenciation sociale, soit le résultat d'actions organisées de séparation physique et sociale mises en place par des volontés collectives.

Au-delà des analyses largement développées en ce qui concerne les processus de ségrégation résidentielle ou sur le marché de l'emploi, les sciences humaines et sociales commencent à s'intéresser également aux inégalités d'accès aux biens et aux aménités de la ville. L'objet est de comprendre, dans les processus de ségrégation, plus finement des mécanismes de mise à distance sociale et de séparation physique des individus. Toutefois, la littérature est relativement restreinte en ce qui concerne les inégalités de chances d'accès aux activités de service aux ménages. Les travaux de Pinçon-Charlot et al. (1986), concernant la localisation des équipements collectifs en relation avec le statut social des résidents des différents quartiers de la région parisienne, ont montré le jeu des rapports sociaux « *qui sont au principe des inégalités de conditions et de positions* » (Grafmeyer, 2000). Ils mettent notamment en

---

<sup>1</sup> L'originalité du sujet est de mesurer, à l'échelle infra-communale, les disparités des conditions d'accès des ménages aux activités de la ville. Peu de travaux ont analysé, jusqu'à présent, les processus de ségrégation au niveau infra-communal, qui permet de préciser et d'affiner les connaissances déjà acquises par ailleurs à des échelons territoriaux plus grossiers.

exergue des liens entre la ségrégation de l'habitat, la ségrégation sur le marché de l'emploi et les inégalités d'accès aux équipements collectifs. Les enquêtes « Emploi du temps » de l'I.N.S.E.E. permettent de rendre compte des pratiques qu'ont les individus vis-à-vis des activités de la ville, sans toutefois rendre compte des inégalités de possibilité d'accès à la ville. 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. Ces analyses s'intéressent particulièrement aux questions d'accessibilité à un ensemble de services et d'équipements collectifs diversifiés, à des activités au service des ménages, à l'école, etc.

Si de tels travaux se développent, c'est parce que « *la conception de la pauvreté* » et de la mise à « distance sociale » de certaines catégories sociales jusqu'alors envisagée, « *laisse dans l'ombre d'autres types de ressources comme les services sociaux (...) et les équipements collectifs (...) auxquels les populations pauvres ont ou n'ont pas accès (ou encore un accès limité en raison de la distribution spatiale de ces services et équipements)* » (Apparicio et Séguin, 2005) alors qu'elles en expriment le besoin d'accès comme tous les individus. A.-M. Séguin et G. Divay (2002) montrent que l'accessibilité plus ou moins facile à ces activités, pour les individus mis à « distance sociale », peut tout aussi bien accroître ou compenser le déficit de ressources dont ces derniers peuvent avoir besoin au quotidien. Les processus de ségrégation peuvent s'expliquer par des chances inégales d'accès aux activités de services aux ménages. Plus encore, ce sont les capacités stratégiques individuelles (Sen, 1992), les choix et les libertés de certaines catégories d'individus qui peuvent être altérées.

## **2. Inégalités, ségrégations, processus persistants et croissants**

Durant ces vingt dernières années, une très large partie de la population a pu bénéficier d'une amélioration générale de l'accessibilité dans les territoires urbains. La démocratisation de la voiture, ainsi que l'amélioration des performances des transports collectifs permettent aux individus de bénéficier d'un potentiel de ressources de plus en plus important. Cependant, la mobilité urbaine des individus révèle des différenciations et des inégalités. Les inégalités sociales ou spatiales sont le résultat de nombreux paramètres concomitants, dont, entre autres, les conditions de la mobilité urbaine au sens de M. Wiel (2002), fortement contraintes par les activités que réalisent les individus.

Les inégalités de la mobilité urbaine peuvent être caractérisées par des pratiques de déplacements spécifiques et différentes selon les territoires urbains ou selon les profils socioprofessionnels des individus. Les caractéristiques sociales, professionnelles et économiques des individus renvoient à des différenciations sociales et à des inégalités verticales – en fonction des ressources des ménages – qui s'accompagnent d'inégalités en termes d'accès aux modes de déplacements ou de motorisation, contraintes de la mobilité individuelle et de l'accès à la ville (Paulo, 2006 ; Caubel, 2006).

D'autre part, les évolutions des espaces géographiques et des modes de vie des individus s'accompagnent d'une différenciation des territoires dans les milieux urbains. La spécialisation ou stratification sociale des territoires peut avoir pour conséquence une ségrégation sociale et spatiale de certaines catégories d'individus. Elle peut se traduire par une assignation territoriale (Coutard, et al, 2004) plus ou moins contrainte de certains individus, qui, de fait, se retrouvent pénalisés en termes d'insertion sociale et d'accès aux activités de la ville ou au marché de l'emploi. En outre, l'évolution fonctionnelle des territoires urbains a dissout les adéquations existantes, par exemple, entre les lieux d'habitat et les lieux d'emplois (cf. Mignot, 2002). L'évolution fonctionnelle des espaces urbains et de la localisation des activités crée des disparités territoriales qui agissent sur la mobilité et l'accessibilité à la ville. Cette dégradation d'accès aux activités, biens et services de la ville devient plus forte lorsque les individus se trouvent confrontés aux problèmes d'accès à un mode de transport en particulier. S. Wenglenski (2005) montre, à ce titre, qu'« *en termes de potentiel de*

déplacement, d'une part, les différentiels de localisation des résidences et des emplois, d'autre part, l'inégal accès des actifs à la voiture sous-tendent pour une large part le constat de marchés de l'emploi inégaux entre actifs des différentes catégories socio-professionnelles au détriment des plus modestes ». Elle montre que, dans la région parisienne, s'il y a un maintien des niveaux moyens d'accessibilité à l'emploi des cadres, cela est dû à l'alternative fournie par les transports en commun. En revanche, la situation des ouvriers est tributaire d'un recours nécessaire à la voiture particulière. Cette situation est quelque peu paradoxale, puisque ce sont ces derniers qui ont les contraintes financières les plus fortes pour accéder à la voiture. De plus, S. Wenglenski (2003, 2005) montre que les distances importantes à parcourir peuvent être un frein aux déplacements des individus défavorisés, contraignant, avec d'autres facteurs endogènes ou exogènes à leur personne, les droits et les libertés dont ils jouissent. C'est le cas de « ceux (...), qu'en plus des difficultés matérielles, (dont) l'épreuve douloureuse d'une expérience sociale adverse expose à des empêchements liés à des représentations et des perceptions négatives de l'espace ; ceux dont les marges de manœuvre en matière de localisation résidentielle – stratégique en termes de potentiel de mobilité – sont peu extensibles ; ceux dont l'accès à la voiture demeure discriminé ; ceux enfin dont la précarisation de l'emploi exige le plus de mobilité » (Wenglenski, 2005).

Après une période où les inégalités ont semblé se réduire (Mignot et Rosales, 2006), c'est dans un contexte global de l'observation de la croissance des inégalités entre les individus (Avenel, 2004) et de la persistance, si ce n'est l'aggravation, des processus de ségrégation (Mignot et Buisson, eds., 2005) que les préoccupations de l'accès à la ville se posent. Le processus de ségrégation se propage de manière cumulative dans l'espace urbain et dans les temporalités des individus, tout en ayant des implications sur l'ensemble des « dimensions de la vie quotidienne » des citoyens (Avenel, 2004). Les incidences de la croissance des inégalités et de la persistance de la ségrégation spatiale se font ressentir non seulement sur le marché de l'emploi et l'accès à un emploi, sur les conditions de réussite scolaire et de constitution d'un capital humain, mais aussi plus généralement sur les potentialités urbaines. Les potentialités urbaines renvoient à l'ensemble des aménités de la ville, et en particulier à l'ensemble des activités, biens et services dont les individus peuvent avoir besoin au quotidien.

Se pose alors la question du droit au transport, mais plus encore, la question de l'égalité des chances entre les individus.

### **3. Un enjeu des décideurs et de l'action publique**

La notion de développement durable, l'évolution des territoires urbains, l'évolution des modes de vie des individus, la croissance des inégalités et les processus de ségrégation urbaine (Bassand et al, 2001 ; Mignot et Buisson, eds, 2005) changent les visions et les pratiques des décideurs en matière d'aménagement du territoire.

Si l'insertion sociale par le travail permet de lutter contre la pauvreté, J. Jenson (2001) rappelle qu'il est important de garantir une répartition plus équitable des opportunités sociales. Ainsi, pour lutter contre l'exclusion sociale des plus démunis, il insiste sur l'enjeu fondamental d'un bon accès aux aménités de la ville. De plus, pour Y. Grafmeyer (2000), puisque les citoyens tendent à s'inscrire dans des territoires dont certains peuvent renforcer les difficultés d'intégration économique, sociale, scolaire ou culturelle, « les processus enchevêtrés de ségrégation et d'exclusion obligent à prendre plus que jamais en compte la dimension proprement urbaine des problèmes sociaux » dans les politiques d'aménagement urbain – et notamment, de transports urbains.

Les changements de visions et les pratiques des décideurs en matière d'aménagement du territoire conduisent notamment à considérer, dans les processus d'action publique, la question de l'accès à la ville, des inégalités de chances entre les individus et des processus de ségrégation. Même si cette préoccupation est affichée de longue date dans les textes législatifs

(L.O.T.I., 1982), les années 1990 en révèlent une montée en puissance avec notamment la loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (2000). Le rapport « Perroux » (2005) du Commissariat Général du Plan sur la localisation des activités économiques et les stratégies à adopter par l'Etat, insiste sur les arguments justifiant l'action publique en faveur d'équité et de justice sociale, en rappelant que les valeurs de la société prônent l'égalité des chances dans l'accès aux biens et l'amélioration des conditions des individus les plus défavorisés. « *Un moyen de justifier l'aide aux régions défavorisées est de s'appuyer sur des critères de justice sociale, tels qu'on les trouve chez John Rawls et Amartya Sen* » (Mouhoud, 2005). L'auteur insiste également sur le maintien des services et des équipements publics collectifs dans les zones en difficulté, pour que les écarts d'accessibilité à ces services ne s'accroissent pas avec les autres quartiers moins pénalisés. Mais, ce type d'actions ne conduit pas directement à une situation équitable. Ne faudrait-il pas maîtriser l'implantation des services dans les quartiers dits « non défavorisés » en même temps qu'ils sont maintenus dans les quartiers les plus démunis, pour ne pas accroître les écarts d'accessibilité ? C'est bien le maintien, et mieux encore, la minimisation des écarts d'accessibilité entre les quartiers les plus démunis et les autres quartiers, entre les différents groupes sociaux, vis-à-vis des activités de la ville, qu'il convient de prendre en compte pour traiter de la justice sociale.

*Encadré 1 : De l'égalité de droit à l'égalité des chances, une préoccupation de la société française*

« Les inégalités croissantes et les nouvelles inégalités, leurs causes multiples et les conséquences à tous niveaux rendent compte qu'il y a des problèmes fondamentaux au sein de la société (...) »

Le Conseil d'Etat, dans son rapport public de 1996 sur le principe de l'égalité, affirme que « le principe d'égalité est menacé si la société dont il fonde l'ordre juridique voit s'étendre de nouvelles et graves inégalités », ce qui est le cas en France aujourd'hui. Dans ce cas, le principe d'égalité joue davantage sa crédibilité sur le terrain de l'égalité des chances. Compromise par une précarisation d'une partie de la population et notamment de la jeunesse, cette égalité ne peut être confortée que par une conception plus active de la solidarité (...). On voit d'ailleurs se dessiner de nouvelles figures de l'égalité des chances autour des thèmes de l'équité économique et sociale, de l'égalité des territoires (...) Le rétablissement de l'égalité des chances est devenu un objectif nécessaire à la préservation du principe d'égalité au centre de notre Etat de droit.

Cette évolution de l'égalité des droits à l'égalité des chances est relativement récente. (...) L'idée d'égalité s'est élargie petit à petit dans le siècle qui vient de s'achever au domaine économique et social : égalité des droits économiques et sociaux (...), et égalité des chances (...). Ces dispositifs, constituant ce qu'on appelle l'Etat-providence, sont fortement ancrés dans le droit français. (...) Ces dispositifs (...) produisaient jusqu'il n'y a pas si longtemps « le sentiment d'un certain progrès vers cette égalité réelle ». En effet, ce sentiment de progrès pour tous est mis en cause par les crises économiques et sociales et par les inégalités produites, et de ce fait l'Etat-providence est critiqué de tous bords, pour son apparente incapacité à faire face et par rapport aux coûts et à l'efficacité de ses investissements. (...)

C'est pour cela qu'on est dans une transition entre l'égalité des droits, qui reste fondamentale et permanente, et l'égalité des chances, car il est devenu de plus en plus difficile de lutter contre l'exclusion dans une société où la solidarité se fragilise et où la montée de l'individualisme suscite un certain retour du citoyen vers la sphère du privé, en se renfermant.

De ce fait, et malgré les mises en cause de l'Etat-providence, celui-ci reste, et encore plus depuis ces dernières années, le vecteur essentiel de la solidarité nationale. Si les garanties instaurées sont insuffisantes pour éviter les fractures constatées aujourd'hui, celles-ci restent quand même le soubassement d'une « égalité minimale » des individus au sein de la société française. »

Sources : (Rosales et al, 2002)

Les préoccupations de justice sociale et d'égalité sont présentes à tous les niveaux de décisions - pas seulement dans le domaine des transports - et notamment au niveau de « l'Etat-providence » (Rosales et al, 2002). A une nuance près, c'est que les changements que la société et les secteurs économique et social ont connus, modifient les notions d'égalité. S. Rosales et al. (2002) montrent l'existence, de la part des acteurs publics, d'une recherche permanente de l'égalité entre les individus ou entre les territoires. Cette recherche est un moyen de préserver la société et ses fondements. Même si l'égalité des droits est toujours une préoccupation majeure des planificateurs et reste un trait majeur de la société et de l'Etat français, la recherche d'une égalité des chances entre les individus ou les territoires devient de plus en plus préoccupante dans les réflexions et les documents d'orientation étatiques et

locaux de la société française (Encadré 1). Cela s'affirme par la recherche d'une cohésion sociale et une réduction des disparités socio-économiques (Vandersmissen, 2002), notamment dans le domaine des transports urbains. L'accès de tous aux activités de la ville – entre autres, aux services pour les individus et les ménages - serait la déclinaison d'un droit au transport pour tous comme condition d'égalité des chances.

D'autre part, S. Wachter (2001) affirme que c'est à partir de ces valeurs qu'il est possible de prendre en compte à la fois l'ensemble et la diversité des individus. C'est bien par le développement de politiques sur l'égalisation des chances ou sur la réduction des écarts de capacités stratégiques (« capacités » selon A. Sen (1992)) individuelles en termes d'accès aux activités de la ville qu'il est possible, au sens de J.-P. Fitoussi et P. Rosanvallon (1996), de prendre en compte les inégalités et questions d'équité sociale dans la prise de décision. L'égalité des chances est consubstantielle de la démocratie.

#### **4. Mesurer les disparités des conditions d'accès à la ville**

Dans ce contexte, nous avons construit une méthodologie d'analyse des (in)égalités de chances d'accès aux activités de la ville. Cette méthodologie passe par la définition d'un panier de biens et la définition d'un indicateur d'accès à ce panier de biens.

##### **4.1. Accès à la ville pour tous ?**

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. Elle 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 socioprofessionnelle 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). Cela conduit à caractériser ce que pourrait être un égal accès pour tous aux activités. Il est défini 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.

##### **4.2. Accéder à un panier de biens**

Pour prendre en compte les besoins de bases, *a minima*, de tous les individus, l'accès à la ville pour tous est réduit à l'accès à un panier de biens, unique pour tous. Ce panier de biens est défini comme étant une structure *a minima* des motifs de déplacements les plus récurrents pour tous les individus, précisée par les activités économiques de reproduction sociale dans la ville en quatre types : les commerces, la santé, les démarches / aides à la personne et les loisirs.

Ces définitions normatives auraient tendance à biaiser la référence aux besoins quotidiens qu'expriment les individus. Le besoin est défini comme étant « *la reconnaissance de la nécessité d'un bien ou d'un service* » (Blouin et al, 1995). Il se réfère à quelque chose qui, à la fois, fait défaut et est indispensable à la vie quotidienne des individus. Il est l'expression de la recherche de moyen déterminé pour parvenir à une fin déterminée ou pour accéder aux biens ou services faisant défaut à l'individu. Faire référence exhaustivement aux besoins reviendrait à rendre compte, par les pratiques de mobilité et/ou les pratiques et relations sociales, des préférences (non) révélées des individus en termes d'accès aux activités du quotidien.

Toutefois, cette approche normative permet la mise en évidence des potentialités individuelles d'accès à la ville, en l'occurrence à un panier de biens. Afin de la justifier, nous pouvons considérer que « *sur un grand nombre de critère, l'accès égalitaire aux biens de consommation s'est développé* ». L'ensemble des individus peut exprimer les mêmes besoins, sans accéder aux mêmes types de biens, « *si l'on définit la démocratisation comme*



*l'élargissement de l'accès à un bien* » (Dubet, 2000). Mais, l'approche normative proposée ne sauraient être coercitive. Elle ne prétend pas dicter les comportements individuels, ni restreindre les libertés d'opportunités et les choix des individus en relation avec leurs besoins et leurs désirs. Elle est, au contraire, positive. Elle tente de cerner un panel d'activités – sans prétendre affirmer que sa définition soit unanime - que les collectivités ou l'état, garants de l'égalité des chances, pourraient considérer comme essentiel pour que tous les citoyens, quelle que soit leur appartenance sociale ou leur niveau de vie, y aient des potentialités d'accès équivalentes.

### **4.3. Mesure de l'accès au panier de biens**

Afin de mesurer les (in)égalités des chances entre les individus, nous avons construit un indicateur d'accessibilité au panier de biens (Caubel, 2006). Le principe de cet indicateur est le suivant.

Pour chaque lieu de résidence, pour un service du panier de biens et pour un mode de déplacements (voiture particulière ou transports collectifs), nous recherchons le temps de déplacement qui permet de couvrir le territoire (un ensemble de zones potentiellement accessibles) sur lequel on obtient le nombre moyen d'activités – du service étudié - pour 1000 habitants de l'agglomération. Dès lors, la mesure de l'accessibilité au panier de biens depuis une zone de résidence est donc le temps maximal parmi les temps d'accès à chaque type de services depuis cette même zone. Ainsi, sur la base d'un panier de biens initialement égal pour tous les individus, nous évaluons l'espace potentiel décrivant l'ensemble des choix possibles des destinations - jusqu'où se déplacer en termes de temps de déplacements - pour avoir les chances d'y accéder.

## **II. UNE NORME DE SOCIÉTÉ, EXIGENCE DE MOBILITÉ ET D'ACCÈS À LA VILLE**

Nous allons maintenant présenter les conditions d'accès au panier de biens en 1999 pour les quartiers riches et les quartiers pauvres de l'agglomération lyonnaise. Ces résultats rendront compte des exigences de mobilité et d'accès à la ville que la société adresse à l'ensemble des citoyens. Ils mettront en évidence ce que nous pourrions identifier comme une norme de la société en termes d'accès aux activités de la ville, norme excluant certaines catégories sociales les plus modestes. Dès lors, cela nous amènera à nous interroger sur les exigences à atteindre dans la définition des politiques de transports urbains, afin de réduire les inégalités avérées d'accessibilité et afin de réduire les écarts de capacités stratégiques des habitants des différents quartiers par rapport à la norme en termes d'accès aux activités du panier de biens.

### **1. Quel accès à la ville en 1999 ?**

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

#### **1.1. Pas d'inégalités d'accès à la ville en voiture particulière**

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 (qu'ils soient riches ou pauvres) des quartiers aisés ou défavorisés, il n'existe pas d'inégalité d'accès au panier de biens en voiture particulière. Dès que les individus ont la possibilité d'utiliser l'automobile, ils accèdent très rapidement aux activités de la ville - en une dizaine de minutes.

*Tableau 1 : Temps d'accès au panier de biens en voiture particulière*

	Temps d'accès au panier de biens	Ecart-type
Quartiers riches	10.5 minutes	1.1 minutes
Quartiers pauvres	10.3 minutes	1 minute

Source: Caubel, 2006

Ce résultat est conforme à ceux qui sont 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).

### **1.2. Inégal accès aux modes de transports et inégal accès à la ville**

Malgré cela, il existe des disparités significatives d'accès aux modes de transports entre les différents types de quartiers. Ces disparités en conditionnent l'accès au panier de biens. Alors que les individus des quartiers pauvres sont près de deux tiers à appartenir à des ménages déclarant posséder au moins une voiture particulière en 1999, c'est quasiment l'ensemble des individus des quartiers riches qui en possèdent au moins une. L'accès au panier de biens des « non motorisés » s'effectue potentiellement avec les transports collectifs qui s'avèrent être, en moyenne, trois fois moins performants que la voiture particulière, en termes de temps d'accès au panier de biens – une trentaine de minutes (Tableau 2). Si ce ne sont que 5% des habitants des quartiers riches qui sont susceptibles d'être dans cette situation, ils sont un tiers dans les quartiers pauvres. Un inégal accès aux modes de déplacements se traduit donc par une inégalité de chances entre les populations riches et pauvres.

*Tableau 2 : Différences de temps d'accès au panier de biens en voiture et transports collectifs*

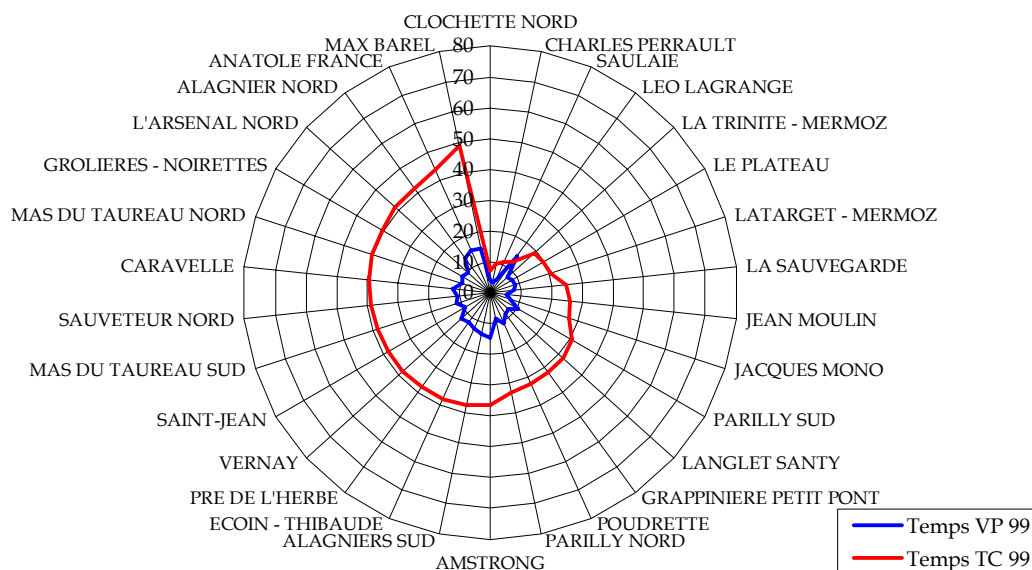
	Temps d'accès (en minutes)			Part des individus motorisés	
	En VP	En TC	Ratio TC / VP	0 VP	1 VP ou plus
Quartiers riches	10,5	35,6	3,4	5%	95%
Quartiers pauvres	10,3	32,2	3,1	31%	69%

Source: Caubel, 2006

### **1.3. Disparités d'accès en transports collectifs**

Par ailleurs, les disparités sont significatives entre les différents quartiers, lorsqu'on rend compte des conditions d'accès en transports collectifs au panier de biens. Les temps d'accès varient dans un rapport de un à quatre (Figure 1). Alors que pour certains quartiers, l'accès en transports collectifs au panier de biens est comparable à celui de la voiture particulière, pour d'autres, il est beaucoup plus contraint en termes de temps. Ainsi, plus des trois quarts de la population des quartiers pauvres prétendant aux activités du panier de biens peuvent y accéder en un temps supérieur à trente minutes. Ce n'est que la moitié des quartiers riches qui sont dans cette situation.

Figure 1 : Temps d'accès au panier de biens en voiture et en transports collectifs depuis les quartiers pauvres



Source: Caubel, 2006

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 quartiers. 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.

#### 1.4. Dynamiques urbaines et évolution de l'accès à la ville

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

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

Les changements de localisation des dynamiques urbaines, exclusivement favorable aux plus aisés, creusent des écarts d'accès avec les habitants des quartiers pauvres qui peuvent être qualifiés de perdants. Tout se passe comme si les groupes sociaux dominants, par leur force économique ou consommatrice, façonnaient l'implantation des activités dans leurs territoires vécus, au détriment des populations les plus faibles (Halbwachs, 1932 ; Roncayolo, 1997).

Cette tendance globale se précise lors de l'analyse de l'accès en transports collectifs à chacun des services du panier de biens (commerces, santé, démarches / aide à la personne et loisirs) (Tableau 3). Pour près de la moitié de la population des quartiers pauvres, l'accès en transports collectifs aux commerces est fortement réduit entre 1990 et 1999. A. Aguilera et al. (1999) constatent que « la répartition géographique est très proche de la répartition de la population » dans l'agglomération lyonnaise, et que l'évolution de la localisation des commerces constatée sur la période allant de 1982 à 1996 est caractérisée par un déclin dans le centre-ville (Lyon et Villeurbanne) et des communes de la première couronne, au profit

notamment de communes plus éloignées. Cette tendance perdure, dans une moindre mesure, entre 1990 et 1999. Elle se traduit inévitablement par un éloignement relatif des commerces par rapport aux quartiers pauvres et un rapprochement relatif par rapport aux quartiers riches. Ce constat est encore plus marqué pour les loisirs. Ces activités, se démocratisant durant les années 1990, s'installent de préférence en seconde couronne de l'agglomération, territoire où se situent principalement les quartiers aisés.

Tableau 3 : Impacts de l'évolution de la localisation des activités sur les conditions d'accès des quartiers riches et des quartiers pauvres

	Part des habitants des quartiers riches		Part des habitants des quartiers pauvres	
	Gagnants	Perdants	Gagnants	Perdants
Commerces	45,0% -8,4 minutes <sup>(a)</sup>	16,9% +3,7 minutes	12,8% -9,3 minutes	48,4% +10,5 minutes
Santé	25,8% -8,3 minutes	17,9% +6,4 minutes	16,2% -7,5 minutes	40,3% +3 minutes
Démarches / aide à la personne	31,9% -19,4 minutes	24,5% +3,6 minutes	13,9% -10,5 minutes	46,2% +2,8 minutes
Loisirs	46,7% -17,9 minutes	27,9% +3,6 minutes	12,3% -2,7 minutes	54,0% +1,4 minutes
Ensemble du panier de biens	49,4% -6,6 minutes	29,9% +4,1 minutes	11,5% -1,6 minutes	50,1% +2,1 minutes

<sup>(a)</sup> Différentiel moyen de temps d'accès entre 1990 et 1999

Source: Caubel, 2006

L'évolution de la localisation des services de démarches et d'aide à la personne, quant à elle, conduit à de forts gains d'accessibilité pour les habitants des quartiers riches (Tableau 3). Ces individus bénéficient directement de l'implantation de ces services à proximité de leur lieu de résidence. Par contre, les habitants des quartiers pauvres subissent des pertes d'accès à ces services, qui s'avèrent être très importantes sur certains territoires. Ce résultat est contraire aux objectifs de la mise en œuvre de la charte de services publics de 1992. A ce titre, les politiques volontaristes des années 1990 n'ont pas su maîtriser la localisation des services sociaux dans les territoires alentours des quartiers sensibles. Ce diagnostic rejoint, dans une moindre mesure, l'analyse de Y. Siblot, à propos des politiques visant à adapter les services publics aux quartiers sensibles. Leur mise en œuvre s'appuie sur des expertises décrivant les populations les plus démunies sur un mode misérabiliste (passivité, remise de soi, expériences d'humiliation). Ces politiques ont minimisé les difficultés liées au manque de services. Ne prônant pas pour la création de services supplémentaires, elles plaident pour « *leur adaptation via la mise en place de services spécifiques. (...) (Ce qui) semble devoir conduire (...) à la mise à distance des habitants* » (Siblot, 2005) des quartiers sensibles.

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

## **2. Quelle question sociale liée à la mobilité et à l'accessibilité ?**

### **2.1. La norme de société en termes d'accès à la ville**

L'interprétation des résultats par rapport à l'interrogation sur l'égalité des chances d'accès à la ville conduit à valider la reformulation de la question sociale liée à la mobilité. Cette question sociale se situe dans un cercle vertueux. En effet, selon M.-H. Massot et J.-P. Orfeuil (2005), 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. Elle « *n'est pas que le produit d'une contrainte ou d'un « modèle » (de la société) qui s'impose à tous, (puisque) la voiture permet des déplacements et des programmes d'activités impossibles ou très difficiles en transports collectifs* » (Chevalier, 2002). Mais, même si elle n'est pas qu'une contrainte ou un modèle de la société, l'automobilité contribue à une « norme sociale » et à être un poids pour certaines catégories d'individus. Conjointement, l'usage de la voiture comme mode de déplacement principal ainsi que les politiques relevant de l'automobilité fixent la « norme » ou un « modèle » en ce qui concerne la mobilité et l'accès à la ville. « *La norme de l'accessibilité automobile guide de plus en plus les logiques d'implantation et d'aménagement, au détriment de l'usage des autres modes* » (Dupuit, 1995, dans Jourdan et Maralpin, 2003).

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. Si comme l'affirme M. Chevalier (2002), l'usage de la voiture ne peut être compris qu'en référence à des aménités, des réseaux ou sociabilités dont elle est l'outil indispensable. La diversification des possibilités d'accès à la ville à laquelle l'automobilité contribue saurait être une menace pour certains groupes sociaux vis-à-vis des activités urbaines dont ils ont besoin au quotidien. En effet, la norme de la société, telle que mise en évidence dans nos travaux, 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.

### **2.2. Les capacités stratégiques individuelles et la norme**

Si « *la détention d'une automobile devient une capacité stratégique pour accéder aux différents marchés urbains* » (Orfeuil, 2001) et diversifie les possibilités d'accès à la ville pour tous les citoyens, les contraintes sociales nuancent également ces possibilités. Comme l'affirment M.-H. Massot et J.-P. Orfeuil (2005), ce sont les différentes caractéristiques socio-économiques et les différentes capacités stratégiques individuelles (capacités selon A. Sen) pour accéder à l'automobile, trouver résidence, pour se déplacer et pour influencer la localisation des activités qui nuancent ces possibilités. Cette affirmation est mise en évidence dans nos travaux, notamment par les disparités d'accès à la voiture entre les habitants des quartiers aisés et des quartiers pauvres, impliquant des inégalités d'accès à la ville – notamment pour ceux n'ayant pas accès à ce mode de déplacements. Par ailleurs, l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 – notamment des activités de types commerces ou loisirs - rend compte des évolutions de l'accessibilité intimement liées aux localisations des classes dominantes et au détriment des populations les plus démunies.

Ainsi, non seulement l'automobilité et les politiques en relevant contribuent à un modèle de la société, mais également les capacités stratégiques du plus grand nombre des individus fixent cette « norme de société » en termes de mobilité (Massot et Orfeuil, 2005) et d'accessibilité, et ce, en rendant les conditions d'accès à la ville plus difficile pour une frange de la population.

### **2.3. Orientation, contenu et définition d'une politique de transport**

Dès lors que l'analyse dynamique de la mobilité et de l'accessibilité est ainsi formulée, M.-H. Massot et J.-P. Orfeuill (2005) affirment que 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 et la norme de la société.

Les politiques d'aménagement du territoire et en particulier celles ayant une vocation sociale, se doivent d'être orientées vers la prise en compte de ces écarts en termes d'accès à la ville – et en amont en termes d'accès à l'automobile. L'objectif recherché d'une telle politique serait de maintenir, voire mieux, de réduire les écarts de capacités d'accès à la ville entre les différents groupes sociaux. Cela pourrait également être celui d'une réduction des écarts à la norme de la société en termes d'automobilité, en visant à réintégrer les franges de la population qui en sont exclus.

Dans ce contexte, le contenu d'une politique de transports peut se traduire par la définition d'une norme d'égalisation des chances d'accès à la ville. Cette définition peut prendre plusieurs formes.

Une des définitions possibles pourrait être celle du développement des réseaux de transports collectifs urbains visant à être aussi performant que l'automobile pour accéder à la ville. Est-ce que le contenu d'une politique de transports peut agir sur les vitesses – augmentation de celles des transports collectifs et/ou réduction de celles de la voiture - ? Ce qui peut constituer un facteur de régulation de la forme urbaine selon M. Wiel (2002) ou réduire les écarts en termes de temps d'accès à la ville entre les usagers automobilistes et les utilisateurs des transports collectifs urbains. Plus modestement, le contenu et la définition d'une politique pourraient passer par le développement des réseaux de transports collectifs urbain visant à réduire les écarts de capacités stratégiques d'accès à la ville entre les populations tributaires de ce mode de déplacements. Enfin, compte tenu du pouvoir égalisateur de la voiture mis en évidence précédemment, une autre définition possible d'une politique de transports pourrait être celle de subventionner l'accès à l'automobile et son usage pour les ménages les plus modestes. Cela contribuerait à réintroduire une frange de la population dans la « norme » de mobilité et d'accessibilité imposée par le plus grand nombre.

### **III. DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACCES A LA VILLE ?**

Notre travail consiste alors à apporter des éléments de réponses et des limites à toutes ou une partie de ces interrogations. Pour cela, nous interprétons le contenu d'une politique de transports urbains basée sur le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL, 1997, 2004).

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 (11 axes forts de type tramway) 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. La mise en site propre du réseau de bus consiste à pousser l'interprétation du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise à son maximum en simulant « *une fluidité totale de la circulation des bus sur la voirie avec la mise en place d'une priorité aux carrefours.* » (Bonnell et al, 2005). Ce qui revient à augmenter les vitesses de circulation des bus sur l'ensemble du réseau (15km/h dans le centre, 20km/h en première couronne et 25km/h en seconde couronne) (Caubel, 2006).

L'objectif est alors d'évaluer les effets du contenu d'une telle politique de transports sur :

- la minimisation des écarts d'accès à la ville entre les usagers automobilistes et les utilisateurs des transports collectifs (réduction des écarts à la « norme de société »), en agissant sur le développement et une croissance des vitesses des transports collectifs<sup>2</sup>,
- la réduction potentielle des inégalités d'accès au panier de biens entre les utilisateurs des transports collectifs des quartiers riches et des quartiers pauvres.

### 1. Amélioration de l'accessibilité pour tous, mais limitée

Le développement du réseau de transports collectifs permet une amélioration globale de l'accessibilité au panier de biens par rapport à 1999 (Tableau 4). Cette amélioration non négligeable se fait au prix d'une plus forte croissance de l'offre en transports collectifs (gain moyen d'accès de 13,5% pour une croissance de près de 40% de l'offre). Malgré le développement des réseaux de transports collectifs, la voiture reste toujours le mode de déplacements le plus efficace pour accéder à la ville (trois fois plus performante en termes de temps d'accès au panier de biens).

Le temps moyen d'accès au panier de biens en voiture particulière est de 10 minutes en 1999, contre une trentaine de minutes pour les transports collectifs. Nous pouvons poser l'hypothèse que, même si nous avons agi sur les vitesses automobiles (réduction des vitesses prenant en compte les effets de la mise en site propre intégrale du réseau de surface de bus), la voiture particulière resterait globalement le mode de déplacement le plus performant pour accéder à la ville. Et ce, compte tenu du rapport de un à trois des temps d'accès au panier de biens entre ce mode de déplacements et les transports collectifs.

De ce fait, l'amélioration limitée de l'accès à la ville en transports collectifs amène à relativiser l'impact d'une politique de transports – telle que définie - pour lutter contre les inégalités de chances, si elle est considérée de manière unique et sectorielle. Ce résultat 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 4 : Amélioration de l'accès au panier de biens avec le développement des transports collectifs*

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

Source: Caubel, 2006

Malgré cela, nous pouvons relever l'importance de la réalisation de politique de transports urbains afin de lutter contre les inégalités de chances. La mise en œuvre des axes forts du Plan de Déplacements Urbains autorise une amélioration de l'accès aux activités du panier de biens pour toute la population des quartiers très défavorisés et pour quasiment la totalité de celle des quartiers très aisés. Ce sont presque les deux tiers des quartiers très défavorisés et 60% des quartiers très aisés qui gagnent en accessibilité sur au moins un des services sans perdre de temps sur les autres services. Ce sont donc les quartiers les plus démunis qui bénéficient positivement du développement des réseaux de transports urbains. C'est d'ailleurs réconfortant puisque c'est un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains préconisant la

<sup>2</sup> Comme l'évaluation est faite toutes autres choses égales par ailleurs à la date de 1999, les conditions de circulation automobile (vitesses de circulation) n'ont pas été modifiées par rapport à 1999. Pourtant, nous pouvons supposer que la mise en site propre intégrale du réseau de surface de bus peut engendrer une surcongestion et une réduction des vitesses automobile.

réalisation d'axes forts permettant de desservir les quartiers sensibles et de les relier aux pôles économiques de l'agglomération (SYTRAL, 1997, 2004).

## 2. Différenciation des gains d'accessibilité selon les services

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

Mais, une amélioration de l'accessibilité ne signifie pas systématiquement une réduction des inégalités de chances entre les individus, en termes de minimisation des écarts des capacités stratégiques des individus des différents types de quartiers (Tableau 5). Le creusement des écarts d'accès entre les quartiers riches et les plus démunis procède de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999, qu'une croissance soutenue de l'offre en transports collectifs a du mal à réduire. Cette croissance des écarts se traduit par un différentiel de temps d'accès en transports collectifs au panier de biens en faveur de l'ensemble des quartiers les plus aisés. En effet, les habitants de ces quartiers peuvent globalement être qualifiés de « grands gagnants », avec des gains de temps d'accès aussi bien pour l'évolution de la localisation des activités qu'avec le développement des transports collectifs. En revanche, même si ce dernier permet aux habitants des quartiers pauvres une amélioration de l'accès au panier de biens, cette amélioration permet à peine de compenser les pertes d'accès dues à l'évolution de la localisation des activités.

Tableau 5 : Impacts de la croissance de l'offre en transports collectifs sur les conditions d'accès des quartiers riches et des quartiers pauvres

	Part des habitants des quartiers riches		Part des habitants des quartiers pauvres	
	Gagnants	Perdants	Gagnants	Perdants
Commerces	81,2%	18,8%	88,2%	11,8%
	-5,8 minutes <sup>(a)</sup>	+0,9 minutes	-4,9 minutes	+0,6 minutes
Santé	79,5%	18,0%	81,2%	15,2%
	-4,3 minutes	+1,3 minutes	-6,2 minutes	+1,4 minutes
Démarches / aide à la personne	76,2%	21,4%	85,1%	10,4%
	-3 minutes	+0,5 minutes	-6,4 minutes	+0,7 minutes
Loisirs	84,7%	12,3%	82,9%	17,1%
	-6,3 minutes	+1,7 minutes	-5,6 minutes	+1,6 minutes
Ensemble du panier de biens	78,3%	19,3%	88,3%	11,7%
	-6,2 minutes	+0,3 minutes	-5 minutes	+1,7 minutes

<sup>(a)</sup> Différentiel moyen de temps d'accès avec la situation de 1999

Source: Caubel, 2006

Ce résultat observé sur l'ensemble du panier de biens se différencie toutefois lors de l'analyse des différents services qui le compose (commerces, santé, démarches / aide à la personne et loisirs). Ainsi, comme nous allons le montrer dans les sections suivantes, le développement des transports collectifs apporte, pour certains services (santé, démarches et d'aide à la personne), des réponses concrètes, même si relativement restreintes, pour minimiser les écarts

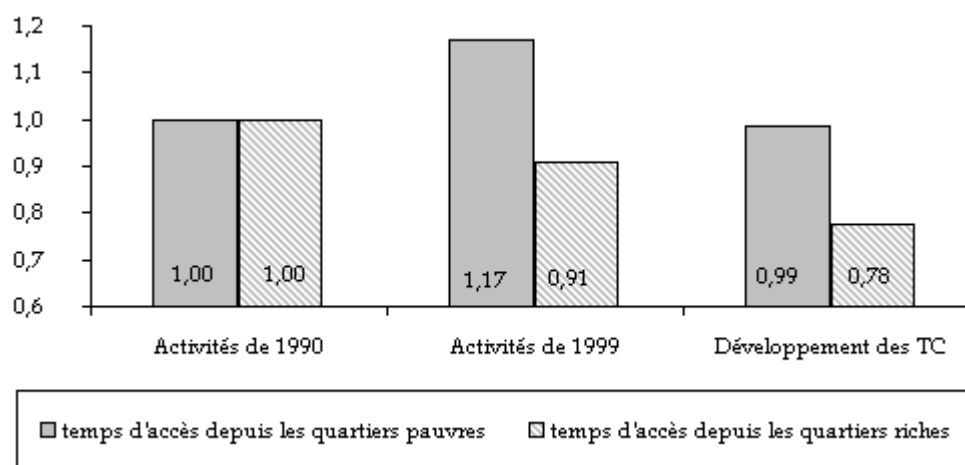


de capacités d'accès aux activités de la ville entre les habitants des quartiers riches et des quartiers pauvres, tributaires de ce mode de déplacements.

### 3. Résistance des activités de secteur privé face aux inégalités d'accès à la ville

Nous retrouvons la précédente tendance de l'évolution des conditions d'accessibilité lors de l'analyse spécifique des commerces (Figure 2) et des loisirs. Si les habitants des quartiers riches sont gagnants aussi bien avec l'évolution de la localisation des commerces et des loisirs entre 1990 et 1999, ils le sont également avec le développement des transports collectifs. Par contre, les habitants des quartiers pauvres, perdant fortement en accessibilité entre 1990 et 1999, ne retrouvent leur niveau d'accès aux commerces et aux loisirs de 1990 qu'avec une croissance forte des transports collectifs, compensant à peine ces pertes. Ainsi, pour ces deux types de services, la croissance de l'offre en transports collectifs n'implique qu'une réduction très limitée des écarts de temps d'accès observés et des écarts de capacités stratégiques individuelles entre les quartiers riches et pauvres. Une politique de transports urbains ne peut, à elle seule, prétendre minimiser les écarts d'accessibilité, si elle ne s'inscrit pas dans un faisceau de politiques d'aménagement du territoire visant à maîtriser la localisation des activités – entre autres celles les plus « volatiles ».

Figure 2 : Evolution de l'accès aux commerces

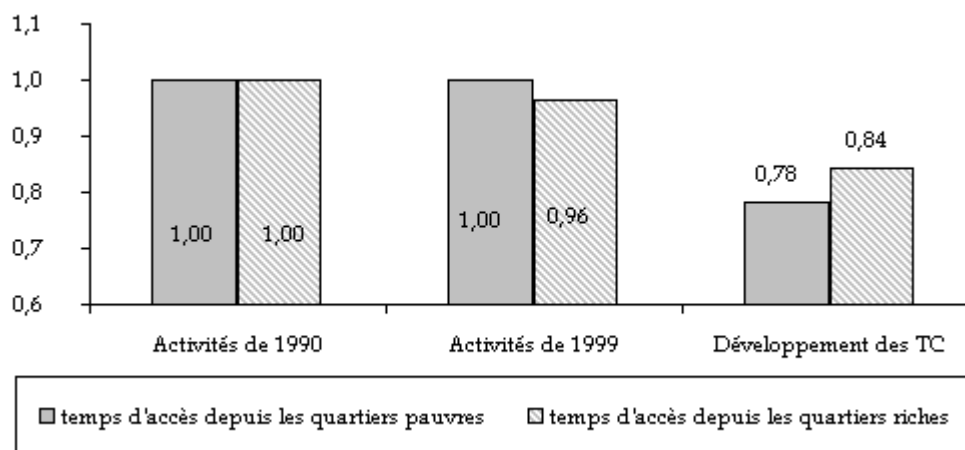


Source: Caubel, 2006

### 4. Les services publics « rapprochés » des quartiers dits sensibles

En ce qui concerne les services de santé (Figure 3) et les services de démarches et d'aide à la personne, la tendance des évolutions des conditions d'accessibilité est différente. Si l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 engendre un écart de temps d'accès entre l'ensemble des quartiers riches et des quartiers pauvres, il faut noter que pour ces derniers quartiers, les pertes moyennes de temps d'accès à ces deux types de services sont marginales. Par contre les gains moyens de temps d'accès y sont considérables pour les quartiers riches. Par la suite, le développement des réseaux de transports collectifs, améliorant l'accès à ces services, permet également de réduire les écarts de temps moyens d'accès entre les deux types de quartiers. Contrairement aux précédents services, la mise en œuvre des axes forts du Plan de Déplacements Urbains s'avère amener des réponses concrètes par rapport à la minimisation des inégalités et des écarts d'accessibilité, en étant, cette fois-ci, favorable aux habitants des quartiers les plus démunis.

Figure 3 : Evolution de l'accès aux services de santé



Source: Caubel, 2006

### CONCLUSIONS : QUELLES PERSPECTIVES POLITIQUES POUR REDUIRE LES INEGALITES ?

L'analyse présentée dans ce papier nous a permis de rendre compte de s conditions et des évolutions de l'accès à la ville pour les différents quartiers riches ou pauvres de l'agglomération lyonnaise. Ces travaux permettent également de valider l'existence d'inégalités d'accès à la ville, d'évaluer l'évolution – amplification versus réduction – de ces inégalités et des processus de ségrégation socio-spatiale vis-à-vis des aménités urbaines dans les citadins ont besoin au quotidien.

Ainsi, l'analyse de la situation de 1999 a mis en évidence, sans distinction sur la localisation des quartiers très aisés ou très pauvres, une remarquable constance en ce qui concerne l'accès au panier de biens en voiture particulière. Dès que les individus (riches ou pauvres) ont la possibilité d'utiliser une voiture particulière, ils accèdent très rapidement aux activités de reproduction sociale, quel que soit leur lieu de résidence. En revanche, un inégal accès à la voiture particulière se traduit par une inégalité de capacités stratégiques d'accès à la ville entre les populations riches et pauvres, au détriment des plus pauvres. Alors que les individus vivant dans les quartiers pauvres sont près de deux tiers à appartenir à des ménages déclarant posséder au moins une automobile, c'est quasiment l'ensemble des individus vivant dans les quartiers riches qui en possèdent au moins une. Pour les autres individus, leurs accès au panier de biens s'effectuent potentiellement avec les transports collectifs, en moyenne trois fois moins performants que l'automobile en termes de temps d'accès. Enfin, les disparités sont significatives entre les différents quartiers riches ou pauvres, lorsqu'on rend compte des conditions d'accès en transports collectifs au panier de biens. Les temps d'accès varient dans un rapport de un à quatre. Alors que certains quartiers ont un accès en transports collectifs comparable à celui de la voiture particulière, d'autres auront un temps d'accès au panier de biens beaucoup plus élevé. Plus des trois quarts de la population des quartiers pauvres peuvent prétendre aux activités du panier de biens en un temps supérieur à 30 minutes. Ce n'est que la moitié des quartiers riches qui sont dans cette situation. Ces disparités procèdent, certes, 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.

Par ailleurs, l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 met en évidence des différenciations entre les quartiers pauvres et les quartiers riches. Si globalement, les impacts sont relativement marginaux, l'accessibilité est réduite, aussi bien en voiture particulière qu'en transports collectifs, pour les quartiers pauvres. Le changement de localisation des activités est exclusivement favorable aux plus aisés, façonnant la division du sol et l'implantation des activités dans leurs territoires vécus, et ce, en creusant des écarts d'accès

avec la population des quartiers pauvres pouvant être qualifiée de « perdante ». La lutte contre les inégalités d'accès aux activités de la ville ne peut pas se faire sans prendre en considération la localisation des activités dont ont besoin les individus, mais aussi sans avoir une vision globale, pour mieux agir à un niveau local, de la morphologie de l'espace urbain. Au-delà des inégalités d'accès aux modes de déplacements, la localisation des activités apparaît être un facteur déterminant sur la formation des inégalités d'accès à la ville.

Cette première analyse nous a conduit à identifier une « norme de la société » qui est la traduction des exigences de mobilité et d'accessibilité que la société adresse aux individus. Elle se traduit par l'accès aux activités du panier de biens pour le plus grand nombre en automobile et en un temps d'accès relativement rapide. Mais cette norme rend plus laborieux l'accès à la ville pour les populations les plus fragiles, pour ceux moins bien dotés en capacités stratégiques, ceux ayant les revenus les plus modestes, ceux ne pouvant accéder à l'automobile (permis de conduire, achat d'une voiture), ceux tributaires des réseaux de transports collectifs ou des services localisés à proximité de leur lieu de résidence.

Dès lors, nous avons évalué les impacts du contenu d'une politique de transport, basée sur l'interprétation du Plan de Déplacements Urbains, en termes de réduction des écarts de capacités stratégiques individuelles d'accès à la ville ou en termes de réduction des écarts à la norme.

Il a alors été mis en évidence une amélioration globale de l'accès en transports collectifs au panier de biens par rapport à la situation de 1999. Cette amélioration est non négligeable, mais reste limitée par rapport à la croissance de l'offre en transports collectifs. Ce qui 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. Malgré cela, nous relevons que l'ensemble des quartiers les plus démunis bénéficient positivement des impacts de la croissance de l'offre en transports collectifs. C'est d'ailleurs un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains préconisant de desservir les quartiers sensibles et de les relier aux pôles économiques de l'agglomération. Malgré cela, si les habitants des quartiers riches et pauvres voient une amélioration de l'accessibilité en transports collectifs au panier de biens, celle-ci permet à peine de compenser les pertes de temps d'accès dues à l'évolution de la localisation des activités pour les quartiers très défavorisés ; évolution qui permettait globalement une amélioration de l'accessibilité pour les quartiers riches. En outre, la croissance de l'offre en transports collectifs ne permet pas une réduction systématique des écarts de temps moyens d'accès entre l'ensemble des quartiers riches et l'ensemble des quartiers pauvres. Si les écarts sont atténués pour l'accès aux services de démarches et de santé, pour lesquels les quartiers les plus démunis ont un meilleur accès, il faut constater que les différenciations et les écarts perdurent en ce qui concerne l'accès aux commerces et aux loisirs –étant davantage « rapprochés » des quartiers riches.

### **1. Réduire les écarts de capacités stratégiques individuelles ?**

L'ensemble des résultats présentés dans ce papier milite dans le sens qu'une politique de transports urbains ne peut de manière universelle prétendre améliorer l'accessibilité, réduire les inégalités de capacités des habitants de chacun des quartiers et lutter contre l'exclusion d'une frange de la population sans prendre en considération les contextes locaux et globaux de la morphologie urbaine. Elle ne le peut guère plus sans conjointement s'inscrire – en s'en donnant les moyens politiques, juridiques, techniques et financiers – dans un faisceau de politiques d'aménagement du territoire – dont des politiques de maîtrise du foncier ou des politiques de maîtrise de la localisation des activités dont tous les citoyens ont besoin au quotidien.

Ces affirmations ne remettent question la nécessité de développer les transports collectifs, indispensables et pas seulement pour les plus déshérités. En effet, nous avons noté l'importance de réaliser des infrastructures de transports collectifs, puisqu'elles permettent

une amélioration globale de l'accessibilité pour l'ensemble des quartiers. Par ailleurs, une politique de transports ciblée ou visant à améliorer la situation des quartiers sensibles, telle que celle du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération, s'avère avoir des effets non négligeables sur l'amélioration de l'accès à la ville pour les populations de ces derniers quartiers. Elle permet ainsi de réduire, dans une certaine mesure et pour certains types d'activités – notamment celles du secteur public –, les écarts de capacités stratégiques d'accès à la ville pour les citoyens tributaires des transports collectifs. Si cette réduction permise des écarts de capacités inter-individuelles est imparfaite et relativement limitée, elle est tout de même effective et nécessaire, puisque sans le développement des transports collectifs, les inégalités et les écarts de capacités d'accès à la ville croissent.

Cependant, comme nous l'avons précédemment évoqué, une politique sectorielle de transports urbains ne saurait suffire pour prétendre réduire de manière durable ces inégalités et les écarts à la « norme de la société », la voiture restant toujours le mode de déplacement le plus performant. Plus modestement, une politique de transports ne peut guère plus y prétendre de manière durable, si elle n'est menée conjointement avec d'autres politiques d'aménagement du territoire à vocation sociale.

## **2. Réduire les écarts à la norme : le pouvoir égalisateur de la voiture ?**

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. Nous avons montré (Caubel, 2006), à ce titre, que, pour la collectivité, les subventions d'acquisition d'une voiture neuve ou d'occasion ainsi que les subventions forfaitaires de son usage (assurances, entretien / réparation, stationnement, carburants) pour les ménages les plus pauvres représenteraient des montants financiers moindres que ceux de l'investissement du fonctionnement relatifs au développement des réseaux de transports collectifs.

Dès lors, pour minimiser les écarts de capacités stratégiques par rapport à la « norme de la société » en termes de mobilité et d'accessibilité, ne faudrait-il pas mieux équiper les ménages les plus démunis d'une voiture particulière ? Bien évidemment, cette interrogation est quelque peu caricaturale, puisque les externalités d'une telle politique telle que les conflits avec les objectifs environnementaux ou la sur-congestion urbaine ne manqueront pas de se poser.

Compte tenu du pouvoir égalisateur de l'usage de la voiture, sa privation ou les politiques de changements de la mobilité ou relative à l'automobilité apparaissent comme des facteurs aggravant des inégalités sociales. Les politiques actuelles de développement durable, soutenues par les préoccupations environnementales, ne devraient-elles pas alors se donner les outils d'évaluation et les moyens d'identifier les impacts sociaux qu'elles pourraient susciter au nom de la maîtrise des conditions de mobilité ou de la réduction drastique de l'usage de la voiture particulière en zone dense urbaine ? Pour cela, il conviendrait qu'elles s'inscrivent dans un cadre plus global, en prenant en compte les localisations des dynamiques urbaines, mais aussi en tentant de concilier les questions de justice sociale et de respect de l'environnement. Ce qui passerait par une connaissance et une identification des groupes d'individus socialement pénalisés ou les bénéficiaires, sans quoi les dynamiques de l'espace urbain risqueraient de maintenir, voire d'aggraver les inégalités de chances et d'accessibilité à la ville ainsi que les processus de séparation et de mise à distance sociale de certaines franges de la population urbaine.

## **3. L'accessibilité : intérêt général et apports aux différents groupes sociaux**

Plus globalement, l'ensemble des résultats présentés ouvre le débat sur la réflexion que peuvent avoir les acteurs publics, réflexion conjointe, en termes de justice sociale, sur l'intérêt général des politiques de transports urbains et sur leurs apports aux différents groupes

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

## BIBLIOGRAPHIE

- [1]. Aguilera-Belanger A., Bloy D., Buisson M.-A., Cusset J.-M., Mignot D. (1999). « *Localisation des activités et mobilité* », Programme de recherche Transports Terrestres 1996-2000. MELT, LET, décembre 1999, 322 pages
- [2]. Apparicio P. et Séguin A.-M. (2005). « *Evaluation de l'accessibilité aux services et aux équipements collectifs et privés pour les habitants des HLM de Montréal* », INRS-UCS, Inédits, Fév. 2005, 27 pages
- [3]. Avenel C. (2004). « *Sociologie des quartiers sensibles* », Sociologie 128, Armand Colin
- [4]. Bassand M., Kaufmann V. et Joye D. (2001). « *Enjeux de la sociologie urbaine* », Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (Lausanne), 257 pages
- [5]. Bonnel P., Caubel D., Mignot D. (2005). « *Lyon 21. Etude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense lyonnaise* », LET, Etudes et Recherches, 222 pages
- [6]. Boulin J.-Y. et Mückenberger U. (2002), *La Ville à Mille Temps*. Ed. l'Aube, Paris
- [7]. Bourdieu P. (1979), « *Question de sociologie* », Ed. Minuit, Paris
- [8]. Caubel D. (2006). « *Politique de transports et accès à la ville ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise* », thèse de doctorat en sciences économiques, Université Lumière Lyon 2, Lyon
- [9]. Chevallier M. (2002). « *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources* », Rapport de recherche pour le PUCA, 103 pages
- [10]. Claisse G., Diaz Olvera L., Dille B., Klein O., Mignot D., Paulo C., Plat D. et Pochet P. (2002). « *Inégalités de déplacement et équité sociale* », in « *Déplacements et inégalités : synthèses des recherches* », MELT, PREDIT-PUCA, Paris, 90 pages
- [11]. Coutard O., Dupuy G. et Fol S. (2004). "Mobility of the poor in two European Metropolises: Car Dependence versus Locality Dependence", *Built Environment*, Vol 30, n°2, pp.138-145
- [12]. Dubet M. (2000). « *Les inégalités multipliées* », L'Aube, Poche Essai
- [13]. Fitoussi J.-P. et Rosanvallon P. (1996). « *Le nouvel âge des inégalités* », Paris, Le Seuil
- [14]. Grafmeyer Y. (2000). « *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine* », Champs, Flammarion
- [15]. Halbwachs M. (1932). « *Chicago, expérience ethnique* », dans *Annales d'histoire économique et sociale*, II, pp.11-42
- [16]. Jenson (2001). « *Cohésion sociale et inclusion: quel est le programme de recherche ?* », *Horizons*, vol 4, n°1, pp.16-17
- [17]. Jourdan G. et Maralpin G. () « *Ville automobile et planification urbaine : le cas de la côte d'Azur* », *Montagne Méditerranée* n°18, 2003, pp149-166
- [18]. Juan S. (1991). « *Sociologie des genre de vie : morphologie culturelle et dynamique des positions sociales* », Presse Universitaire de France, Paris
- [19]. Massot M.-H. (2005), « *Mobilité en France. Qui paye pour qui ? Quelles difficultés de mobilité pour les moins dotés en ressources* », *Rencontres Mobilités urbaines contemporaines, Quels enjeux, Quels acteurs, Quelles actions ?* Institut pour la Ville en Mouvement, Sao Paulo, 26- 30 Mars 2005
- [20]. Mignot D. (2002). « *Pour une ville pour tous, faut-il une voiture pour chacun* », in « *Déplacements et inégalités.* » Synthèse de la rencontre – débat du 25 novembre 2002. MELT, PREDIT-PUCA, Paris, 21 pages
- [21]. Mignot D. et Buisson M.-A. (2005). « *Concentration économique et ségrégation spatiale* », Economie Société Région, Collection IWEPS, de Boeck
- [22]. Mignot D., Rosales-Montano S. (2006), *Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, La Documentation Française, 2006

- [23]. Mouhoud El M. (2005). « *Localisation des activités économiques et stratégie de l'Etat. Un scénario tendanciel et trois stratégies d'action régionale pour l'Etat* », Rapport « Perroux » du CGP, Paris, Juin 2005
- [24]. Orfeuill J.-P. (2001), « *L'automobile en France : comportements, perceptions, problèmes, perspectives* », colloque international de l'Institut pour la ville en mouvement, Marne la Vallée, juin 2001, 27 pages
- [25]. Paquot T. (2001), *Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes*, Paris, La Découverte, Institut des Villes
- [26]. Paulo C. (2006). « *Mobilité et inégalité : disparités des revenus, hétérogénéité des effets* », Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université Lumière Lyon 2, Lyon
- [27]. Pinçon-Charlot M., Préteceille E. et Rendu P. (1986). « *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipements collectifs en région parisienne* », Paris, Anthropos
- [28]. Roncayolo M. (1997). « *La ville et ses territoires* », Folio, Essai, Gallimard
- [29]. Rosales Montano S., Bardier de Reulle D., Labidi N., Millet B., Olgiati J., Prouvot M. et Vernière B. (2002). « Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ? Réalités et perceptions vues à travers la planification et les discours d'acteurs dans l'aire urbaine de Lyon », in « *Déplacements Et Inégalités : Synthèses Des Recherches* », (2002). Ed. MELT, PREDIT-PUCA, Paris, 90 pages
- [30]. Schelling T. (1978). "Micromotives and macrobehavior", W.W. Norton and Co. New York, traduction française « *La tyrannie des petites décisions* », PUF, Paris, 1980
- [31]. Seguin A.-M. et Divay G. (2002). « *Pauvreté urbaine : la promotion des quartiers socialement viables* », dans F. Leslie Seidle, « *The federal role in Canada's cities : four policy perspectives* », INRS-UCS, 41 pages
- [32]. Sen A. (1987). « *Ethique et économie* », Paris, Presse Universitaire de France
- [33]. Sen A. (1989). « *The territory of justice* », discussion paper n°1425, Cambridge Mass, Harward Institute of Economic Research
- [34]. Sen A. (1992). « *Repenser l'inégalité* », L'histoire immédiate, Paris, Le Seuil
- [35]. Siblot Y. (2005). « *Adapter les services publics aux habitants des « quartiers difficiles* ». Diagnostics misérabilistes et réformes libérales », Actes de la Recherche en Sciences Sociales, fondateur : Pierre Bourdieu « *Politique des espaces urbains. Penser, classer, administrer la pauvreté* », n°159, Paris, Le Seuil, pp.70-87
- [36]. SYTRAL (1997). « *Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise* », Lyon, 66 pages
- [37]. SYTRAL (2004). « *Révision du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise* », Projet arrêté le 11 mars 2004, 66 pages
- [38]. Thisse J.-F., Wasmer E. et Zenou Y. (2003). « *Ségrégation urbaine, logement et marchés du travail* », Working Paper, Centre d'Economie et sociologie appliquées à l'Agriculture et aux Espaces Ruraux, 26 pages
- [39]. Vandersmissen M.-H. (2002). « *Mobilité, accessibilité et cohésion sociale. Session : Cohésion sociale et restructuration socio-économique régionale* ». Actes du XXXVIII<sup>ème</sup> Colloque de l'ASRDLF « *Développement Régional et cohésion sociale* », Trois Rivières, Canada, 21-23 août 2002, 17 pages
- [40]. Wachter S. (2001). « *Les mutations de l'accessibilité : Risques et chances pour les politiques d'aménagement* », Paris, DRAST, 21 pages
- [41]. Wenglenski S. (2003). « *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile de France* », thèse de doctorat nouveau régime en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, Décembre 2003, Université Paris 12
- [42]. Wenglenski S. (2005). « *Inégalités d'accès à l'emploi en région parisienne ? Accessibilité versus mobilité* », colloque « *Mobilités spatiales et fluidités sociales* », Lyon – Vaulx-en-Velin, 21 et 22 avril 2005, 17 pages
- [43]. Wiel (2002). « *Ville et automobile* », Descartes & Cie