



HAL
open science

Mobilité et grande pauvreté

Dominique Mignot, Sylvia Rosales-Montano, Christian Harzo, Céline Cholez,
Marie-Pierre Clerget, Jean-Michel Cusset, Lourdes Diaz Olvera, Yannick
Deguilhem, Valérie Lainez, Christelle Paulo, et al.

► **To cite this version:**

Dominique Mignot, Sylvia Rosales-Montano, Christian Harzo, Céline Cholez, Marie-Pierre Clerget, et al.. Mobilité et grande pauvreté. 2001. halshs-00110400

HAL Id: halshs-00110400

<https://shs.hal.science/halshs-00110400v1>

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.

MOBILITE ET GRANDE PAUVRETE

RECHERCHE FINANCEE PAR

LE MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT
(DIRECTION DE LA RECHERCHE ET DES AFFAIRES SCIENTIFIQUES
ET TECHNIQUES, MISSION TRANSPORT)
LETTRE DE COMMANDE N°00 MT 07

ET

L'UNION DES TRANSPORTS PUBLICS,

DANS LE CADRE DE L'APPEL A PROPOSITIONS DE RECHERCHES PREDIT – PUCA
SUR LE THEME « DEPLACEMENTS ET INEGALITES »

DOMINIQUE MIGNOT
(Responsable scientifique)

SYLVIA ROSALES-MONTANO

CHRISTIAN HARZO

CELINE CHOLEZ

MARIE-PIERRE CLERGET

JEAN-MICHEL CUSSET

LOURDES DIAZ OLVERA

YANNICK DEGUILHEM

VALERIE LAINEZ

CHRISTELLE PAULO

VERONIQUE PELOT

NOVEMBRE 2001

Résumé :

Dans un contexte de croissance des disparités sociales et spatiales, la question de l'accessibilité de tous à la ville et à ses services est posée, notamment pour les personnes à plus faible revenu. L'objectif de notre recherche est donc de tester en quoi le système de transport, et notamment les mesures relatives au coût du transport, contribuent ou compensent en partie les phénomènes d'exclusion repérés par ailleurs. Ainsi, les évolutions en matière de politique tarifaire des réseaux de transports collectifs urbains au cours des dix dernières années marquent une extension de ces politiques, ainsi qu'une affectation des aides de plus en plus ciblée sur les populations les plus défavorisées, notamment selon des critères de revenu. Une enquête auprès des structures locales d'accueil et d'insertion des agglomérations de Lyon, Nancy et Nantes, permet par ailleurs de qualifier et quantifier la part des difficultés liées au transport pour les personnes qui sont reçues par ces structures.

SOMMAIRE

<i>Sommaire</i>	3
<i>Introduction générale</i>	5
<i>Chapitre 1 Questionnement et méthode</i>	7
<i>Chapitre 2 Les approches de la pauvreté</i>	17
<i>Chapitre 3 Pauvreté et mobilité, un premier cadrage</i>	43
<i>Chapitre 4 Evolution des politiques tarifaires sociales des transports collectifs urbains depuis 1993</i>	69
<i>Chapitre 5 La perception par les acteurs de l'accueil et de l'insertion</i>	81
<i>Chapitre 6 La demande d'aide au transport</i>	109
<i>Conclusion générale</i>	139
<i>Bibliographie</i>	145
<i>Annexes</i>	151
<i>Table des tableaux</i>	213
<i>Table des graphiques</i>	215
<i>Table des encadrés</i>	217
<i>Table des matières</i>	219
<i>Glossaire</i>	223

INTRODUCTION GENERALE

Dans un contexte de croissance des disparités sociales et spatiales, d'étalement urbain et d'augmentation de la disjonction habitat - emploi, la question de l'accessibilité à la ville et à ses services est posée, notamment pour les personnes à plus faible revenu. Notre recherche vise à tester en quoi le système de transport, et plus particulièrement les mesures relatives au coût du transport, contribuent ou compensent en partie les phénomènes d'exclusion repérés par ailleurs. Elle se décline ainsi en un double objectif.

Le premier vise à mieux appréhender l'impact du non accès au transport, pour des raisons financières, sur la mobilité des personnes aux revenus les plus faibles. Deux discours très contrastés peuvent être entendus, le premier consistant à affirmer que le manque de solvabilité n'entrave pas la mobilité et plus précisément l'accès à l'emploi, le second reportant toute la difficulté d'accès à l'emploi sur les problèmes de transport. L'objectif est donc, à travers une enquête coordonnée auprès des structures d'accueil existantes sur le périmètre de plusieurs réseaux de transports collectifs urbains, de « mesurer » les difficultés dues au transport dans l'accès à l'emploi ou plus généralement à l'intégration sociale.

Le second est d'identifier dans quelle mesure les évolutions ayant eu lieu au cours des dix dernières années en matière de tarification ont effectivement permis l'amélioration de la mobilité, pour quelles catégories de populations et pour quels motifs de déplacements. Nous avons ainsi pu identifier qui bénéficie de ces mesures spécifiques « fortes », mises en œuvre sur plusieurs réseaux de transports publics urbains depuis 1994, et en même temps qui elles excluent.

Nous revenons dans le premier chapitre sur l'enjeu du questionnement et sur la méthodologie adoptée pour notre recherche. Partant d'un constat de carence d'information de base sur la nature des difficultés liées au transport pour les personnes en situation de pauvreté ou de grande pauvreté, nous sommes conduits à proposer une enquête auprès des acteurs locaux de l'accueil des personnes défavorisées et de l'insertion.

Le second chapitre est consacré aux approches de la pauvreté, préalable à tout travail ultérieur sur pauvreté et mobilité. Tout d'abord est présentée une synthèse bibliographique sur les définitions de la pauvreté et de la grande pauvreté ou de l'exclusion, mettant notamment en évidence la grande diversité des approches et les difficultés d'une « mesure ». Cette synthèse est ensuite complétée par une revue de la presse permettant de pointer l'actualité des préoccupations liées à la montée de l'exclusion, ou tout au moins à sa perception.

Le troisième chapitre aborde la nature de l'interface transports – mobilité – pauvreté. Une revue de la littérature sur ce point montre bien l'évolution survenue dans l'analyse, des travaux au départ ciblés sur les micro-territoires « spécialisés de l'exclusion », les « quartiers », à des questionnements plus récents qui visent à déterritorialiser le lien et à l'analyser plus globalement. Là encore, une revue de la presse permet de mettre en

évidence l'actualité du questionnement. Dans ce troisième chapitre, nous avons également tenté d'extraire de l'enquête ménage de Lyon 95, des éléments de cadrage sur les populations concernées et leurs pratiques de mobilité. Au delà des limites de l'exercice, les enquêtes ménages n'étant pas le meilleur outil pour analyser les populations en situation de pauvreté financière et encore moins en situation d'exclusion, quelques caractéristiques intéressantes apparaissent.

Dans le quatrième chapitre sont analysées les politiques tarifaires appliquées en 1993, 1996 et 1999 sur 120 réseaux français de transports collectifs urbains, permettant de mettre en évidence des stratégies bien marquées en matière de tarification sociale et des évolutions très nettes sur la période étudiée. S'il y a effectivement de plus en plus de réseaux qui adoptent des mesures fortes de tarification sociale, ils le font, pour une grande part, au moyen de mesures ciblées sur les populations les plus défavorisées, en fonction notamment de critères de revenus.

Dans le cinquième chapitre est analysée la perception qu'ont les acteurs des structures d'accueil et d'insertion de la question des freins liés au transport en matière d'insertion, d'emploi ou de vie quotidienne. L'analyse est effectuée à partir d'un questionnaire complété par 135 structures et portant tant sur leurs perceptions que sur leurs pratiques en matière d'attribution d'aides au transport.

Le chapitre six porte sur la demande effective en matière d'aide au transport. Un carnet de bord, complété pendant une semaine et par 120 structures d'accueil et d'insertion, permet d'identifier les profils des personnes qui formulent des demandes d'aides au transport, de qualifier ces demandes et d'en faire une première quantification. Une enquête qualitative auprès de 22 personnes, « usagers » de ces structures, complète, confirme et illustre cet état de la demande.

CHAPITRE 1

QUESTIONNEMENT ET METHODE

Le coût du transport constitue-t-il un véritable frein à la mobilité ? Cette question a déjà été abordée notamment à travers des travaux sur l'élasticité au revenu, sans qu'une réponse simple et univoque soit actuellement possible. Elle devient cruciale dans un contexte de chômage et de précarisation croissants ainsi que d'éclatement et de spécialisation des villes. L'accès à l'emploi, à l'entretien d'embauche ou à toutes les formes de reproduction sociale est-il freiné par des raisons physiques (existence du réseau, qualité, localisation...) ou financières de non accès à un mode motorisé de déplacement ?

1. MOBILITE ET PRECARITE : LE QUESTIONNEMENT

Si la progression de la précarisation n'interroge pas en premier lieu les politiques de transport, les réponses en termes d'accès à l'emploi ou à la formation conduisent très vite à poser la question des difficultés liées au transport, que ce soit en termes d'offre ou en termes de coût du transport.

1.1. Un contexte de précarisation au sein de villes de plus en plus éclatées

Parallèlement à la croissance du chômage, les formes du travail elles-mêmes changent et ne sont pas sans conséquences sur les pratiques de mobilité. On passe ainsi d'un emploi très majoritairement effectué sous statut de contrat à durée indéterminée à des emplois sous statuts précaires : contrats à durée déterminée, intérim et pour la période la plus récente le développement du temps partiel imposé, comme dans les grandes surfaces par exemple. Parallèlement, a également fleuri une série de formations et d'emplois d'insertion qui conjuguent à la fois les caractères de précarité du poste et de précarité du revenu. De plus, l'emploi informel s'est développé. Ces évolutions ont des conséquences sur le temps (travail 1 heure le matin et 1 heure le soir, par exemple), sur le revenu (pas toujours garanti et faible s'il existe) et sur l'espace (disjonction habitat-emploi, ségrégation spatiale).

Par ailleurs, l'évolution des vingt dernières années met en évidence un étalement des villes sur leur périphérie. Dans le même temps cette dispersion de la population s'accompagne d'une évolution de la localisation des activités. La localisation des emplois apparaît comme beaucoup plus concentrée que celle de la population. L'évolution traduit un déclin de l'activité industrielle dans la zone centrale mais une croissance des services marchands aussi bien sur le centre que sur les autres communes (Mignot, 1999, 2000). Si les pôles d'emploi, repérés en masse, sont à peu de chose près les mêmes sur l'agglomération lyonnaise par exemple en 1975, en 1990 et en 1996 (données d'établissements), l'adéquation entre l'emploi et l'habitat a beaucoup évolué sur la période.

Les migrations alternantes, de plus en plus nombreuses, concernent une part de plus en plus importante du territoire. De plus, les migrations totales¹ progressent plus fortement que le nombre d'emplois. Ainsi, sur le Grand Lyon, l'emploi n'a progressé que pour 28.951 personnes entre 1982 et 1990, alors que les migrations résidentes ont progressé pour 51.260 personnes. A Vaulx-en-Velin (zone dite sensible à l'est du grand Lyon), l'emploi a augmenté de 31% entre 1982 et 1990, mais dans le même temps les emplois occupés par les actifs résidents n'ont progressé que de 4%.

L'ensemble de ces transformations conduit à une disjonction croissante entre habitat et emploi, la proximité résidentielle des salariés n'étant plus en aucune manière une priorité pour les entreprises. Depuis une quinzaine d'années, sur le territoire des agglomérations comme sur leur périphérie, les nouvelles localisations d'emplois tout autant que les nouvelles zones de résidence relèvent des stratégies individuelles et sont moins contraintes par le besoin de proximité. Il n'y a donc aucune raison pour qu'il y ait adéquation quantitative entre offre et demande de travail localisées, ni pour que les qualifications mises en place ou requises, soient en adéquation avec les spécificités de la main-d'oeuvre proche.

Cette désadéquation progressive entre lieux d'emploi et de résidence semble fortement corrélée au développement de la motorisation et à une amélioration physique de l'accessibilité aux zones centrales (en transports collectifs) comme aux zones périphériques (voies rapides, rocade, pénétrantes efficaces). On peut noter en moyenne une constance de durée des déplacements domicile-travail (un peu moins de la demi-heure de trajet). Ce comportement « moyen » reflète cependant des situations très contrastées.

Le contexte de persistance du chômage contribue à accroître la proportion de personnes « prêtes » à se déplacer pour occuper un emploi. Encore faut-il que ces personnes aient accès à un mode de transport permettant d'assurer de tels flux.

Les conséquences du chômage ou des nouvelles formes de travail, sur la mobilité, ne sont pas univoques. Ainsi les évolutions observées sur l'Ile de France indiquent une « augmentation des distances parcourues par les chômeurs du même ordre de grandeur que dans la population totale, ainsi qu'une baisse significative du budget-temps de transport » (Gallez et Orfeuil, 1997). Concernant les nouvelles formes de travail les auteurs soulignent que les niveaux de mobilité qui leurs sont associés, et notamment les distances entre domicile et emploi, sont notablement plus faibles que pour les emplois traditionnels.

Une analyse de la mobilité des personnes à faible revenu de l'est lyonnais (Diaz Olvera *et al.*, 1998) pointe deux comportements spécifiques. On peut tout d'abord mettre en évidence une plus forte utilisation de la voiture par les chômeurs résidant dans la zone est de l'agglomération (plus défavorisée) pour des démarches de recherche d'emploi. Ensuite, concernant l'ensemble des motifs de déplacements on peut relever un recours accru aux transports collectifs, mais sans usage supplémentaire de la voiture (ce qui s'explique par l'insuffisance des ressources) pour les déplacements non contraints.

Rappelons que les ménages français consacrent en 1997 (INSEE-SES, 1998), 707 milliards de francs à leurs dépenses de transport, soit 15 % de leur consommation finale, soit un budget annuel de l'ordre de 31 000 F par ménage. Ce pourcentage qui avait

¹ Migrations résidentielles.

augmenté entre 1970 et 1980 s'est stabilisé depuis. Plus de 86 % des dépenses de transport des ménages sont consacrées à l'achat, l'utilisation, l'entretien de leur(s) véhicule(s) personnel(s). Les dépenses de transport des ménages représentent leur troisième poste budgétaire après le logement (22 %) et l'alimentation (18 %) (Bonnell *et al.*, 1998). L'ensemble des ménages consacrent donc, en moyenne, de l'ordre de 26 800 F à ce ou ces véhicules (consommation totale des ménages en achats et dépenses d'utilisation de véhicules rapportée au nombre total de ménages estimé en 1997 à 23 millions). Si on suppose qu'aujourd'hui environ 80% des ménages ont au moins une voiture particulière et si on fait reposer les dépenses liées aux véhicules sur ces seuls ménages, la dépense moyenne consacrée à un véhicule pour un ménage motorisé est alors de l'ordre de 33 500 F par an.

Ces chiffres ne rendent toutefois pas compte du coût des déplacements automobiles urbains pour les individus à faible revenu. En effet, ils englobent les coûts liés à l'ensemble des déplacements, y compris les déplacements interurbains. Or, en ville, les déplacements sont plus courts et donnent lieu à des frais d'utilisation plus faibles même si la consommation unitaire y est plus élevée. Ils concernent de plus l'ensemble des ménages, mais sans tenir compte du degré de multimotorisation de ces derniers. Si, dans le périurbain, la bimotorisation devient presque la règle, entraînant bien évidemment un accroissement des dépenses consacrées à la voiture, rien ne permet de supposer que c'est aussi le cas des ménages les plus pauvres. Aussi, le coût d'usage présenté ici doit-il être considéré comme une surestimation du budget voiture des ménages pauvres. Les montants présentés permettent bien cependant de mettre en exergue les enjeux pour les personnes à faible revenu.

Concernant le coût des transports publics, des travaux ont été réalisés qui permettent un bilan des mesures tarifaires (Madre, 1987 ; Rosales-Montano et Harzo, 1994 ; GART, 1997). Ainsi les réductions pour familles nombreuses ou les abonnements scolaires n'ont guère d'effet redistributif, car ne prenant pas en compte le revenu des ménages concernés. Les mesures ciblées sur les publics spécifiques (personnes âgées non imposables, chômeurs en fin de droit...) sont les plus redistributives.

Après une analyse détaillée des politiques de tarification sociale de ces différents réseaux (Rosales-Montano, Harzo, 1994), les auteurs préconisent la mise en place d'une tarification sociale des réseaux, progressive, évolutive et adaptée, fondée sur une analyse fine des besoins et possibilités réels de la clientèle. Une telle politique devrait conduire à une prise en compte directe des captifs financiers par l'autorité organisatrice des transports publics urbains. Ils précisent par ailleurs que les conditions d'attribution des aides aux déplacements devraient être liées aux revenus des ménages et non aux revenus de la personne, afin de diminuer le poids du transport sur le budget des ménages en situation de précarité.

En conclusion, pour être réellement redistributive une tarification sociale doit pouvoir prendre en compte au plus près les revenus des usagers, notamment les captifs financiers. Depuis la date de ce constat, de nombreuses évolutions tarifaires se sont inscrites dans ce cadre et ont été appliquées sur de nombreux réseaux de transports urbains, comme nous le verrons plus loin.

1.2. Pauvreté et mobilité : des besoins non révélés ou non satisfaits

Suite aux constats faits précédemment, il est nécessaire de prolonger la réflexion sur le lien entre mobilité et précarité. Cela suppose tout d'abord de définir ce que nous entendons par précaires ou personnes en grande pauvreté, qu'ils soient ou non identifiés dans les enquêtes ménages.

Faut-il tout d'abord s'intéresser à une frange particulière de la population et laquelle ? Ainsi pour Amyarta Sen « La pauvreté est un concept absolu au sens où elle traduit l'incapacité de satisfaire un certain nombre de besoins essentiels » (Concialdi, 1998 : 69). La définition des besoins essentiels est par contre relative, en fonction des pays et des époques auxquelles les observations sont faites. Par ailleurs, focaliser sur la pauvreté définie comme absolue ou extrême a un risque, celui de donner une lecture réductrice de la pauvreté, de la sous estimer très largement en ne ciblant que sur la partie jugée à un moment donnée la plus « extrême » et donc inacceptable, mais qui ne serait que le reflet de la perception du moment.

Pour « définir » la pauvreté, Pierre Concialdi distingue trois grandes catégories d'indicateurs renvoyant à trois approches de la pauvreté : la pauvreté monétaire, la pauvreté de conditions d'existence et la pauvreté subjective. Ces différentes approches ne résolvent pas de manière satisfaisante la question des seuils, qui posent de grandes difficultés méthodologiques. Dans le cadre d'une première approche de ces questions, il peut être suffisant de se concentrer sur la seule qualification monétaire de la pauvreté. On peut alors rappeler les éléments suivants (CERC, 1993) :

- le seuil de 60 F par jour et par unité de consommation est considéré comme la ligne de pauvreté. Cela correspond à un revenu mensuel de 1 800 F pour un célibataire et de 5 800 F pour un couple avec trois enfants.²
- le seuil de 90 F par jour et par unité de consommation est considéré comme la ligne de précarité financière. Cela correspond à un revenu mensuel de 2 700 F pour un célibataire et de 8 640 F pour un couple avec trois enfants.

Mais au delà du revenu lui-même, les visages de la pauvreté monétaire se transforment, notamment avec l'augmentation du chômage et des emplois précaires, comme nous l'avons vu précédemment. Ainsi, pour revenir à la question du lien entre mobilité et précarité, il nous semble pertinent de passer d'une stricte approche monétaire de la pauvreté, à une approche englobant les formes du travail, en analysant les rapports entre les formes du travail (formelles et informelles) et leurs évolutions et les pratiques de mobilité, repérant en quoi les systèmes de transport contribuent à l'évolution ou à la production de ces formes du travail et à la reproduction sociale.

² Le nombre d'unités de consommations d'un ménage (échelle d'Oxford) est égale à $0,3 + 0,7 \times \text{nbre d'adultes (14 ans ou plus)} + 0,5 \times \text{nbre d'enfants}$. Exemple : célibataire = 1 u.c. ; couple ayant trois enfants = 3,2 u.c.

2. LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Notre recherche vise donc à comprendre en quoi le système de transport, et notamment les mesures relatives au coût du transport, contribue ou compense en partie les phénomènes d'exclusion repérés par ailleurs. Elle a ainsi un double objectif.

Le premier objectif est de mieux appréhender l'impact du non accès au transport, pour des raisons financières auxquelles peuvent s'ajouter des contraintes liées à la localisation de l'habitat, sur la mobilité des personnes aux revenus les plus faibles et notamment sur leur accès à l'emploi.

Bien évidemment le principal obstacle dans l'accès à l'emploi est la pénurie d'offre d'emplois. Et, une action sur les coûts du transport n'a pas d'impact sur le volume de l'emploi. Cependant la question posée ici est celle de l'accès au marché de l'emploi pour des personnes déjà précarisées et pour lesquelles le coût d'un déplacement pourrait remettre en cause le déplacement lui-même. Deux discours très contrastés peuvent être entendus auprès des acteurs sociaux ou des chefs d'entreprise concernant l'impact du transport dans l'accès à l'emploi. Le premier consiste à affirmer qu'il n'y a pas de problème, le déplacement étant de toute façon réalisé par un mode quelconque, avec l'aide du réseau familial. Le déplacement en des lieux non desservis ou mal desservis par les transports collectifs est même considéré comme un élément de motivation. Le second fait reposer toute la difficulté d'accès à l'emploi sur les problèmes de transport. Tous deux sont caricaturaux, en ce sens qu'ils ne reposent que sur des avis arrêtés en fonction d'une ou plusieurs expériences particulières.

Une enquête exploratoire (Minard, 1999) auprès de plusieurs CCAS (Centres Communaux d'Action Sociale) de l'agglomération lyonnaise, montre qu'il y a autant de politiques locales d'aide au transport que de CCAS. Elle montre également qu'il n'y a pas ou très peu de suivi et qu'un bilan ne serait-ce que sommaire de l'impact de ces politiques n'est pas réalisable en l'état. Afin de pallier ce manque d'information, une enquête a été réalisée. L'objectif est donc, à travers cette enquête coordonnée auprès de l'ensemble des structures qui accueillent les personnes les plus démunies, présentes au sein du périmètre de transport de plusieurs réseaux de transports collectifs urbains, de tenter une « mesure » des difficultés dues au transport dans l'accès à l'emploi.

Le second objectif est d'identifier dans quelle mesure les évolutions en matière de tarification ont effectivement permis l'accès à une mobilité accrue. L'objectif est donc ici d'identifier qui bénéficie de ces mesures spécifiques « fortes », mises en œuvre sur plusieurs réseaux de transports publics urbains depuis 1993, et en même temps qui elles excluent. Une évaluation grossière des bénéficiaires de l'abonnement à 50F pour les RMistes et ayant droit sur le réseau lyonnais attribue l'origine de ces bénéficiaires pour 1/3 à des anciens abonnés au tarif plein, pour 1/3 à des personnes qui « fraudaient » et pour 1/3 à des personnes qui ne se déplaçaient pas ou peu en transports collectifs. Il y aurait donc accès à une mobilité motorisée pour une part non négligeable de précaires financiers. Cette « estimation » est cependant à vérifier.

3. LA METHODOLOGIE RETENUE

Afin de répondre à ces objectifs trois entrées ont été privilégiées. La première vise en quelque sorte à faire le point sur l'état de l'art de la connaissance sur la question des liens entre pauvreté et mobilité. La troisième est une analyse des évolutions survenues en matière de tarification sociale dans les transports urbains au cours des dix dernières années. La troisième est la réalisation d'une enquête auprès de structures locales d'accueil et d'insertion afin de préciser (quantifier lorsque c'est possible) les difficultés liées au transport.

3.1. Un approfondissement nécessaire du lien entre pauvreté et mobilité

Si la littérature est abondante sur les approches de la pauvreté, elle l'est beaucoup moins sur la question plus précise du lien entre pauvreté et mobilité.

L'approfondissement a été effectué en premier lieu par une synthèse bibliographique sur les définitions de la pauvreté, de la grande pauvreté ou de l'exclusion, et plus précisément sur pauvreté et mobilité et grande pauvreté et mobilité.

Deux bibliographies ont ainsi été réalisées (Cf. rapport intermédiaire n°1 : Mignot et al., 2000) :

- « Une approche de la pauvreté » : définition, mesure, traitement, ... (1.2.1.)
- « Transport et pauvreté » : mobilités, déplacement, tarification, ... (1.2.2.)

Les références de ces deux bibliographies sont issues :

- de l'interrogation de la base de données du Centre de documentation de l'Agence d'urbanisme de l'Agglomération lyonnaise,
- de l'interrogation de la base Urbamet,
- de compléments fournis par les recherches des membres de l'équipe,
- de la consultation du fonds documentaire d'Economie et Humanisme.

La bibliographie sur les « approches de la pauvreté » a été structurée selon les thèmes suivants :

- a - Indicateurs de la pauvreté
- b - Pauvreté, exclusion, précarité : état des lieux
- c - Ville et pauvreté
- d - Logement et pauvreté
- e - Politiques, actions et mesures contre la pauvreté
- f - Approche locale et régionale
- g - Structures et évolutions de la société
- h - Paroles de pauvres

La bibliographie sur « transport et pauvreté » a été structurée selon les thèmes suivants :

- a - Banlieues
- b - Tarification
- c - Violence
- d - Mobilités
- e - Société, prospective, enquête
- f - Transport en pauvreté
- g - Populations

En deuxième lieu et en complément aux bibliographies, a été reconstituée une revue de presse sur la période 1990-2001. La synthèse de cette revue de presse permet de mettre en évidence la perception dans le grand public des questions liées à la pauvreté et pour une plus faible part des questions liées au lien entre pauvreté et mobilité.

En dernier lieu, l'état de l'art est complété par un cadrage de la pauvreté et de la mobilité des pauvres sur la base des données de l'enquête ménage de Lyon 1995. Ce cadrage est ici volontairement sommaire, une approche très fine du lien entre déplacements et inégalités étant par ailleurs réalisé dans le cadre d'une recherche menée en parallèle au LET (Recherche IDEES, Claisse et al., 2000).

3.2. Une méthode d'analyse ciblant les mesures tarifaires à destination de personnes à faibles revenus

Les politiques sociales des réseaux de transports publics urbains ont beaucoup évolué au cours de la dernière décennie. L'objectif est ici d'analyser l'évolution des politiques tarifaires des entre 1993, 1996 et 1999 (d'après les données de l'Union des Transports Publics), afin de tester si les évolutions perceptibles sur certains réseaux privilégiant une approche ciblée en fonction des revenus correspondent à une tendance générale. L'analyse a été effectuée sur 120 réseaux (Annexe I).

La première caractérisation des politiques des réseaux concerne la qualification des mesures tarifaires. En effet, si la distinction est faite pour l'ensemble des réseaux entre des mesures de gratuité et des réductions tarifaires, la gamme des réductions est très diversifiée (de 90 %, voire plus, à 10 %). Une qualification plus fine des mesures tarifaires est donc nécessaire. Elle doit de plus permettre aisément la comparaison entre les réseaux. Par ailleurs, il est également important d'appréhender les évolutions possibles entre des mesures de gratuité, pas toujours très ciblées, et des réductions tarifaires très fortes mais très ciblées. Nous avons donc fait le choix d'analyser l'évolution des mesures tarifaires des réseaux, en les regroupant en trois grands types :

- **Tarifs réduits** : Moins de 75 % de réduction sur le tarif usuel de l'abonnement ou du billet
- **Tarifs très réduits** : 75 % ou plus de réduction sur le tarif usuel de l'abonnement ou du billet
- **Gratuité**

La seconde caractérisation des politiques tarifaires porte sur les bénéficiaires de ces mesures. Assiste-t-on là encore à un développement des mesures ciblées et fortes pour les personnes les plus en difficulté ou, au contraire, à une continuité dans certaines politiques privilégiant une approche de type statutaire ? Il nous a donc paru indispensable de pouvoir identifier pour chaque type de mesure tarifaire, si la mesure visait l'ensemble des personnes concernées (par exemple les chômeurs ou les personnes âgées) ou des personnes présentant des conditions particulières de revenu. Ainsi, pour chaque réseau et chaque type de mesure de réduction tarifaire, telle que définie ci-dessus, le tableau 1.1 a été complété aux trois dates.

Tableau 1.1 : Grille d'analyse de la politique tarifaire des réseaux

<i>Réseau</i>	TYPE DE REDUCTION									
	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU
Réseau										
1993										
1996										
1999										

RMI, CES : Mesures ciblées pour les bénéficiaires du RMI (Revenu Minimum d'Insertion) ou les personnes en contrat d'insertion CES

C/c, PA/c, J/c : Mesures ciblées pour les chômeurs, personnes âgées ou jeunes sous condition de revenu,

Cho : Mesures pour les chômeurs en général,

PA : Mesures pour les personnes âgées en général (seulement condition d'âge),

FNB : Mesures pour les familles nombreuses,

SCO : Mesures pour les scolaires,

ETU : Mesures pour les étudiants.

Ainsi, chaque case du tableau est complétée, si besoin, par la part que représente l'achat du titre par rapport au coût de l'abonnement mensuel, ou des carnets de tickets. Par exemple, le chiffre 15 dans la case C/c pour une année donnée, signifie que pour cette année les chômeurs peuvent avoir droit, sous condition de revenu, à un tarif très réduit de 15 % du tarif usuel (soit une réduction de 85 %).

On peut de cette manière « visualiser » pour un réseau donné, puis un groupe de réseaux, les politiques tarifaires réalisées et retracer les évolutions de ces politiques tarifaires aux trois dates.

3.3. Une enquête auprès des structures d'accueil et d'insertion

Rappelons tout d'abord que l'objectif de l'enquête est d'identifier voire de quantifier les difficultés liées au transport pour les personnes en difficulté financière. Une enquête fine auprès des structures d'accueil et d'insertion étant difficilement réalisable sur l'ensemble des réseaux de transport collectif, nous avons fait le choix de la réaliser dans trois agglomérations dans lesquelles les politiques tarifaires sociales de transports urbains sont très typées. Sur la base des résultats de l'analyse des politiques tarifaires sur la période 1993-1999, les enquêtes ont donc été réalisées sur les trois réseaux suivants :

- 1 réseau n'ayant mis en œuvre ni mesure forte de gratuité ni tarifs très réduits	Nancy
- 1 réseau ayant une politique plutôt axée sur les tarifs très réduits mais n'excluant pas des mesures ponctuelles de gratuité en complément	Lyon
- 1 réseau ayant plutôt des mesures de gratuité et des mesures ponctuelles de tarifs très réduits	Nantes

- ***Une enquête quantitative auprès des structures d'accueil***

Une enquête exploratoire dans l'agglomération lyonnaise (Minard, 1999) a montré qu'il n'y a pas de suivi réel de la question des difficultés liées au transport et que, faute de données, une synthèse est très difficile.

Pour pallier ce manque d'information nous avons bâti un questionnaire (Annexe II), afin de mieux cadrer l'état de la demande (en matière d'aide à la mobilité) effectuée auprès de structures d'accueil (CCAS, Mairies, Missions Locales, PAIO,...). Pour aller plus loin, notamment en direction des personnes les plus défavorisées, le questionnaire a également été administré à des associations dont les activités visent les personnes en situation de grande pauvreté (Secours Populaire, Secours Catholique, Restos du Cœur, centres d'hébergement...) et dont on sait que sur certains réseaux elles distribuent des aides au transport. Ces organismes en effet reçoivent certes des SDF, mais aussi, en nombre de plus en plus important, des personnes à qui les aides en alimentation, vêtements... permettent de consacrer l'essentiel de leurs revenus à des dépenses de logement.

Le questionnaire a été administré, par enquêteur, à la plupart des structures d'accueil présentes sur le périmètre des transports urbains des trois réseaux de Lyon, Nancy et Nantes. Il vise à établir un état des lieux de la perception par ces structures des freins liés au transport en matières d'insertion ou plus généralement pour les démarches de la vie quotidienne, ainsi qu'un bilan des politiques de ces structures en matière d'aides au transport.

Afin de « quantifier » les demandes en matière d'aide au transport chaque structure ayant participé à l'enquête a par ailleurs complété un carnet de bord (Annexe III) permettant de recueillir pendant une semaine complète l'ensemble des demandes d'aides liées au transport ainsi que des renseignements sur les motifs des déplacements et sur les caractéristiques sociologiques des personnes formulant ces demandes.

- ***Une enquête qualitative auprès des personnes concernées***

Bien évidemment, par l'analyse des questionnaires et des carnets de bord exposée ci-dessus, on ne peut atteindre que la perception par les structures sociales de la demande exprimée auprès de ces dernières. Le recours à une enquête de terrain auprès des populations accueillies se justifie par la nécessité de recueillir des données (les pratiques et les perceptions des transports) dont on ne peut présupposer l'orientation exacte dans la mesure où l'on ne maîtrise pas les schèmes de perception et d'action des enquêtés.

A cette phase de travail deux objectifs principaux ont guidé la démarche : éclairer la question des restrictions de la mobilité liée au coût de transport et identifier les évolutions de la mobilité des personnes ayant accès à une tarification sociale spécifique.

Avec l'appui de quelques structures ayant participé à l'enquête quantitative, une série d'une vingtaine d'entretiens ont été menés auprès des personnes concernées, bénéficiaires ou non d'une tarification sociale et résidant dans l'agglomération lyonnaise.

L'entretien³ (semi-directif) est une technique de recueil de données qui consiste à prendre le discours comme une articulation entre l'expérience personnelle, concrète, pratique, singulière, située dans le temps et l'espace social et les logiques sociales qui sont en jeu dans l'univers de l'individu. Concrètement il a consisté à inviter les interviewés à commenter les thèmes suivants (Cf. guide d'entretien, Annexe IV) :

- Récit de pratiques de mobilité au cours de la semaine précédent l'interview, spatialisées (à partir de plans) et motivées (selon les motifs de déplacements : emploi, démarches administratives, santé, etc.).
- Evaluation de l'offre de transports collectifs c'est-à-dire du service (desserte, horaires, etc.), de la tarification en général et des répercussions sur la pratique de la tarification sociale.

³ Pour une analyse approfondie de la technique d'entretien voir Blanchet (1992).

CHAPITRE 2

LES APPROCHES DE LA PAUVRETE

Afin de tenter d'appréhender les liens entre mobilité et pauvreté, un état des lieux des notions de pauvreté et de grande pauvreté est nécessaire. Au delà des définitions, la pauvreté ou l'exclusion sont également devenus des termes courants pour lesquels un regard filtré par une revue de la presse permet d'en mesurer l'actualité.

1. LA NOTION DE PAUVRETE : UN ETAT DES LIEUX

Le thème de la pauvreté a suscité une vaste littérature dans différents domaines de la connaissance (économie, sociologie, géographie) mais il n'en existe pas de définition unique. Chaque discipline a ses propres approches. Ainsi, dans les pays du Nord, la plupart des sociologues et des anthropologues urbains s'intéressent plutôt aux formes fréquentes de pauvreté et à la définition des cas-types. Les économistes et les statisticiens, en revanche, apportent une quantification des pauvres selon leurs différentes situations, récurrentes ou exceptionnelles, afin de répondre aux besoins des pouvoirs publics dans la mise en place d'outils dans la lutte contre la pauvreté (Herpin et Verger, 1997). En effet, « (...) *la pensée de la pauvreté s'organise autour de trois questions, interdépendantes, qui sont les préalables à toute politique de lutte contre la pauvreté : à quoi servent les pauvres ? à quoi sert la pauvreté ? que faire des pauvres ? Depuis la fin du Moyen Age, cette triple question est posée en termes politiques, opérationnels : de combien de pauvres avons-nous besoin ? Combien pouvons-nous (politiquement et éthiquement) en supporter ? Quel est le coût (politique et économique) du passage de l'une à l'autre de ces deux limites ?* » (Lautier et Salama, 1995 : 246).

Une manifestation de la diversité d'approches, de conceptualisation et d'analyse apparaît dans la variété d'expressions autour de la pauvreté (misère, exclusion, grande pauvreté, pauvreté extrême, bas revenus, défavorisés...), sans que les frontières de chacune soient toujours clairement établies ou de manière uniforme (Herpin et Verger, 1997 ; Maxwell, 1999). Nous n'en citerons que quelques exemples. Gilles-Simon et Legros (1997) identifient les « personnes en difficulté » à travers une grille de cinq handicaps et ils définissent une échelle des situations allant de la précarité (si la personne présente un seul handicap) à la grande pauvreté (si la personne accumule 4 ou 5 handicaps). Valtriani (1993) définit la pauvreté par trois attributs : l'insuffisance de ressources, l'exclusion et la précarité. Plus traditionnellement, on parle de pauvreté pour les revenus inférieurs à un seuil prédéfini (comme par exemple un pourcentage du revenu médian ou du revenu moyen ou encore la ligne de pauvreté) et de pauvreté extrême en dessous de la ligne d'indigence (Banque Mondiale, 1990).

D'une manière très générale la pauvreté est considérée comme le manque de ressources, de moyens pour se procurer un niveau minimum de nutrition et pour participer à la vie quotidienne dans la société. Si initialement la satisfaction ou non des besoins minimaux

caloriques a été à la base de la séparation des non pauvres et des pauvres, d'autres facteurs, de nature très différente, ont été progressivement incorporés afin de mieux prendre en compte l'ensemble de l'environnement économique et socioculturel des individus et des ménages (équipement du foyer, accès au travail, à l'éducation...). Des notions telles que les nécessités de base insatisfaites et le développement humain sont alors apparues, soulignant ainsi le caractère multidimensionnel de la pauvreté contemporaine dans les pays les moins riches. Dans la même lignée de la pauvreté multidimensionnelle, mais plus orientée vers les pays riches, Valtriani (1993) parle de trois types de pauvreté : la pauvreté monétaire par le manque ou l'insuffisance de capital économique (revenus, patrimoine, emploi), la pauvreté sociologique par la limitation du capital socioculturel (formation, relations) et la pauvreté psychophysiologique par le manque de capital lié à la santé physique et mentale et plus globalement à la qualité de vie.

L'objectif de ce texte est de donner quelques éclairages théoriques autour de la pauvreté, sa définition et sa mesure, afin de mieux situer le rôle du transport vis-à-vis d'elle. La littérature nationale et internationale sur ce sujet étant très vaste, nous utilisons en priorité une sélection bibliographique à partir des documents à notre disposition. Le contenu de ce texte est donc sommaire¹ et ne prétend pas aborder toute la thématique autour de la pauvreté. Dans la première section nous traitons des deux grandes approches de la pauvreté, absolue et relative. Puis, dans la deuxième section, des questions sur la mesure de la pauvreté sont abordées, sous l'angle des indicateurs et des échelles d'équivalence. Dans la troisième section, sont présentées des évaluations, selon des approches différentes, de la part de la population en France concernée par la pauvreté. En nous limitant à une mesure monétaire de la pauvreté, nous caractérisons dans la quatrième section la population pauvre. Enfin, nous fixons le cadre de la grande pauvreté qui nous servira pour la suite de ce travail.

1.1. Pauvreté absolue, pauvreté relative

La pauvreté peut être mesurée et analysée selon deux approches, en tant que pauvreté absolue ou pauvreté relative. Dans la première, plus ancienne et née des travaux de Rowntree au début du XXe siècle, la pauvreté est considérée comme l'incapacité à satisfaire des besoins essentiels et pour cela on définit un seuil de subsistance minimale, donné par la valeur d'un panier de biens et services, actualisé par l'indice des prix. Dans la seconde approche, développée pour répondre à certaines des limites imputées à la première, on mesure les différences dans le degré de satisfaction des besoins essentiels. Les pauvres sont ceux qui sont exclus des modes de vie minimaux d'une société et on considère alors la ligne de référence comme un pourcentage du niveau de vie moyen (Concialdi, 1998). « *Les personnes ou ménages pauvres sont ceux pour lesquels le niveau d'une variable (revenu ou autre ressource, consommation...) est inférieur à un seuil et par conséquent sont en bas de l'échelle* » (Fleurbaey et alii., 1997 : 23).

En quelques mots, la pauvreté absolue « *c'est avoir moins qu'un minimum objectivement déterminé* » et la pauvreté relative « *c'est avoir moins que les autres* » (Milano, 1995 : 7). Le taux de pauvreté absolu est fonction du niveau de vie des plus défavorisés tandis que le taux de pauvreté relatif « *est un indicateur d'inégalité centré*

¹ Des éléments de 1.1 et 1.2 ont été repris d'une version initiale dans Godard et Diaz Olvera, 2000.

sur le bas de la distribution : plus le niveau de vie des plus défavorisés est faible par rapport à celui du reste de la population, plus le taux de pauvreté relatif est élevé » (Hourriez et Legris, 1997 : 43).

Une approche plus récente a été développée par Sen (2000), qui insiste sur le caractère absolu de la pauvreté en tant qu'incapacité à satisfaire des besoins essentiels mais en précisant que ces besoins sont variables dans le temps, de même que les moyens pour les satisfaire

Beaucoup de débats et d'argumentations sur la pertinence ou non de l'utilisation des notions absolue ou relative de la pauvreté ont surgi et mettent en évidence le caractère plus ou moins normatif, relatif, voire subjectif des différents aspects de chacune de ces deux approches. Sans les reprendre en totalité, nous en citerons quelques uns. En ce qui concerne les seuils minimaux de la pauvreté absolue (Banque Mondiale, 1990 ; Salama et Valier, 1995 ; Satterhwaite, 1995) :

- la détermination des besoins minimaux caloriques peut être obtenue à travers des combinaisons différentes de produits alimentaires, certains pouvant avoir une fonction plus sociale qu'alimentaire (consommation du thé dans les pays subsahariens) ;
- le caractère indispensable ou le volume des facteurs peut varier dans le temps et dans l'espace. Dans le temps, parce qu'il y a généralement une tendance à l'évolution des référentiels vers le haut ; dans l'espace, parce que des différences apparaissent non seulement entre pays mais également à l'intérieur même d'un pays, entre régions ou entre zones urbaines et zones rurales ;
- la fourniture, par les pouvoirs publics, de certains services de base, est généralisée dans certains pays et moins dans d'autres (l'approvisionnement en eau, le réseau d'assainissement, l'accessibilité à l'éducation ... dans les pays du Nord en opposition à la situation régnant dans les pays du Sud) ;
- la prise en compte ou non de l'autoconsommation, des revenus non-monétaires ou des réseaux de solidarité.

Les remarques sur la pauvreté relative concernent notamment :

- la normativité exprimée lors du choix du référentiel (revenu médian, revenu moyen...) qui limite la comparabilité des données en provenance de sources différentes. Par exemple, en France, l'INSEE fixe le seuil de pauvreté à la moitié du revenu médian tandis qu'EUROSTAT le fixe à la moitié du revenu moyen. Etant donné que la répartition des revenus est très inégalitaire, avec une concentration des revenus sur une partie réduite de la population, le revenu médian est inférieur au revenu moyen, d'environ un tiers dans le cas français (Valtriani, 1993). Le nombre de pauvres qui en résulte est alors inférieur également ;
- le fait que cette approche mesure plus l'évolution des inégalités que de la pauvreté (Concialdi, 1998 ; Economie et Statistique, 1997). Cependant, les défenseurs de la mesure de la pauvreté en termes relatifs argumentent que son analyse serait plutôt un sous-ensemble de celui des inégalités car dans les deux cas il y a une définition de l'échelle et des indicateurs utilisés. Par contre, les analyses sur les inégalités portent sur l'ensemble de l'échelle et la fixation d'un seuil n'est pas nécessaire tandis que les travaux sur la pauvreté ne concernent que le bas de l'échelle, au-dessous du seuil

préalablement défini (Fleurbaey et alii., 1997). Par ailleurs, « *les approches en termes de pauvreté se différencient des analyses de l'inégalité en ce qu'elles supposent de surcroît une forte discontinuité dans le bas de l'échelle. Il y aurait une rupture de comportement, de fracture, un seuil absolu en deçà duquel les phénomènes seraient sans rapport avec ce qu'il seraient au-delà. (...) En réalité les phénomènes apparaissent de façon plus continue et on ne peut espérer observer que des formes atténuées ou mixtes plutôt que des formes pures. Néanmoins, ... c'est bien un noyau de ce genre que l'on cherche à identifier : tel est l'enjeu de la discussion sur les seuils de pauvreté* » (Fleurbaey et alii., 1997 : 26).

De nombreuses organisations internationales, des pays en développement mais aussi des pays du Nord (Allemagne, Etats Unis) mesurent la population pauvre en termes absolus, tandis que d'autres (France, UE) ont une approche de la pauvreté en termes relatifs. « *La définition de la pauvreté se trouve ainsi au centre d'enjeux politiques, non seulement parce qu'elle désigne une population de pauvres – et définit de ce fait une obligation implicite de la collectivité – mais aussi parce qu'elle met en jeu différentes conceptions de la lutte contre la pauvreté. (...) l'accent mis sur le caractère « absolu » de la pauvreté conduirait plutôt à une catégorisation des populations en situation de pauvreté et à la définition de publics-cibles, ce qui risque de déboucher sur un traitement symptomatique de la pauvreté visant principalement à en diminuer la fréquence. Considérer la pauvreté comme une notion relative inviterait plus, en revanche, à s'interroger sur la variété des formes que peut prendre la pauvreté et sur les processus qui l'engendrent, c'est-à-dire à agir plutôt sur les causes que sur les conséquences* » (Concialdi, 1998 : 70). La notion de pauvreté absolue serait plus pertinente pour les pays à faible revenu et celle de pauvreté relative pour les pays plus riches (Cogneau et alii., 1996, cité par Bey, 1999).

1.2. La mesure de la pauvreté

1.2.1. Les indicateurs

Quelle que soit l'approche (absolue ou relative), le dénombrement des pauvres et leur identification dépendent fortement des indicateurs utilisés : « *(...) suivant la façon dont on mesure la pauvreté, on localise les pauvres à différents endroits (sur une échelle de calcul, mais aussi dans l'espace) et on justifie de ce fait différentes politiques pour lutter contre la pauvreté* » (Bey, 1999 : 880). Comme les approches de la pauvreté, les différents indicateurs ne sont pas exempts de critiques concernant la normativité et la subjectivité des référentiels.

On peut identifier quatre grands types d'indicateurs : monétaires, liés aux conditions d'existence, subjectifs, administratifs (Herpin et Verger, 1997 ; Concialdi, 1998).

Les *indicateurs monétaires* permettent de définir comme pauvres ceux dont les ressources monétaires sont inférieures à un certain seuil de pauvreté. Le revenu représente alors un indice synthétique de la capacité à acquérir des biens et des services. La consommation courante des ménages, y compris l'autoconsommation, est également utilisée comme référence car elle traduit la capacité des ménages « *à maintenir leur niveau de vie au moyen de l'épargne et de l'emprunt en dépit des fluctuations du revenu* » (Banque Mondiale, 1990 : 30) car ils peuvent « lisser » dans la durée leur consommation dans le cas des variations du revenu relativement anticipées, comme par exemple dans les économies rurales (Kanbur et Squire, 1999). Mais le bilan des avantages et inconvénients apportés par l'utilisation de l'un ou de l'autre n'est pas

encore suffisamment établi. Par exemple, Köhler et alii. (1999) comparent des variations dans le regroupement des ménages suédois en quintiles selon que l'on utilise les dépenses ou le revenu comme unité de mesure et ils concluent que l'interprétation des résultats est finalement plus difficile en utilisant la consommation car le ménage, avec un niveau de revenu suffisant, peut consommer moins du fait de ses préférences et du style de vie.

Les *indicateurs en termes de conditions d'existence* permettent de repérer des difficultés ou manques dans les conditions d'existence des ménages ; ces conditions pouvant être de nature matérielle, telles que l'alimentation ou le logement, ou de nature sociale, comme l'emploi ou les loisirs. La santé et les relations sociales ne sont pas intégrées directement car elles sont considérées comme faisant partie des ressources du ménage, au même titre que le revenu ou le patrimoine (Lollivier et Verger, 1997). Le choix des items élémentaires obéit principalement à deux contraintes méthodologiques : ils concernent des états ou des conditions de vie de tous les ménages et ils expriment « *un manque de bien-être matériel et social perçu comme défavorable par la majorité* » (Lollivier et Verger, 1997 : 117). A travers la somme pondérée de ces items, dont c'est le cumul et la fréquence qui font sens, on élabore un score mesurant la privation relative des ménages et un indicateur global de pauvreté d'existence peut ensuite être défini. L'INSEE a mis au point une méthodologie concernant cette approche. « *Vingt-huit indicateurs élémentaires de conditions de vie sont retenus et regroupés en grands domaines : difficultés budgétaires, retards de paiement, restriction de consommation, conditions de logement. Un indicateur global synthétisant l'ensemble des conditions de vie est également construit. A partir de ces données, on calcule pour chaque ménage une échelle globale de difficultés* » (Observatoire national de la pauvreté, 2000 : 2).

Les *indicateurs de type subjectif* reposent sur la comparaison de la perception des ménages concernant leurs ressources et leurs conditions de vie afin d'établir un seuil de pauvreté subjectif. Ce type d'approche peut être utilisé pour des comparaisons internationales, surtout entre pays développés, mais elle est sujette à des critiques liées à la méthodologie telles que la sensibilité à la formulation des questions ou à la traduction dans des langues différentes (Herpin et Verger, 1997 : 17) mais aussi parce que les réponses peuvent correspondre plus à des aspirations qu'aux nécessités (Pradhan et Ravallion, 1998) ou bien être influencées par les préférences accommodantes².

Enfin, les *indicateurs de type administratif* ou institutionnel évaluent le nombre de ménages relevant de la solidarité nationale au titre des minima sociaux, qui sont actuellement au nombre de huit en France³. Les pauvres sont alors ceux qui bénéficient de l'aide sociale ou qui reçoivent des compléments de ressources pour arriver à un seuil minimal de revenu. Cette approche « *donne essentiellement une traduction concrète de*

² « Le phénomène des *préférences accommodantes* est quant à lui, directement pertinent pour la pauvreté. En effet l'habitude de la pauvreté conduit les individus à s'adapter et à adapter leurs aspirations par un processus analogue à la réduction de la dissonance cognitive, de sorte que la pauvreté qu'ils ressentent peut-être légitimement considérée comme sous-estimant leur pauvreté réelle. (...) Le problème de l'adaptation des préférences se retrouve dans tous les indices qui font intervenir à un moment ou à un autre des opinions subjectives, par exemple ceux qui sont fondés sur les difficultés financières ressenties » (Fleurbay et alii., 1997 : 24).

³ Allocation supplémentaire d'invalidité, Minimum vieillesse, Allocation adulte handicapé, Allocation de parent isolé, Allocation veuvage, Allocation de solidarité spécifique, Allocation d'insertion, Revenu minimum d'insertion. Pour une description plus détaillée, voir l'Encadré 1 : Les minima sociaux, dans la section 1.3.

ce qui est faisable, à un moment donné, compte tenu d'un certain rapport de forces politique » (Concialdi, 1998 : 72).

La quantification de la population pauvre dépend donc du type d'indicateur et du seuil fixé. Une comparaison de la part des ménages français concernés par la pauvreté selon les trois notions principales, monétaire, conditions d'existence et subjective, montre les différences dans les résultats (Lollivier et Verger, 1997). *« La faiblesse de ce recouvrement traduit des différences dans les concepts et des problèmes de mesure. Chaque erreur de mesure risque de faire entrer ou sortir indûment le ménage du groupe des pauvres selon la définition correspondante. On surestime donc le pourcentage de ménages ayant au moins un signe de pauvreté, et on sous-estime la proportion de ceux qui les présentent tous »* (Herpin et Verger, 2000b : 106). L'utilisation de plusieurs types d'indicateurs aide certainement, sinon à pallier ces défauts, tout au moins à apporter des éclairages supplémentaires sur les différentes dimensions de la pauvreté. *« Se baser sur la seule pauvreté monétaire – comme d'ailleurs sur la seule pauvreté d'existence ou la seule pauvreté subjective - ; surtout quand on travaille sur des fichiers d'enquête semble risqué. Il serait préférable de ne considérer comme pauvres que ceux qui présentent plusieurs signes d'indigence »* (Lollivier et Verger, 1997 : 136).

1.2.2. Les indicateurs des organismes internationaux

Un consensus certain existe maintenant pour postuler que la croissance économique n'est pas nécessairement synonyme de développement et que dans tout processus de développement il y a des considérations sociales inhérentes. Ainsi, à partir de la comptabilité nationale, l'évolution du Produit Intérieur Brut (PIB) par habitant permet d'avoir une mesure de la « richesse » d'un pays mais il ne peut en aucun cas apporter une mesure du bien être ou des conditions de vie de sa population. Les grands organismes internationaux concernés par les questions de développement utilisent différents indicateurs pour mesurer la pauvreté, le « bien être » individuel et social, le développement.

La Banque Mondiale adopte traditionnellement une approche absolue de la pauvreté et utilise des indicateurs monétaires. Elle fixe une ligne de pauvreté et une ligne d'indigence (Banque Mondiale, 1990). Cette dernière représente le panier pouvant couvrir les besoins minimums de nutrition et la première inclut le montant de revenu nécessaire pour couvrir d'autres nécessités telles que l'habillement, le logement et le transport. Tous ceux qui se trouvent au-dessus de la ligne de pauvreté sont les non-pauvres, ceux qui se trouvent au-dessous sont les pauvres, ceux qui se trouvent en-dessous de la ligne d'indigence souffrant de pauvreté extrême. Avec un seuil de pauvreté pour les pays en développement fixé par la Banque Mondiale à un dollar par jour et par personne (prix constants PPA⁴ de 1985), environ 1,3 milliards de personnes seraient pauvres, soit presque un tiers de la population de ces pays. Si pour les pays industrialisés on applique le même seuil de pauvreté que celui utilisé par les Etats Unis, de 14,50 dollars par jour et par personne (prix constants PPA de 1985), il y aurait 80 millions de pauvres (Baneth, 1998).

⁴ Les parités de pouvoir d'achat (PPA) « sont des taux de conversion monétaire qui égalisent les pouvoirs d'achat des différentes monnaies. Ainsi, une somme d'argent donnée, convertie au moyen des PPA en différentes monnaies, permettra d'acheter le même panier de biens et de services dans tous les pays en question. Autrement, dit, les PPA sont des taux de conversion monétaire qui éliminent les différences de niveaux de prix existant entre pays » (Delalande, 1998 : 79).

L'OCDE utilise l'indicateur d'écart de pauvreté, l'indice de Sen, qui « mesure la pauvreté de personnes en dessous du seuil de pauvreté monétaire, la distribution des revenus dans la population à bas revenus et l'intensité de la pauvreté par l'écart moyen des bas revenus. La mesure des écarts de pauvreté permet de calculer combien il faudrait remonter les bas revenus pour qu'ils atteignent le seuil de pauvreté » (Bey, 1999 : 874).

Depuis 1990 le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) a mis au point, à partir d'indicateurs unidimensionnels, plusieurs indicateurs synthétiques dont l'objectif est de mesurer des aspects du développement économique et social des pays (PNUD, 1999 ; Abdelmalki et Mundler, 1977 ; Delalande, 1998). Les principaux indicateurs sont :

- l'indicateur de développement humain (IDH) prend en compte l'espérance de vie à la naissance, le taux d'alphabétisation des adultes, la moyenne d'années d'études, le PIB réel par habitant ajusté (exprimé en PPA) ;
- l'indicateur sexospécifique du développement humain (ISDH) considère les mêmes éléments que l'IDH mais corrigés des disparités selon le genre ;
- l'indicateur de pauvreté humaine pour les pays en développement (IPH-1) n'inclut pas de facteur économique directement et se fonde sur le pourcentage d'individus dont l'espérance de vie ne dépasse pas 40 ans, le pourcentage d'adultes analphabètes, le pourcentage de la population privée d'eau potable, le pourcentage de la population privée des services de santé et le pourcentage des enfants de moins de 5 ans souffrant de malnutrition. Un indicateur similaire a été élaboré pour les pays industrialisés (IPH-2) et ses composantes sont : le pourcentage d'individus dont l'espérance de vie ne dépasse pas 60 ans, le taux d'illettrisme des adultes, le pourcentage de la population au-dessous du seuil de pauvreté monétaire (égal à la demi-médiane du revenu individuel disponible) et la part du chômage de longue durée (12 mois et plus).

L'ensemble de ces indicateurs n'échappent pas bien évidemment à des multiples débats concernant leur pertinence, leur normativité et leur étalonnage (Baneth, 1998, Sandretto, 1997). Nous ne les aborderons pas ici. Néanmoins, précisons que dans des pays où le manque de données statistiques est criant, les indicateurs complexes s'avèrent difficiles à utiliser et à interpréter et se limiter aux seuls éléments monétaires ne constitue qu'un aperçu de la pauvreté.

1.2.3. Les échelles d'équivalence

Au-delà de la notion de pauvreté et du type d'indicateur employé, la quantification de la population pauvre dépend également de l'échelle d'équivalence choisie qui permet d'estimer un seuil de pauvreté par unité de consommation et de passer d'un dénombrement de ménages pauvres à une quantification de personnes pauvres en tenant compte de la structure socio-démographique des ménages concernés. L'échelle d'équivalence est composée d'un jeu de coefficients permettant de comparer les revenus ou les coûts nécessaires à deux ménages de taille et de structure différentes pour atteindre le même niveau de bien-être matériel, en considérant que les membres d'un même ménage ont tous le même niveau de vie. Pour cela on prend en compte l'existence de biens individuels et de biens collectifs. « Les besoins d'un ménage de n personnes sont inférieurs à n fois les besoins d'une personne seule, grâce aux économies d'échelle issues de la mise en commun de certains biens » (Hourriez et Legris, 1997 : 37). Le coût

d'une personne supplémentaire dans le ménage ou le coût de l'enfant peuvent ainsi être calculés.

L'échelle d'Oxford, mise au point dans les années 50, est la plus connue et elle attribue une valeur de 1 au premier adulte du ménage, de 0,7 à chaque adulte supplémentaire et de 0,5 à chaque enfant de moins de 14 ans. Cependant, des valeurs de 0,5 pour chaque adulte supplémentaire et de 0,3 pour chaque enfant (échelle appelée aussi OCDE modifiée, Concialdi, 1998) sont de plus en plus utilisées car elles reflètent mieux les modes de vie actuels des pays développés (Hourriez et Olier, 1997). En effet, des coefficients plus élevés conduisent à des valeurs de revenu ou de consommation par unité de consommation plus faibles et le seuil de pauvreté se voit affecté de la même manière. Ainsi, en appliquant l'échelle OCDE modifiée, « *si le seuil de pauvreté est fixé à 100 pour une personne seule, il vaut 150 pour un couple sans enfant, 180 pour un couple avec un jeune enfant, ... ou encore 130 pour une famille monoparentale avec un jeune enfant* » (Hourriez et Legris, 1997 : 38). L'INSEE a adopté définitivement la nouvelle échelle et « *il en résulte que les familles nombreuses apparaissent moins souvent pauvres qu'avec l'échelle utilisée antérieurement* » (Observatoire national de la pauvreté, 2000a : 1).

L'estimation de l'échelle d'équivalence est obtenue soit par des modèles de consommation (méthode objective) soit par des questions qualitatives sur la perception des ménages sur leur aisance financière (méthode subjective) mais Hourriez et Olier (1997) obtiennent des résultats similaires en appliquant les deux méthodes aux enquêtes de l'INSEE sur le budget des familles. Néanmoins, dans les deux cas la conception du niveau de vie est normative, voire arbitraire. Dans la méthode « objective » parce que le statisticien définit *a priori* les indicateurs utilisés pour le mesurer (alimentation, habillement...), dans la méthode « subjective » parce que les questions d'opinion peuvent laisser transparaître la conception du statisticien (Hourriez et Olier, 1997). « *En outre, rien n'indique qu'une échelle moyenne unique, telle que celle qui résulte d'estimations économétriques, soit appropriée pour l'ensemble des ménages* » (Concialdi, 1998 : 74) car elle peut difficilement rendre compte de la réalité. De plus les hypothèses identifiantes sont rarement vérifiées.

Une fois connues les incertitudes et les faiblesses pour définir et mesurer la pauvreté, nous essayons d'apporter quelques éléments de quantification de la population pauvre en France, selon des approches différentes, et de la caractériser ensuite en ne retenant que l'approche monétaire.

1.3. Les visages de la pauvreté en France

Au delà de la définition de la pauvreté et des différents aspects méthodologiques concernant sa mesure (type d'indicateur, seuil de pauvreté...), des éléments multiples pour évaluer la population en situation de pauvreté sont fournis aussi bien par des institutions publiques chargées des statistiques et des études que par des organismes sociaux et des associations caritatives. Cette richesse des informations et la diversité de conceptualisations et d'indicateurs pour mesurer la pauvreté rendent alors l'élaboration d'une évaluation quantitative et qualitative d'autant plus ardue. Nous fixons ici un cadre général concernant l'ensemble de la population française à partir des chiffres fournis principalement par l'INSEE, qui utilise dans ses évaluations l'échelle d'Oxford modifiée et fixe le seuil de pauvreté à la demi-médiane du revenu par unité de consommation.

1.3.1. Le nombre de pauvres

Comme nous l'avons indiqué précédemment, plusieurs approches peuvent être adoptées pour essayer de quantifier le nombre de personnes ou de ménages se trouvant à un moment donné dans une situation de pauvreté. Nous apportons ici des évaluations des approches monétaire, de conditions de vie et administrative et rappelons la relative incertitude de ces quantifications et leur caractère mouvant.

- ***La pauvreté monétaire***

D'après l'enquête budget des familles de l'INSEE réalisée en 1994 (Hourriez et Legris, 1997), en fixant le seuil de pauvreté à 3 800 FF par unité de consommation, le taux de pauvreté est de 10 %, avec 2,4 millions de ménages pauvres, soit 5,5 millions de personnes, dont 1,1 million d'enfants de moins de 14 ans. Ces ménages pauvres ont un revenu moyen de 2 700 FF mensuels par unité de consommation, soit 72 % du seuil de pauvreté.

L'enquête revenus fiscaux 1996 de l'INSEE donne des évaluations inférieures de la population pauvre (Observatoire national de la pauvreté, 2000a : 1). En prenant un seuil de pauvreté de 3 500 FF par unité de consommation, la pauvreté concerne entre 1,7 et 1,8 millions de ménages (entre 7,3 % et 7,9 % des ménages) et entre 4,5 et 5,5 millions de personnes (soit 8 à 10 % de la population), dont 950 000 enfants de moins de 14 ans. Parmi cette population pauvre, le revenu moyen disponible par unité de consommation est de 2 800 F (soit 80 % du seuil de pauvreté), tandis que celui de la population non pauvre monte à 8 300 F.

- ***La pauvreté de conditions de vie***

Les enquêtes permanentes sur les conditions de vie des ménages de l'INSEE permettent d'identifier 28 indicateurs élémentaires de conditions de vie touchant aux difficultés budgétaires, aux retards de paiement, à la restriction de consommation et aux conditions de logement. En retenant un seuil de sept difficultés, 16 % des ménages sont concernés en 1999 ; 12,6 % des ménages présentent un cumul de huit difficultés ou plus et 9 % des ménages subissent neuf difficultés (Observatoire national de la pauvreté, 2000b).

- ***La pauvreté « administrative »***

Fin 1999, les allocataires des différents minima sociaux étaient 3,2 millions (Encadré 1), ce qui correspond à 5,5 à 6 millions de personnes habitant dans les foyers de ces allocataires, soit environ 10 % de la population. L'évolution récente du nombre d'allocataires serait à la baisse. Les estimations pour la mi-2000 portent le nombre d'allocataires à 3,155 millions, soit une légère baisse de 1,4 % (Observatoire national de la pauvreté, 2000b) ; pendant la période 1994-1999 il s'est accru d'au moins 3 % alors qu'il avait progressé de 8,7 % entre 1990 et 1994 (La Tribune, 21-06-01). Ces évaluations sont des valeurs minimales car ne sont pas prises en compte les personnes n'ayant pas droit au RMI (par exemple, les jeunes de moins de 25 ans, dont des étudiants) et les personnes qui ne perçoivent pas d'allocations par défaut d'information ou par refus des démarches administratives ou de l'assistance (Observatoire national de la pauvreté, 2000b).

Les minima sociaux constituent un filet de sécurité avec cependant un certain nombre de faiblesses. Ainsi, plusieurs allocations pénalisent les couples et les familles avec enfants adolescents. Le RMI, créé pour « boucher les trous de l'ensemble du système » (Conseil

National de l'Information Statistique, 1998 : 35), ne suffit pas pour subvenir aux besoins des allocataires et seuls 32 % d'entre eux ne perçoivent que cette allocation. De plus, les conditions d'attribution du RMI sont telles qu'elles peuvent, dans certains cas, ne pas inciter à la reprise du travail car le gain monétaire en retournant à une activité est très limité, voire négatif, en considérant l'attribution d'autres prestations ou services sociaux (Atkinson et alii, 2001). En effet, les allocataires du RMI perçoivent d'autres prestations dont ne bénéficient pas les emplois réguliers, telles que des réductions dans les transports publics, l'exemption de la taxe d'habitation, la suspension des dettes, le ticket modérateur, l'aide sociale versée par les communes (CSERC, 1997). Les règles d'attribution des minima sociaux peuvent donc conduire aux « trappes à chômage » voire aux « trappes à la pauvreté » (Atkinson, 1998 ; Caussat, 1998).

Encadré 1 : Les minima sociaux

L'objectif des minima sociaux est de fournir des ressources à un niveau minimum dans des cas de manque ou de faible niveau de revenus. « *Les réponses apportées à une insuffisance de revenus ont été de nature plutôt catégorielles : elles se sont progressivement construites autour de groupes cibles, ceux-ci évoluant dans le temps* » et donnant lieu à la notion de revenu minimum « *permettant de combler les handicaps réels, sociaux ou économiques* » (Conseil National de l'Information Statistique, 1998 : 35).

Il existe actuellement une série de huit minima sociaux, appliqués de manière différentielle, c'est-à-dire que le montant de l'allocation est équivalent à la différence entre les ressources de l'allocataire et le plafond de ressources, limité au montant maximum de l'allocation. Les minima les plus récents, le revenu minimum d'insertion et l'allocation de solidarité spécifique, sont ceux qui bénéficient au plus grand nombre d'allocataires (Caussat, 1998).

- Le *revenu minimum d'insertion (RMI)* est accordé à toute personne démunie ayant en principe au moins 25 ans ou un enfant à charge (34 % des allocataires). Les bénéficiaires doivent signer un contrat d'insertion qui les oblige à entreprendre des démarches d'insertion professionnelle ou sociale. Le montant mensuel au 1^{er} janvier 2001 est de 2 608 F/mois pour une personne seule et 3 912 F/mois pour deux personnes.

- L'*allocation de solidarité spécifique (Ass)* bénéficie aux chômeurs inscrits à l'ANPE ayant épuisé leurs droits ou aux chômeurs de plus de 50 ans touchant une allocation inférieure au montant de l'Ass (16 % des allocataires). Son montant est de 2 577 F/mois pour une personne pour le cas général et 3 702 F/mois pour les chômeurs âgés.

- L'*allocation supplémentaire de vieillesse (Asv)* complète les ressources des personnes âgées de plus de 65 ans ou dès 60 ans en cas d'incapacité de travail (24 % des allocataires). Son montant est de 3 654 F/mois par personne et 6 555 F/mois pour un couple.

- L'*allocation d'adulte handicapé (AAH)* est attribuée aux personnes ayant un handicap non professionnel (19 % des allocataires). Son montant est 3 652 F/mois, comme l'Asv.

- Le *minimum invalidité (Mi)* est destiné aux personnes de moins de 60 ans avec une invalidité d'au moins 66 % (2,7 % des allocataires). Le montant est le même que celui de l'Asv.

- L'*allocation parent isolé (API)* est destinée aux personnes seules enceintes ou élevant au moins un enfant (5 % des allocataires). Le montant est de 4 393 F/mois pour un parent avec un enfant et 1 098 F par enfant supplémentaire ; elle est versée jusqu'au troisième anniversaire du dernier enfant.

- L'*allocation de veuvage (Av)* est versée pendant trois ans aux veuf(ves) de moins de 55 ans sans avantage de reversion ou jusqu'à l'âge de 55 ans si le bénéficiaire a plus de 50 ans au moment du décès du conjoint (0,4 % des allocataires). Le montant est de 2 230 F/mois.

- L'*allocation d'insertion (Ai)* est une aide d'un an pour certains chômeurs qui ne remplissent pas les conditions d'allocation chômage (0,5 % des allocataires). Le montant est de 1 815 F/mois.

Le système des minima est trop compliqué et « *les ménages qui ont le plus besoin d'aide sont souvent ceux qui, culturellement, sont les plus éloignés de la virtuosité nécessaire pour tirer pleinement parti des potentialités du système* » (Bichot et Marcilhacy, 1998 : 20). Actuellement on ne reconnaît pas une « *véritable citoyenneté au conjoint et aux enfants* » et ils n'existent qu'à travers le chef de famille. « *D'où l'idée que le minimum social doit être un droit de chaque personne, enfant aussi bien qu'adulte, et un droit reconnu à travers celui de la cellule élémentaire à laquelle cette personne appartient* » (Bichot et Marcilhacy, 1998 : 25). Selon ces mêmes auteurs, il faudrait donc mieux définir les principes de la protection sociale derrière ces minima sociaux et simplifier ensuite le système dans son ensemble, en l'harmonisant avec d'autres prestations et avantages sociaux.

Selon l'enquête Revenus fiscaux, en 1997 l'ensemble des prestations sociales (allocations familiales, aides au logement et minima sociaux) représentent environ 40% du revenu des ménages pauvres et réduisent la pauvreté de moitié, le taux de pauvreté des ménages passant de 14 % à 7%. La contribution des prestations dans les ressources des ménages et dans la réduction de la pauvreté s'est fortement accrue en 30 ans car en 1970 la prise en compte des prestations diminuait le taux de pauvreté de 20,3 % à seulement 15,7 % (Atkinson et alii, 2001).

- ***Des difficultés de mesure***

La définition de la pauvreté étant normative, conventionnelle et relative, le seuil de pauvreté dépend bien sûr de la référence adoptée et il évolue comme le niveau de vie médian de l'ensemble de la population. Ainsi, en changeant le seuil à 60 % de la médiane (selon la convention de l'Union Européenne) le taux de pauvreté s'élève à 13,4 %, en revanche si on le fixe à 40 % de la médiane, le taux diminue à 3 % (Atkinson et alii, 2001).

Il est donc très difficile de donner une image homogène de la pauvreté, les différentes mesures se référant à des populations qui ne se recoupent presque pas. Selon les données de l'enquête du Panel européen (première vague novembre 1994), la pauvreté monétaire concerne 12 % des ménages français, la pauvreté en termes de conditions d'existence 13 % et enfin, la pauvreté « subjective » 11 % (Lollivier et Verger, 1997). Cependant, en appliquant simultanément les trois notions de la pauvreté, on observe un faible recouvrement des ménages : 25 % des ménages présentent au moins l'une des trois pauvretés, 6 % deux types sur trois et seulement 2 % cumulent les trois simultanément. Ces derniers pourraient constituer le noyau ou le cœur de la pauvreté : des sans-diplôme, des familles monoparentales, des hommes seuls faiblement insérés sur le marché du travail, des chômeurs, des étrangers, des personnes en mauvaise santé ou avec très peu de patrimoine.

Cette faiblesse de recouvrement des ménages met donc encore une fois en évidence les difficultés conceptuelles et méthodologiques liées tant à la définition de la pauvreté qu'à sa mesure. En effet, « *La pauvreté mesurée dans les enquêtes statistiques n'épuise pas la description de la réalité sociale, en premier lieu parce qu'une partie des populations en difficulté leur échappe, en second lieu, et de manière beaucoup plus profonde parce que la connaissance scientifique, quantitative ou qualitative, obéit à des règles qui l'empêchent d'en saisir certaines dimensions* » (Observatoire national de la pauvreté, 2000b : 53).

Ainsi, dans la mesure monétaire de la pauvreté, on ne tient pas toujours compte de l'ensemble des revenus des ménages, tels que les loyers fictifs dans le cas des propriétaires de leur logement, ou des transferts monétaires entre ménages, et leur prise en compte modifierait alors la valeur de la médiane et du seuil de pauvreté. Par exemple, d'après l'enquête Budget de famille 1995 de l'INSEE, si 60 % des ménages pauvres ont des revenus inférieurs à 2 300 F (valeur du RMI en 1994) avant aides familiales, ils ne sont que 29 % après (Paugam et Zoyem, 1997).

Certaines analyses excluent, dès le départ, les ménages d'étudiants⁵ des populations pauvres car s'ils disposent fréquemment de revenus propres faibles⁶, ils bénéficient de prestations sociales mais également d'autres transferts privés monétaires ou en nature non évalués qui peuvent contribuer à les classer au-dessus du seuil de pauvreté (Atkinson et alii, 2001). D'après l'enquête Budget de familles, parmi les ménages jeunes, le taux de pauvreté est plus faible chez les étudiants, 7,7 % contre 10,2 % chez les non étudiants (Herpin et Verger, 1997b). Selon le directeur du CROUS de Créteil, 100 000 étudiants vivraient en-dessous du seuil de pauvreté et l'Observatoire de la vie étudiante estime à 23 000 les étudiants en situation de « pauvreté chronique, grave et durable » et à 70 000 le nombre de ceux qui seraient contraints de travailler pour financer leurs études. (Les Echos, 31-05-00)

La plupart des enquêtes statistiques ne permettent pas d'appréhender la population accueillie dans des centres d'hébergement, des foyers, etc. car elles sont restreintes aux populations habitant dans des logements « ordinaires ». Cette population représente environ 2 % de la population totale et « *il y a fort à penser qu'une partie (...) se situe parmi les ménages les plus pauvres* » (Observatoire national de la pauvreté, 2000b : 44), tel que le suggèrent aussi des renseignements fournis par les associations de solidarité sur leurs activités (Encadré 2).

Les informations produites par les organismes chargés de mettre en œuvre des mesures sociales sont également parcellaires (Encadré 3). Elles permettent d'approcher les situations de pauvreté des bénéficiaires, mais laissent de côté ceux qui ne font pas la demande ou abandonnent en cours, les populations en « franges » des dispositifs, l'évolution des itinéraires dans les différents dispositifs (comment se font les transitions, origine et devenir des bénéficiaires...). De plus, « (...) *compte tenu de la variété des dispositifs (...) les modalités de recueil d'information sont très hétérogènes selon les dispositifs et ne permettent pas d'en donner une vision d'ensemble articulée ou agrégée.* » (Conseil National de l'Information Statistique, 1998 : 36).

⁵ Les étudiants représentent plus du quart de la population des 19-25 ans (Herpin et Verger, 1997b) et les ménages d'étudiants de 10 à 20 % des ménages des jeunes de 20 à 25 ans. (Atkinson et alii, 2001).

⁶ Les revenus du travail constituent 16 % des ressources des étudiants habitant chez leurs parents et 28 % pour les ménages étudiants (Herpin et Verger, 1997b).

Encadré 2 : Les chiffres de la pauvreté selon des associations de solidarité

En 1999, le Secours Catholique a traité 704 000 « situations », équivalentes à 1,7 millions de personnes, dont 54 % d'adultes :

- Pour plus de 90 % des « situations », les ressources sont inférieures à 3 800 francs mensuels ; 44 % ne vivent que de transferts sociaux et 12 % vivent uniquement de revenus du travail.

- 46 % des « situations » concernent des personnes ou familles dans des conditions de logement instable ou précaire, c'est-à-dire, 23 % sont des personnes ou familles sans résidence stable, 8 % sont hébergés de façon précaire par des parents ou amis, 6 % sont dans des centres ou foyers, 5 % dans des caravanes, hôtels ou en squat, et 4 % sans abri.

- Les trois quarts des personnes sont sans emploi.

- Parmi les personnes employées, un quart occupe un contrat à durée indéterminée ou un contrat à durée déterminée à temps plein, 19 % ont un emploi à temps partiel, 18 % ont un emploi aidé, 13 % sont en intérim ou ont un emploi saisonnier, 3 % sont indépendants mais dans une situation très précaire, 21 % font des « petits boulots ».

- Les femmes isolées avec enfant(s) représentent un peu moins du quart des personnes contre 6 % dans la population nationale. Parmi ces femmes, près de la moitié ne travaillent pas et trois sur cinq ont au moins deux enfants.

- 37 % des personnes présentent des problèmes de factures non payées (loyer, charges, EDF-GDF, eau) d'un montant moyen de 6 535 F.

Pour 2000, le Secours Catholique a annoncé une légère baisse de fréquentation, avec environ 1,6 million de personnes accueillies. Par contre, il signale un certain durcissement de la pauvreté, révélé par l'augmentation du nombre de personnes sans ressources (16 % du public reçu contre 13 % en 1999) et du nombre de personnes en logement précaire ou sans domicile (24,5 % contre 23,1% en 1999). Cette association met aussi en garde sur la fragilité de la population étrangère, (22 % du public accueilli mais elle représente moins de 6 % dans la population française) et sur les pièges des crédits à la consommation (13 % des personnes sont endettées, avec en moyenne 20 000 F, contre 10 % en 1999).

Parmi les patients de Médecins du Monde (35 000 en 1998), 43 % se déclarent sans ressources et moins d'un quart n'a pas de logement fixe.

Sources : Observatoire national de la pauvreté, 2000b ; Les Echos, 15-11-00 ; Le Monde, 8-11-01.

Encadré 3 : Les chiffres de la pauvreté selon des organismes publics

Le Haut Comité de la Santé Publique évalue à 20 à 25 % la population en situation de précarité.

Après un an de mise en place de la couverture maladie universelle (janvier 2000), la Caisse Nationale d'Assurance-Maladie (CNAM) annonce 1,1 million de bénéficiaires au titre de l'assurance maladie de base et près de 5 millions (tous régimes confondus) pour la couverture complémentaire. La population bénéficiaire est féminine (54 % des femmes) et jeune : l'âge moyen est de 27 ans (38 ans pour l'ensemble du régime général) et 42 % ont moins de 20 ans, dont des ayants droit mineurs. Par ailleurs, la CNAM déclare ne pas connaître le nombre de personnes ayant droit à la prestation mais ne l'ayant pas encore sollicité.

Source : Les Echos et Libération, 4-04-01

En se limitant uniquement aux évaluations fournies par des enquêtes statistiques, on pourrait néanmoins retenir qu'au moins 10 % de la population française est actuellement concernée par une forme de pauvreté.

1.3.2. Qui sont les pauvres selon l'approche monétaire

En retenant une approche monétaire de la pauvreté, le taux de pauvreté est resté stable entre la moitié des années 80 et la moitié des années 90 : autour de 10 % selon les enquêtes budget des familles, autour de 7 % selon les enquêtes revenus fiscaux. Selon ces dernières enquêtes, le taux de pauvreté s'est sensiblement réduit depuis 1970, où il était de 16 % (Atkinson et alii, 20001). La composition de cette population qualifiée de pauvre a également évolué. Elle n'est plus rurale et âgée et on remarque une pauvreté plus hétérogène, plus urbaine, plus jeune, diminuant chez les retraités et stable parmi les familles nombreuses ; en revanche, on trouve plus d'enfants pauvres dans les familles monoparentales.

- **Le chômage**

Une des premières causes de la pauvreté est le manque d'activité professionnelle. Le taux de pauvreté est de près de 30 % parmi les chômeurs et les inactifs autres que retraités de moins de 60 ans (Tableau 2.1). Les ménages de la première catégorie regroupent un quart des personnes pauvres et ceux de la seconde 15 %.

Tableau 2.1 : Ménages et personnes pauvres selon l'occupation de la personne de référence en 1997

	Taux de pauvreté (%)	Ménages pauvres (nbre, 10 ³)	Personnes pauvres (nbre, 10 ³)	Ménages pauvres (%)	Personnes pauvres (%)
<i>Personne de référence active</i>		1015	2963	62,3	70,3
chômeur	28,8	365	1073	22,4	25,5
salarié peu stable	15,0	148	371	9,1	8,8
salarié stable à temps plein	2,1	200	676	12,3	16,0
salarié stable à temps partiel	13,1	76	165	4,7	3,9
indépendants	12,0	226	678	13,9	16,1
<i>Personne de référence inactive</i>		313	564	19,2	13,4
ancien salarié	2,4	141	279	8,7	6,6
ancien indépendant	12,4	172	285	10,6	6,8
<i>Autre inactif</i>		301	688	18,5	16,3
femmes < 60 ans	29,2	92	208	5,6	4,9
homme < 60 ans	27,3	142	393	8,7	9,3
60 ans et plus	10,3	67	87	4,1	2,1
Ensemble	7,0	1629	4215	100,0	100,0

Source : Informations sur les taux de pauvreté et le nombre de ménages et personnes pauvres cités dans Atkinson et alii, 2001 : 79 à partir de l'enquête de l'INSEE Revenus fiscaux 1997.

Le niveau de revenu des chômeurs s'est globalement dégradé dans le temps. La croissance du chômage et les modifications des règles d'indemnisation se sont traduites par une baisse du taux de couverture du chômage et une augmentation des chômeurs faiblement indemnisés : 40 % des chômeurs indemnisés touchent moins de 0,5 SMIC en 1998 (contre 12 % en 1992), 41 % des chômeurs sont indemnisés par l'assurance chômage en 1999 (contre 52 % en 1992) (Alternatives économiques, septembre 2001) et de plus en plus de chômeurs basculent alors au RMI.

Les situations de chômage sont souvent évoquées comme des « trappes » car il est ensuite difficile au chômeur d'atteindre un emploi, qu'il soit stable ou précaire. D'après les enquêtes Emploi de l'INSEE, près de 60 % des chômeurs en 1996 se trouvent dans la même situation l'année d'après (Bloch et Estrade, 1998).

- ***La jeunesse***

En 1970, 30 % des personnes de plus de 65 ans étaient considérées comme pauvres tandis qu'à présent elles ne sont que 5%. L'évolution du système français de retraite a bien évidemment joué dans ce sens, les personnes arrivant à l'âge de la retraite dans les années 80 et 90 ayant bénéficié de pensions à taux plein. Actuellement, ce sont les jeunes de 15 à 25 ans qui sont les plus exposés à la pauvreté, avec un taux de pauvreté de 15 %, qu'ils habitent dans leur famille ou non. En 1996, le taux de pauvreté parmi les ménages jeunes (moins de 30 ans) était de près de 11% contre 7,4% en moyenne pour l'ensemble des ménages (Atkinson et alii, 20001). Ce taux s'élève à plus de 20 % pour les ménages de moins de 25 ans (Les Echos, 22-03-01).

Globalement plus diplômés et avec des effectifs plus faibles, les jeunes de 15-25 ans sont pourtant plus touchés par le chômage que leurs aînés : 6 % en 1975, 19 % en 1985 et 20 % au début des années 90 (32 % parmi les moins de 25 ans). Les jeunes représentent 80 % des contrats à durée déterminée et dans leur évolution professionnelle on observe le plus souvent une alternance entre périodes d'activité et de chômage (La Tribune, 27-03-01).

Le manque de diplôme constitue un sévère handicap pour la sortie du chômage ou pour la recherche d'un emploi stable. Le programme Trace (Trajet d'accès à l'emploi)⁷ a accueilli jusqu'à fin 2000, 90 000 jeunes, dont 94 % ont un niveau inférieur ou égal au CAP, 54 % ont un emploi (mais seulement 36 % en CDI ou CDD de plus de 6 mois) et 33 % sont au chômage (Le Monde, 24-04-01). En Rhône Alpes, 57 % des jeunes sans diplôme ni qualification sont chômeurs.

Le manque de diplôme est encore plus pénalisant pour les femmes que pour les hommes. D'après l'enquête Emploi de l'INSEE, la probabilité de passer d'un emploi précaire en 1996 à un emploi stable l'année d'après est de près de 10 % pour les femmes contre le double pour les hommes ; la probabilité de passer au chômage est de plus de 40 % pour les premières contre environ 37 % pour les seconds (Bloch et Estrade, 1998).

Avec des parcours professionnels plus abrupts et des restrictions dans les règles d'indemnisation et les conditions d'attribution des minima sociaux, le taux de pauvreté s'aggrave alors chez les jeunes : un jeune chômeur de moins de 25 ans sur trois n'est pas indemnisé, ni le RMI ni l'allocation d'insertion ne bénéficiant aux moins de 25 ans (Atkinson et alii, 2001).

- ***Précarité de l'emploi et bas salaires***

Les évolutions du marché du travail pendant les vingt dernières années (chômage, insécurité de l'emploi due aux contrats à durée déterminée, temps partiel...) constituent certainement des facteurs diffuseurs et aggravants de la pauvreté. En effet, selon l'enquête Emploi, la proportion des salariés employés sous une « forme particulière

⁷ Mis en œuvre au cours des années 90 par les missions locales, l'objectif de ce programme est de suivre pendant une période de 18 mois le parcours d'insertion des jeunes en grande difficulté.

d'emploi » (contrats à durée déterminée, intérim, stages et contrats aidés) a triplé entre 1983 et mars 2000, passant de 3 % à 9,5 %. De même, la proportion de salariés à temps partiel, majoritairement des femmes, a plus que doublé, passant de 7 % en 1980 à 17,5 % en 2000. La précarité dans l'emploi et surtout les faibles rémunérations pour les temps partiels, le plus souvent près du SMIC, ont conduit au développement des bas salaires⁸ qui représentent 16,5 % en 2000 contre 13 % au début des années 80 mais 18 % au milieu des années 90 (Atkinson et alii, 20001).

La pauvreté ne se limite donc pas qu'aux chômeurs et aux inactifs. L'enquête Revenus fiscaux estime pour 1996 une population de 1,305 millions de « travailleurs pauvres »⁹ et en prenant en compte les personnes habitant dans leurs ménages¹⁰, ils sont 2,2 millions de personnes pauvres d'au moins 17 ans, auxquels s'ajoutent environ 830 000 enfants, soit au total plus de 3 millions de personnes (Lagarenne et Legendre, 2000).

Les trois quarts des travailleurs pauvres ont des revenus individuels (traitements, salaires et indemnités de chômage) inférieurs au seuil de pauvreté de 3 500 FF (soit 70 % du SMIC). Dans les ménages de ces travailleurs, les ressources du travail représentent la moitié des ressources du ménage, les prestations sociales 37 % et les indemnités de chômage 9 %, le reste étant les revenus du patrimoine et les pensions de retraite.

Parmi ces travailleurs pauvres, les deux-tiers ont été actifs toute l'année (39 % comme salariés et 27 % comme indépendants, dont la moitié sont des agriculteurs ou aides familiaux dans des exploitations agricoles), 27 % ont connu des périodes de chômage et d'emploi, et les 7 % restant ont connu des périodes d'inactivité notamment parce qu'ils venaient d'entrer dans le marché du travail (60 % ayant moins de 25 ans). 40 % des travailleurs pauvres sont des indépendants, dont la moitié des agriculteurs ou aides familiaux.

Les étrangers restent les salariés les plus vulnérables : 46 % sont non qualifiés, 13,4 % sont en mission d'intérim ou en CDD, et 19 % travaillent à temps partiel contre à peine plus d'un quart, 9,6 % et 16 % des Français, respectivement.

- *Les structures familiales*

Aux ressources faibles, la structure démographique du ménage peut constituer un facteur supplémentaire de risque de pauvreté. Le nombre de ménages à un seul actif ou monoparentaux sont plus nombreux dans la structure démographique nationale et représentent actuellement plus du tiers des ménages actifs contre un quart au début des années 80. Ces ménages représentent des populations particulièrement fragiles, plus exposées à des situations de pauvreté. Le taux de non-emploi (chômage ou inactivité)

⁸ Les bas salaires sont définis comme ceux équivalents à moins de deux tiers du salaire médian, soit environ 1,1 SMIC.

⁹ « On entend par travailleur pauvre une personne qui travaille et qui vit au sein d'un ménage pauvre. La notion de travail est définie à partir des calendriers mensuels d'emploi de l'enquête emploi : une personne est considérée comme travaillant lorsqu'elle a été active six mois ou plus dans l'année, dont au moins un mois d'emploi effectif » (Lagarenne et Legendre, 2000 : 7).

¹⁰ Seuls les ménages habitant dans des logements « ordinaires » (hors collectivités et sans domicile fixe) sont considérés, ainsi que les ménages dont la personne de référence n'est pas étudiante (Lagarenne et Legendre, 2000 : 7).

parmi les chefs de ménage sans conjoint a augmenté de 17 % à 23 % entre 1982 et 1999. Le nombre de couples au chômage a augmenté de 3 % à 5 % entre 1982 et 1999.

- ***La persistance de la pauvreté***

Peu nombreux sont encore les travaux portant sur des analyses longitudinales autour des situations de pauvreté et cela malgré le fait « *qu'un taux de 10 % n'a pas le même sens et ne présente pas le même degré de gravité, s'il s'avère que ce ne sont pas les mêmes ménages qui se situent sous ce seuil chaque année ou, si au contraire, il s'agit toujours des mêmes laissés pour compte* » (Glaude, 1998 : 58).

Selon l'enquête de conjoncture, au niveau des ménages pauvres, un sur deux n'est l'est plus l'année suivante et la même proportion ne l'était pas l'année précédente. L'entrée dans la pauvreté se traduit par une perte de niveau de vie de plus de 25 % (Maurin et Chambaz, 1996, cité dans Glaude, 1998). D'après les enquêtes du panel européen, la probabilité de sortir de la pauvreté monétaire dans l'année serait d'une chance sur trois (Atkinson et alii, 2001).

En analysant sur une période de trois ans et pour les personnes de 17 ans et plus, le taux de pauvreté se réduit de plus de deux points par rapport à la mesure en coupe instantanée (Linden et Meyer, 2000, cité par Atkinson et alii, 2001). La population se trouvant en situation de pauvreté constituerait alors le « noyau dur ». Il s'agit plutôt de personnes dans la tranche d'âge 40-60 ans, appartenant souvent à des familles monoparentales ou nombreuses et à des ménages dont le chef est ouvrier ou agriculteur¹¹. L'effet des modifications dans la structure du ménage accentue la pauvreté. Parmi la population étudiée au cours de la période de trois ans, les ménages ayant subi des changements démographiques présentent des variations de niveau de vie plus marquées que celles subies par les ménages stables.

La persistance de la pauvreté peut être approchée également par la probabilité de sortie du chômage ou d'un emploi précaire (contrat à durée indéterminée, intérim, stage, contrat aidé). L'âge constitue alors un sérieux handicap, les jeunes en phase d'insertion (sortis du système scolaire depuis moins de cinq ans) étant dans des situations plus favorables que leurs aînés, surtout les quinquagénaires. Selon l'enquête Emploi 1977, la probabilité pour les jeunes d'occuper un emploi stable un an après avoir été au chômage est de 28 %, contre 21 % pour les adultes de moins de 50 ans et de seulement 13 % pour les 50-59 ans. En ce qui concerne la sortie de l'emploi précaire vers un emploi stable, les probabilités sont 40 %, 35 % et 27 %, respectivement pour les trois catégories de salariés (Atkinson et alii, 2001).

En ce qui concerne l'attribution des minima sociaux, près d'un bénéficiaire du RMI sur trois ne perçoit plus d'allocation l'année suivante, soit parce qu'il a trouvé du travail (la moitié), soit parce qu'il relève d'une autre prestation telle que l'allocation adulte handicapé ou l'allocation supplémentaire de vieillesse, soit par des raisons administratives. Cependant un certain nombre restent dépendants du RMI pour de longues durées. Fin 1996, 30 % des bénéficiaires du RMI avaient moins d'un an d'ancienneté dans le dispositif mais près de 10 % en relevaient depuis sa mise en œuvre en 1989 (Atkinson et alii, 2001).

¹¹ L'INSEE parle aussi d'un noyau dur de la pauvreté qui concerne 1,7 % de la population ; il est constitué majoritairement par des chômeurs de longue durée, familles monoparentales, hommes seuls, personnes souffrant de multiples handicaps. (doc biblio 07-00 :7)

Ce portrait sommaire de la population subissant une pauvreté liée au niveau des revenus ne fait que confirmer qu'à l'absence ou faiblesse des revenus viennent s'ajouter des éléments (niveau de formation, charges familiales...) qui contribuent à rendre encore plus fragiles ces populations. L'approche en termes de « grande pauvreté » essaie de prendre en compte l'ensemble des facteurs pouvant amener à des situations de précarité et à leur permanence à plus ou moins longue durée.

1.3.3. Une vision plus intégrale : la grande pauvreté

A l'incertitude sur la population en situation de « pauvreté » vient s'ajouter celle de la population en « grande pauvreté », notion parfois utilisée pour se référer tout simplement aux plus défavorisés parmi les pauvres. Une notion plus précise de grande pauvreté apparaît dans le rapport de Joseph Wresinski « La grande pauvreté et la précarité économique et sociale », rendu au Conseil Economique et Social en 1987. « *La précarité est l'absence d'une ou plusieurs sécurités, notamment celle de l'emploi, permettant aux personnes et familles d'assumer leurs obligations professionnelles, familiales et sociales et de jouir de leurs droits fondamentaux. L'insécurité qui en résulte peut être plus ou moins étendue et avoir des conséquences plus ou moins graves et définitives. Elle conduit à la grande pauvreté quand elle affecte plusieurs domaines de l'existence, qu'elle devient persistante, qu'elle compromet les chances de réassumer ses responsabilités et de reconquérir ses droits par soi-même, dans un avenir prévisible.* » (cité dans Gilles-Simon et Legros, 1995 : 18). Etre en grande pauvreté consisterait donc à cumuler plusieurs désavantages sur un ensemble de critères : avoir très peu de revenus, être en mauvaise santé, avoir un niveau d'instruction faible... Cette approche de la pauvreté est à mettre en étroite relation avec la notion d'exclusion qui s'intéresse aux mécanismes et dynamiques des processus sociaux conduisant à des situations de dénuement extrême (Encadré 4).

Encadré 4 : L'exclusion

Dans les pays riches, la notion d'exclusion est apparue comme la contrepartie de celle du développement humain dans les pays plus pauvres (Maxwell, 1999). Née au milieu des années 60 en France, la notion d'exclusion se référait alors à un phénomène individuel d'inadaptation sociale concernant une population marginale, laissée à l'écart du progrès économique. Après une période de latence, où d'autres concepts tels que la précarité et la nouvelle pauvreté lui ont été préférés, la notion d'exclusion est réapparue dans les années 80-90. « *On ne parle plus de « pauvres », mais « d'exclus », par définition atomisés, alors que les pauvres font masse. Si le terme « d'exclus » a tant de succès (...) c'est d'abord parce qu'ils sont effectivement exclus d'une société qui a voulu se donner à voir comme homogène. On ne peut parler d'exclusion qu'en partant du présupposé de l'Etat-providence, alors qu'on parle de pauvreté (comme problème politique majeur) à partir du présupposé de son absence* » (Lautier et Salama, 1995 : 252).

L'exclusion se réfère plus aux processus sociaux conduisant à des situations de dénuement extrême qu'aux groupes sociaux les subissant. Ces situations sont déterminées par la conjonction de plusieurs facteurs (niveau de revenu, accès au logement, accès aux services de santé, participation à la vie sociale et politique...) dérivés en premier lieu, mais pas exclusivement, de l'augmentation du chômage et des changements des formes du travail¹². La notion d'exclusion met l'accent sur le relâchement du lien social dans les différentes sphères de la vie collective (Paugam, 1996 : 570) et elle a un caractère relatif en se référant à une société donnée, dans un espace et une période donnés (Atkinson, 1998).

Pour certains experts d'EUROSTAT et des programmes communautaires sur les populations défavorisées, la notion d'exclusion a constitué « *une alternative à l'impasse à la fois méthodologique et conceptuelle dans laquelle les travaux traditionnels de la mesure avaient abouti* » (Paugam, 1996 : 15). A travers cette notion, d'une définition statique de la pauvreté fondée sur une approche monétaire, on est passé à une définition dynamique et multidimensionnelle. Elle permet en effet de mesurer « *non seulement l'aboutissement ex post d'une trajectoire sociale, mais aussi à l'ensemble d'anticipations ex ante que peut faire une personne* » (Atkinson, 1998 : 22), l'exclusion pouvant se transmettre de génération en génération.

Dans le cadre des travaux sur l'évaluation des politiques publiques de lutte contre la pauvreté pour le Conseil Economique et Social, le CREDOC présente deux visions de la « grande pauvreté » à partir d'une étude empirique (Encadré 5).

Dans la première, en se rapprochant de la notion exprimée par Wresinski, on prend en compte uniquement les formes extrêmes de dénuement. Le CREDOC identifie alors trois groupes de population : les jeunes isolés, sans travail, sans logement ou en centre d'hébergement (20 % des enquêtés) ; les familles monoparentales sans activité et sans logement (8 %) ; les familles biparentales en habitation précaire, type caravane (5 %).

¹² Pour mieux rendre compte de ces processus d'exclusion liés au monde du travail, d'autres notions sont apparues, telles que la « disqualification sociale » et la « désaffiliation ». La première se réfère à la dévalorisation sociale suite au manque d'intégration professionnelle et la seconde aux « situations intermédiaires entre l'emploi stable et protégé et la rupture des liens sociaux » (Paugam, 1996 : 569).

Encadré 5 : L'enquête CREDOC-CES auprès des personnes en situation de pauvreté

Le CREDOC a effectué en 1995 une enquête auprès de 754 personnes, pour le compte du Conseil Economique et Social dans le cadre d'un programme d'évaluation des conditions de mise en œuvre et des effets des politiques publiques en matière de lutte contre la pauvreté (Conseil Economique et Social, 1995 ; Gilles-Simon et Legros, 1995 ; Gilles-Simon et Legros, 1997).

Partant du postulat qu'à une segmentation des territoires correspond une segmentation des populations, la seule présence des personnes dans les sites choisis était le seul critère pour les considérer comme étant en situation de pauvreté présumée. L'enquête s'est réalisée en 10 zones géographiques, en milieu rural et urbain, et sur trois types de sites reconnus comme pouvant accueillir des populations défavorisées : des lieux institutionnels et associatifs (CCAS, associations diverses), des "îlots topographiques" (immeubles les plus dégradés dans des DSQ, hôtels meublés, caravanes...), et des lieux de passage et de transit (services d'urgence, centres de soins, stations du métro et RER...). « *La méthode employée a cherché à diversifier au maximum les situations de pauvreté rencontrées, à prendre en compte des situations habituellement absentes des enquêtes sur fichier, mais n'assure pas la représentativité de l'échantillon* » (Gilles-Simon et Legros, 1997 :34).

L'hypothèse de pauvreté présumée s'est confirmée et la quasi-totalité de l'échantillon correspond à des critères de pauvreté, seulement une vingtaine de personnes n'entreraient pas dans le cadre de la pauvreté : les trois quarts ont moins de 3 330 F par unité de consommation (50 % du revenu national moyen) et 60 % des personnes ont moins de 2 800 F par unité de consommation (50 % de la médiane du revenu national), une personne sur dix n'a aucune ressource, près de la moitié n'a aucun diplôme, près d'une personne sur dix souffre d'illettrisme, 43 % sont au chômage, 38 % sont inactives, plus de la moitié sont sans abri, hébergées ou dans des conditions de logement précaire.

Quatre critères majeurs de différenciation des situations de pauvreté ont été identifiés, par ordre décroissant d'importance : la structure du ménage, l'emploi, les ressources, le confort du logement. Une analyse statistique multidimensionnelle permet d'élaborer une typologie de la population en 12 groupes homogènes où en plus des facteurs mentionnés, l'âge et le nombre d'enfants interviennent également. La structure familiale étant le facteur principal, quatre grandes structures apparaissent et se déclinent ensuite selon les autres variables : les isolés, les familles monoparentales, les familles biparentales avec un ou deux enfants, les familles biparentales avec trois enfants ou plus.

Les situations de pauvreté sont le résultat de trois mécanismes : l'empêchement, la reproduction, le basculement (Gilles-Simon et Legros, 1995 : 260). Dans le premier cas se trouvent les adultes jeunes qui n'arrivent pas à « *accéder à une activité rémunérée susceptible de les faire sortir d'une situation de pauvreté* » à cause de leur faible qualification. La reproduction concerne tous ceux qui se trouvent dans un processus historique, « *d'une génération à l'autre, les difficultés scolaires se reproduisent, les modes d'habitats marginaux se retrouvent et cela et particulièrement vrai sur les zones caravanes* ». Enfin, le basculement correspond en premier lieu à un déclassement professionnel auquel peut venir se greffer une rupture familiale. Cependant, les entretiens révèlent que « *les basculements ont une amplitude moins spectaculaire [que les clichés] mais sont tout aussi douloureux : les personnes un peu pauvres deviennent un peu plus pauvres* ».

Dans la plupart des cas, ces mécanismes de la pauvreté sont à l'œuvre en présence de l'intervention sociale. En effet, la plupart des enquêtés sont bénéficiaires des politiques sociales, mais « *la grande majorité ne bénéficie simultanément que d'un nombre limité des mesures* » (Gilles-Simon et Legros, 1995 : 264) dû au manque d'information, à la faible synergie entre les différentes politiques sociales et à la faiblesse de leurs effets, notamment dans le domaine des ressources.

Selon la seconde vision, la pauvreté est « grande » par son extension et dans ce cas-là s'y trouve la presque totalité de l'échantillon d'enquête¹³ car si les personnes ne présentent pas toutes les mêmes caractéristiques de la pauvreté, il y a des constantes telles que par exemple, la mauvaise santé et un faible niveau de qualification. Ceci est

¹³ A l'exception des enquêtés appartenant à des familles biparentales, dont un des conjoints travaille et avec un logement stable.

vérifié à partir d'une analyse du cumul de précarités. Selon une grille de 5 précarités retenues (absence de diplôme, moins de 2 800 F par unité de consommation, pas de logement stable, état de santé dégradé, au chômage ou sans travail), seulement 4 % des enquêtés échappent à ces critères. En revanche, 16 % ne sont concernés que par une seule précarité, 80 % par au moins deux précarités et 48 % souffrent d'au moins trois précarités (Conseil Economique et Social, 1995). On observe également une permanence des situations de pauvreté à cause de la persistance des précarités et les personnes peuvent passer facilement d'un groupe de pauvres à un autre « (...) dès qu'une modification même limitée des critères survient » (Gilles-Simon et Legros, 1997 : 263).

Le choix dans la définition de grande pauvreté a bien évidemment des répercussions dans le contenu des politiques publiques. « Si l'on s'en tient à une définition restrictive mais intensive de la pauvreté, alors il importe de mobiliser l'ensemble du corps social (...) et de recourir à un modèle d'intervention spécifique. (...) En revanche, si on accepte de penser que la pauvreté est aussi « grande » par son extension que par sa profondeur (...) une politique traitant ce problème serait en réalité une politique globale visant aussi à modifier en matière d'emploi, de ressources et de logement les équilibres actuels » (Gilles-Simon et Legros, 1995 : 265).

2. REGARDS PUBLICS SUR LA PAUVRETE ET LA GRANDE PAUVRETE

Comme nous l'avons observé, l'abondante bibliographie sur la pauvreté (études, recherches, recensements, etc.) recouvre – par choix méthodologique - une période relativement courte : 1990-2001. Effectivement, les approches de la pauvreté, de la misère, etc., sont bien plus anciennes et suivent les cycles économiques et leurs crises.

Dans ce contexte, les regards portés par la presse sur cette problématique sociale, aujourd'hui très prégnante, sont assez parlants. Un bilan de ces regards apportés sous la forme d'informations, enquêtes, interviews et débats, est réalisé ci-dessous à partir de différentes revues de presse produites par le Centre de documentation de l'Agence d'urbanisme.

Le bilan se basera essentiellement sur une revue de presse couvrant la période 2000-2001 (Annexe V). Ces deux ans passés en revue ont semblé suffisants pour rendre compte d'une problématique permanente dans le temps, mais « re-decouverte » actuellement, du fait précisément de sa permanence mais aussi de son aggravation constante.

Ainsi la presse retrace bien le fait qu'un certain nombre d'organismes ressources français (CERC, MRE, INSEE, DRESS, DAL, Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, Secours catholique, etc.) et internationaux (Banque Mondiale, Commission Européenne, etc.) publient des études, des rapports annuels. Elle se fait ainsi l'écho des observations les plus importantes mises en lumière par ces études, comme par exemple le fait que la croissance économique n'absorbe pas la pauvreté, que les jeunes sont particulièrement touchés par le ralentissement économique des années 90 à tous points de vue, que l'on peut être pauvre tout en travaillant, etc.

Les principaux constats sont les suivants :

- la pauvreté est un phénomène national et mondial qui ne cesse de s'aggraver, même pendant les périodes de croissance économique,
- la pauvreté a changé de visage, elle concerne aussi des actifs, des jeunes, etc.,
- le processus de ségrégation sociale - dit aussi « fracture sociale » - s'accroît,
- la corrélation entre éducation, formation et exclusion est opérée,
- le bilan des effets de la loi contre l'exclusion est mitigé et un questionnement du système de protection sociale des plus démunis apparaît,
- une place spéciale est accordée aux perceptions des élus des petites et grandes villes sur la question de la pauvreté.

2.1. La pauvreté est un phénomène national et mondial qui ne cesse de s'aggraver, même pendant les périodes de croissance économique

Les rapports d'études et recherches d'organismes ressources nationaux, tels qu'ils sont relayés par la presse, sont très préoccupants comme les analyses scientifiques réalisées. Les informations publiées soulignent ainsi :

- La place importante de la pauvreté et de l'exclusion dans une puissance économique comme la France. On note que la croissance a un impact limité sur la pauvreté : 200 000 sans abris ; deux millions de mal logés, 6 millions de personnes dépendantes des minima sociaux...

- Le fait que la reprise économique est et sera insuffisante pour absorber le noyau dur de l'exclusion (en lien avec la notion « d'inemployabilité »). Même si le chômage « décroît », la précarité demeure, voire augmente. On souligne l'existence d'un « noyau dur » constitué de populations très éloignées de l'emploi et stigmatisées, ainsi que de populations marginalisées, en rupture sociale... Ces dernières en particulier, n'ont pas profité de la croissance et sont de plus en plus exclues.
- Des inégalités qui s'accroissent (y compris par la pauvreté salariale) malgré une forte redistribution des cotisations et des aides sociales. Ceci s'explique – selon l'INSEE – par la place importante du temps partiel et par l'apparition de critères d'allocations de chômage plus draconiens. Il en résulte donc un appauvrissement des ménages les plus démunis.

En parallèle, la presse met en relief les analyses de certains organismes internationaux, par exemple :

- La Banque mondiale estime, dans son dernier rapport sur la pauvreté, que la croissance économique ne résoudra pas à elle seule le problème de la pauvreté dans le monde (Les Echos, 13-04-00).
- Des actions volontaristes nécessaires et urgentes contre la pauvreté proposées par la Commission européenne, soulignent qu'en France, la tentation semble forte d'attendre les effets de la croissance, malgré un taux de chômage de 10% - l'un des plus élevés parmi les pays développés. Selon Eurostat, la France est l'un des pays d'Europe où les moins de 25 ans et les chômeurs figurent parmi les pauvres. En Europe, la proportion de ménages vivant en dessous du seuil de pauvreté devrait passer de 18% en 1994 à 15% en 2005, puis à 10% en 2010 (Alternatives Economiques, avril 2000).
- La recherche d'expériences-modèles pour lutter contre la pauvreté. Ainsi, le réseau européen des associations de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale a publié en octobre 1999 une étude sur « *les nouvelles stratégies de lutte contre la pauvreté, à partir de l'expérience de neuf pays européens* ». Cette méthode permettrait d'établir des « benchmark », des expériences-modèles qui mériteraient d'être étendues à d'autres territoires. Au total, l'EAPN a recensé quelques 150 initiatives qui selon elle, mériteraient d'être examinées au niveau européen (Le Monde, 10-05-00).

2.2. La pauvreté a changé de visage, elle concerne aussi des actifs, des jeunes, etc.

La presse se fait l'écho de nouvelles « découvertes » par rapport à la pauvreté issues d'études pointues, de recherches, de bilans divers comme :

- L'existence de « nouveaux » pauvres : les jeunes, certaines catégories de salariés qui n'ont pas « choisi » leur travail (travail partiel, intérim, etc.), les bas salaires.
- On remarque qu'en France, plusieurs centaines de milliers de salariés occupent des emplois en dessous des revenus d'assistance, d'où la notion de « travailleurs pauvres » (working poors). On constate aussi qu'environ 100 000 étudiants vivraient en dessous du seuil de pauvreté.
- L'augmentation du nombre de sans-abri et de personnes en situation de très grande précarité : le rapport de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion comptabilise 500 jeunes sans-abri à Paris. Le BIPE estime à environ 100 000 les

sans-abri en 1990, tandis qu'ATD Quart Monde les estime à environ 400 000 en 1987.

2.3. Le processus de ségrégation sociale - dit aussi « fracture sociale » - s'accroît

Cette ségrégation est abordée tant du point de vue de l'accès aux services qu'en termes territoriaux et non à propos des aides spécifiques pour limiter cette exclusion :

- Ségrégation croissante entre riches et pauvres par rapport à l'accès aux services de base et selon des territoires.
- Ceci amène souvent à la prise de décisions publiques qui permettent aux populations pauvres d'accéder aux services de manière gratuite. Exemple : la gratuité du service bancaire de base pour les plus démunis, allocataires du RMI ou du minimum vieillesse, décidée par les parlementaires.

2.4. La corrélation entre éducation, formation et exclusion est opérée

Le rôle de l'éducation et de la formation dans l'insertion économique est fondamental mais il apparaît dans la presse d'une manière très marginale, quasi isolé des autres réflexions portées sur la question. La presse informe globalement sur les conclusions du CEREQ : l'absence de diplôme est un facteur de risque d'exclusion sociale.

2.5. Le bilan des effets de la loi contre l'exclusion est mitigé et un questionnement du système de protection sociale des plus démunis apparaît

Les plus importantes informations véhiculées par la presse sont :

- Le fait que deux ans après la loi contre l'exclusion du 29 juillet 1998, les professionnels de l'insertion en font un bilan mitigé, comme le rapporte « Alternatives économiques » de juin 2000, car malgré les mesures favorables à l'emploi et à la couverture maladie universelle l'exclusion ne recule pas et les inégalités persistent, voire s'accroissent.
- Ce bilan des professionnels de l'insertion mais aussi de l'Etat annonce l'arrêt du programme d'accompagnement de la loi, en septembre 2000, au profit d'un nouveau plan de lutte contre l'exclusion proposé par E. Guigou en décembre 2000.
- Les principaux problèmes expliquant le caractère mitigé de ce bilan sont : un RMI très souvent insuffisant et complété par des prestations sociales diverses (80% des ressources financières des bénéficiaires du RMI proviennent des Caisses d'allocations familiales).
- Une place importante a été accordée par la presse au rapport Belorgey-Fouquet : « Minima sociaux, revenus d'activités et précarité ». En effet, ce rapport est jugé très important et susceptible d'être au cœur des débats nationaux en 2002, car il met en cause le système de protection sociale actuel. Et de ce fait, le Commissariat Général du Plan demande une révision complète du système afin d'éviter les dites « trappes de pauvreté », à savoir ces mécanismes qui font qu'à partir d'un certain niveau de dépendance à l'aide sociale, le fait de trouver ou retrouver un emploi aggrave la situation financière du ménage (perte d'allocations, suppression des services gratuits, etc.)

Le débat sur le système de protection sociale des plus démunis semble reprendre avec le rapport sur l'instauration d'une allocation universelle ou d'un revenu d'existence ou de citoyenneté.

2.6. Une place spéciale est accordée aux perceptions des élus des petites et grandes villes sur la question de la pauvreté

Dans ce contexte, la presse s'est intéressée au rôle des maires face aux problèmes d'exclusion. Elle s'est saisie des résultats d'un sondage réalisé par la SOFRES à la demande du Secours Catholique, début 2000.

Ce qui est intéressant ce n'est pas seulement la perception qu'ont les maires de la pauvreté mais également le décalage existant entre cette perception et les informations véhiculées par la presse. Malgré les analyses et informations diffusées par les médias, les maires ne semblent pas avoir une vision très claire du lien entre croissance économique et pauvreté. Néanmoins les problèmes des jeunes, des chômeurs de longue durée, etc. sont assez bien perçus.

Le sondage montre un peu la perception qu'ont les élus par rapport à leurs propres efforts face aux problèmes d'exclusion dans leur commune : des tentatives existantes mais qui généralement ne suffisent pas à faire face au problème. Les aides ou solutions à ces problèmes sont évoquées et relèvent souvent de services d'aide au domicile, d'emplois-jeunes..., voire de l'intercommunalité.

Il est constaté que les problèmes d'exclusion sont aggravés par la concentration de l'urbanisation. Néanmoins, les élus des petites communes rurales évoquent également des problèmes d'exclusion face auxquels ils se déclarent insuffisamment armés.

3. CONCLUSION

L'analyse bibliographique nous a montré la variabilité de la notion de pauvreté, la multiplicité d'indicateurs pour l'appréhender, et les effets que ceci peut avoir pour sa mesure. En effet, selon la définition et les indicateurs choisis, le nombre de pauvres et le niveau de pauvreté ne sont pas les mêmes.

Cette analyse met en évidence le consensus relativement récent autour du caractère multidimensionnel de la pauvreté. Il est alors indispensable de l'étudier à l'aide de plusieurs éclairages. Le niveau de ressources économiques est un facteur certes fondamental dans sa définition mais en rester là est évidemment restrictif. Cependant, les outils pour appréhender simultanément les différentes dimensions de la pauvreté sont encore à affiner. De même, nous disposons de très peu d'éléments quantitatifs sur les mécanismes de la pauvreté et sur ses dynamiques.

La revue de presse a bien montré la prise de conscience opérée à la fin des années 90 sur les questions de pauvreté et d'exclusion, sans toutefois contribuer à clarifier les contours de la pauvreté, ni en termes de définition, ni en termes de mesure ni en termes d'actions.

Le constat global de ce chapitre est celui de la vulnérabilité de certains groupes de population (les jeunes, surtout ceux avec un faible niveau de formation ; les familles monoparentales ; les actifs dans des emplois précaires) mais aussi celui d'une pauvreté qui s'accroît, quantitativement et qualitativement et qui interpelle les élus nationaux et locaux.

Dans ce travail nous adopterons la notion de grande pauvreté la plus extensive en nous appuyant sur la définition du CREDOC. Notre objet d'étude est alors la population présentant au moins un critère de précarité en matière de ressources, d'emploi ou de logement.

CHAPITRE 3

PAUVRETE ET MOBILITE, UN PREMIER CADRAGE

L'interface entre pauvreté, transports et mobilité est une problématique très peu présente en tant que telle dans la littérature scientifique. En effet, depuis le début des années 90 au moins, cette problématique a été abordée essentiellement en termes de « desserte des quartiers sociaux » (en développement social, sensibles, fragiles, etc.) et de ce fait, a produit un regard très appuyé sur des territoires précis sans pour autant approcher un problème de fond : le phénomène de pauvreté, sa diversification, sa diffusion ; une grande pauvreté qui s'installait en France, non seulement dans des quartiers et sous-quartiers sensibles mais aussi dans les franges des villes et dans le périurbain.

Cette simplification de la réalité, certes porteuse de changements, au moins sous la forme des politiques publiques dans les dits « quartiers », a ainsi permis de généraliser une équation qui si elle est valable dans certains cas, ne correspond pas toujours à une réalité changeante : « quartier sensibles » = chômeurs = pauvreté = exclusion = mauvaise desserte = enclavement. Bien sûr, comparativement aux autres territoires d'une agglomération, il existe dans les « quartiers », comme on les appelle aujourd'hui, une concentration de problèmes d'ordre social, économique et financier. Mais les habitants ne sont pas tous, ou majoritairement, dans une situation de grande pauvreté, loin de là. Par ailleurs, on sait qu'il existe une pauvreté diffuse jusque dans les centres-ville.

Dans ce contexte, notre recherche, portant sur les « pauvres » ou les « très pauvres » est une tentative pour mieux cerner les impacts de cette situation sur la mobilité, mais surtout sur le rôle des aides spécifiques en termes de transport via les dispositifs de tarification sociale. Là encore une revue de la presse permet de faire le point sur l'actualité du questionnement. Enfin, un cadrage effectué sur la base des données de l'enquête ménage Lyon 95 permettra d'illustrer sur un cas concret les difficultés de « mesure » et quelques caractéristiques de mobilité des populations en situation de pauvreté.

1. APPROCHES SCIENTIFIQUES : UN ETAT DES LIEUX TRES HOMOGENE MAIS EN PLEINE DIVERSIFICATION

L'état des lieux montre de manière générale que malgré une production bibliographique relativement importante (recherches, études, rapports, etc.) sur la question du lien entre transports, mobilité et quartiers défavorisés, l'approche plus fine de cette interface avec les populations en situation de pauvreté, voire de grande pauvreté est pratiquement absente.

Une fois ce constat de base réalisé, on peut aborder de manière différente cet état des lieux en essayant d'ajouter des questionnements aux approches développées jusqu'à présent.

Que peut-on constater à travers ce bilan ?

- une conviction « politique » nationale et une preuve permanente du rôle primordial des transports (voire des transports urbains) comme facteur d'intégration sociale et urbaine,
- une analyse très « territorialisée » : « la banlieue », les « quartiers DSU », les « quartiers sensibles », les « GPU » ...,
- la « spécificité » des modes de vie, d'habiter, de consommer, de travailler et de se mouvoir de ceux qui sont des « exclus » des transports,
- un bilan négatif en termes de desserte en transports collectifs, d'infrastructures de transports et la nécessité d'un rattrapage quantitatif et qualitatif,
- la « spécificité » des réponses pour des quartiers particuliers, en termes de tarification, infrastructures, services...,
- les problèmes de coûts des déplacements et des politiques tarifaires comme éléments conditionnant l'intégration urbaine et sociale par la mobilité,
- de nouveaux rôles des transporteurs publics face aux problèmes d'enclavement spatial, urbain et social.

1.1. Une « conviction politique » nationale et une preuve permanente du rôle primordial des transports comme facteur d'intégration sociale

Le rôle primordial des transports (voire des transports collectifs urbains) dans l'intégration urbaine et la lutte contre l'exclusion est avant tout une « conviction politique » nationale.

Le rapport du CNT (1991) parle de l'articulation du social au transport comme d'un axe prioritaire au sein de la politique prioritaire de lutte contre l'exclusion sociale par les transports urbains.

La DIV insiste sur le rôle important des transports en général, lors de la préparation des Contrats de Ville, à travers la proposition d'un memento pour la réalisation du volet transports. Dans ce document une question clé est posée : pourquoi s'intéresser aux déplacements dans la politique de la ville ? Les réponses apportées vont bien dans le sens de « *la lutte contre l'exclusion sociale* ». Il faut donc s'y intéresser « *...d'autant plus qu'ils sont à la fois sur le terrain et qu'ils relient le terrain au reste du territoire* ». Les transports de ce fait « *peuvent (...) contribuer à éviter [la] déchirure du tissu social par la vertu intégrative de leur présence, comme celle de l'ensemble des partenaires institutionnels travaillant sur les quartiers en difficulté, dans la mesure où cette présence assure le maintien du service public sur tout le territoire et représente, de ce fait, aux yeux des habitants, la continuité de l'Etat, une référence au principe républicain de l'égalité devant les services publics.* » (DIVa 1993 : 4).

La place accordée aux transports dans les politiques publiques nationales est aussi visible à travers l'appel à projets lancé auprès des collectivités locales en 1996, par la DIV, la DTT et d'autres partenaires nationaux. Sous l'intitulé « Transports publics et intégration urbaine », ce programme couvrait l'ensemble des aspects majeurs qui

permettraient aux transports de jouer un rôle « d'intégrateur urbain » : aménagement des espaces publics, tarification sociale, création d'emploi, qualité et quantité de desserte, etc.

Plus récemment, Sueur (1998), dans son rapport « Demain la Ville », parle de la politique des transports comme d'un enjeu fondamental de la « cohésion urbaine ».

Derrière ces discours il y a évidemment une analyse *in fine* de la distribution inégale ou de l'offre inégale des services et infrastructures de transport entre territoires, donc une analyse du système urbain et de son fonctionnement déséquilibré.

Les fondements de ces approches ont été développés depuis les années 70, comme le notait Harzo (1999) lors d'une synthèse bibliographique réalisée pour le PUCA. Citons Castells (1981 : 249) qui note l'existence d'une "*distribution inégale des moyens de transport entre les groupes sociaux (suivant, en dernière instance, leur place dans les rapports de production) et la distribution inégale des moyens de transport dans l'espace, lui-même socialement différencié*". Plus récemment Rémy et Voyé (1992) font une analyse de la spécialisation des quartiers et de l'inégale capacité de mobilité induite par celle-ci.

D'autres chercheurs posent la question directement, comme Chevallier en 1996 : *les transports en commun peuvent-ils être un outil d'une politique de désenclavement ?* Il répond affirmativement, à partir d'une analyse réalisée dans l'agglomération lyonnaise et se joint ainsi à d'autres chercheurs ou techniciens qui l'avaient confirmé avant ou le feront après, à travers la multiplicité des études, diagnostics et recherches réalisés depuis 1990.

Rapports officiels, études, recherches et séminaires coïncident, confirment et démontrent par différentes entrées, le rôle primordial des transports urbains dans l'intégration sociale et urbaine, donc dans la lutte contre l'exclusion sociale voire la « relégation » ou la ségrégation socio-spatiale. Ils donnent aussi un rôle essentiel aux modes de déplacements dans le renforcement des liens sociaux.

La question se pose aujourd'hui par rapport au rôle des transports urbains auprès des personnes ou ménages en situation de pauvreté ou grande pauvreté. A cette question, on est tenté de répondre dans les mêmes termes, mais la situation est plus difficilement saisissable et ne fait pas l'objet d'un discours clair car on ne peut derrière la notion de « pauvre » simplifier une réalité assez complexe et pas nécessairement territorialisée.

1.2. Une analyse très « territorialisée » : « la banlieue », les « quartiers DSU », les « quartiers sensibles », les « GPU »...

L'interface avec les transports et la mobilité est restée et reste encore très territorialisée, voire limitée à ce qu'on a longtemps appelé la banlieue. En effet, la concentration des problèmes socio-économiques dans les anciennes ZUP, puis dans les quartiers en DSQ et aujourd'hui dans les quartiers prioritaires, GPU ou GPV a justifié ces analyses.

Cette territorialisation est largement induite par le rapport du CNT (1991) et le rapport de Delarue (1991) qui donnent de manière directe ou indirecte une priorité à la desserte « correcte » des quartiers défavorisés et la posent comme un axe fort de la politique de la ville.

Ainsi quelques études locales, marquées par ce discours, ont initié une vague de recherches allant dans le même sens. On peut citer par exemple celle réalisée en 1991

par Rosales-Montano dans la « ZUP » de Rillieux-la-Pape mais aussi en 1993 par Rosales-Montano et Foulon sur l'ensemble des 15 quartiers en « DSQ » de l'agglomération lyonnaise. Ces études abordaient pour la première fois la quasi totalité des aspects urbanistiques, desserte en transports, infrastructures, indicateurs de mobilité, comparaisons entre « quartiers dits » normaux, perceptions des usagers, besoins latents, propositions des habitants, évolutions dans le temps de l'offre et de la demande, etc.

Ce début des années 90 est très riche en matière de production d'études, diagnostics, approches différentes dans les quartiers dits sociaux, qui eux mêmes croissaient en nombre au fur et à mesure des affinements des territoires de la politique de la ville.

En 1993, la DIV renforce son intérêt sur cette question, avec le Symposium « Ouvrir les quartiers » (DIV, 1993b) et le CETUR organise un séminaire important, sous la direction de Spector (1994), traitant du thème « Déplacements et liens sociaux ». Ce dernier permet d'aborder la quasi totalité des aspects en lien avec les transports et les quartiers définis par la politique de la ville de l'époque.

Notons une nouveauté au cours de cette période : la participation des transporteurs dans les débats, voire dans des analyses spécifiques. Ainsi, cette même année, le groupe TRANSDEV (1993) apporte sa collaboration sur une approche spécifique des « quartiers en difficulté ». Ce rapport contient, sous forme d'un atlas, l'analyse de 80 quartiers relevant de la politique de la ville et desservis par les réseaux de transports collectifs urbains du groupe.

Par la suite et jusqu'à aujourd'hui, différents organismes partout en France se sont saisis de la question dans ces territoires. Ainsi les différents CETE, des universitaires, des bureaux d'études comme des Agences d'urbanisme, les services des villes ou d'autres collectivités locales et territoriales, ont produit et produisent de la connaissance et des évaluations.

Cette approche est donc bien territorialisée et limitée aux « quartiers » et la manière d'aborder d'autres territoires (des quartiers dits « normaux » dans la ville centre ou dans un autre type de banlieue) relève souvent d'une analyse comparative. Cette comparaison s'opérait souvent avec la finalité de constater ou de vérifier les écarts dans la desserte mais elle pouvait aussi être souhaitée par les autorités organisatrices afin de relativiser les écarts ou les vides de desserte par rapport à une « moyenne ».

Ainsi ces démarches, malgré leur importance, n'ont pas permis d'observer de manière plus ciblée le problème qui existait déjà, en matière de pauvreté et de pauvreté diffuse existant, par exemple aussi bien dans des centres-villes (dans le parc social ou dans le parc privé dégradé) qu'aujourd'hui dans le périurbain (souvent dans des logements de bas de gamme en accession à la propriété). Les questions de pauvreté et de nouvelles formes de pauvreté commencent à être traitées de manière directe ou indirecte, par exemple par Séchet (1996) qui aborde la question par la géographie.

Compte tenu de ces constats et dans le but de « dé-territorialiser » l'approche transports/quartiers et de saisir des situations qui pouvaient concerner aussi bien des pauvres quels que soient leurs lieux de résidence, deux études ont été financées par l'Union des Transports Publics, la Direction des Transports Terrestres et la DIV : « Tarification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province » et « Chômage et déplacements ». Ces études, réalisées par deux équipes lyonnaises (Observatoire Social et l'Agence d'urbanisme), abordaient

– par le biais de la précarité et du chômage – un problème à la fois territorialisé et dé-territorialisé par rapport aux « quartiers ».

1.3. La « spécificité » des modes de vie, d’habiter, de consommer, de travailler et de se mouvoir, de ceux qui sont des « exclus » des transports

La particularité de l’analyse de l’interface transports, mobilité et « inégalités » s’est longtemps basée sur la « spécificité » des quartiers par rapport aux caractéristiques des populations ciblées et par la concentration de ces caractéristiques plutôt négatives :

- haute densité habitationnelle et logique « concentrationnaire » du fait des formes du bâti (barres, espaces piétons ou rues en impasse sans ouvertures, mauvaise ou inégale qualité de la construction, dégradation du bâti et des espaces communs, équipements vieillissants ou insuffisants, etc.),
- sur-concentration des problèmes sociaux : chômage, chômage de longue durée, personnes en fin de droits, précarité, déqualification professionnelle, jeunes en échec scolaire, violence et insécurité, etc.,
- enclavement spatial et social qui conditionne avec le chômage et les autres problèmes financiers des ménages, des formes de mobilité spécifiques pour consommer, travailler, se divertir, etc.,
- faible équipement en voiture et dessertes en transports collectifs faibles ou inadaptées aux besoins induisant une « propension » à « une faible mobilité », ...

Cette « spécificité » ne peut pas être démentie mais peut cacher des situations très dures en termes de pauvreté, existantes de manière diffuse (dans la ville comme dans le périurbain). Elle cache aussi le fait que des indicateurs comme le « chômage » peuvent être très limités aujourd’hui pour refléter des situations graves comme la forte précarité des actifs très pauvres.

L’interface transports/inégalités et l’impact sur la mobilité sont donc appréhendés par le croisement de tous ces facteurs négatifs, d’où le fait que les transports urbains soient vu comme un axe prioritaire de la politique de la ville.

Du point de vue de la mobilité et de la spécificité de celle-ci pour les habitants précaires des « quartiers » ou d’autres territoires, il est intéressant de citer Rémy et Voyé (1992 : 73), qui pensent que si « *la capacité de mobilité est condition de participation au milieu urbain (...) un problème se pose dans la mesure où cette capacité n’appartient pas également à tout le monde : à côté des différences liées à l’âge et à la santé, la capacité de mobilité est, en effet, étroitement liée et à la capacité financière des individus, et peut-être plus encore à une certaine capacité culturelle qui développe ou limite les exigences d’un enracinement spatial concret et stable* ».

De manière plus politique, Sueur (1998) note que « *Le "droit à la mobilité" pour le plus grand nombre est en effet une condition essentielle de la réussite de la ville multipolaire, où l’aménagement ne sera plus seulement conçu à partir des notions d’espace et de distance, mais aussi en fonction des capacités de déplacement et du temps de déplacement.* »

Cet aspect de la mobilité a été vu comme essentiel pour comprendre et élaborer des politiques de la ville donnant priorité aux transports dans ces quartiers. Une importante démarche avait été entamée déjà en 1986, pour une meilleure connaissance de la mobilité des habitants des ZUP de l’agglomération lyonnaise.

Cette approche a été suivie de manière plus fine (y compris avec la réalisation d'une enquête lourde de déplacements) dans la ZUP de Rillieux la Pape puis développée avec le bilan concernant les quartiers en DSQ de l'agglomération lyonnaise (Rosales-Montano, 1991 ; Rosales-Montano et Foulon, 1993). Les deux études ont permis ainsi d'aborder la mobilité pas seulement du point de vue des déplacements mais en tant que comportement social et spatial lié aux modes de vie. De ce fait, ces études ont permis d'élaborer des propositions d'améliorations quantitatives et qualitatives de la desserte à partir des demandes exprimées et de demandes latentes ou sociales. Le lien entre la mobilité et les besoins y sont abordés et laissent apparaître les « *besoins de proximité spatio-temporelle, de mobilité entre banlieues, d'adaptation de la tarification à la mobilité de proximité, de redéploiement temporel de l'offre, de meilleures conditions pour les déplacements de proximité, de dessertes multi-modales* » (Rosales-Montano, 1993 : 66).

Ces observations et perceptions ont été aussi maintes fois mises en exergue tant au sein des séminaires comme celui organisé par le CETUR en 1993¹. Begag (1995) met en évidence pour les quartiers périphériques d'Avignon, le caractère prohibitif des prix du transport collectif, les nouveaux besoins de mobilité pour fréquenter les centres commerciaux périphériques (nouveaux lieux de centralité urbaine), la place de la « courte distance » dans les modes de vie des jeunes ou encore l'inadaptation du réseau des transports collectifs à ces pratiques.

En complément de ces approches les CETE ont continué à observer la mobilité dans les quartiers, en analysant les différentes enquêtes déplacements réalisées dans les agglomérations qui avaient opté pour des découpages spatiaux spécifiques permettant d'enquêter sur les déplacements des habitants de ces sites. Des résultats comparatifs (Lyon, Lille) assez intéressants ont été fournis par exemple par Quetelard (1998) lors du séminaire organisée par le PUCA sur « Acteurs des transports et de la ville ». Il vérifie la spécificité de la mobilité des habitants des quartiers en DSU, à savoir qu'à caractéristiques identiques, ces personnes sont relativement moins mobiles qu'ailleurs et qu'elles se déplacent moins pour des motifs associatifs, culturels ou sportifs. Par contre, il ne valide pas l'idée de l'enclavement de ces habitants dans leur quartier ; en effet selon cette analyse, ces habitants ne sortent pas moins de leur quartier que les habitants des autres quartiers.

D'autres démarches plus opérationnelles ont vu le jour et permettent en même temps qu'une connaissance fine des pratiques de déplacement et des besoins de mobilité, d'apporter des réponses pouvant faire l'objet de simulations avec la participation des exploitants et des usagers réels ou potentiels. Il s'agit d'une « méthodologie d'ajustement de l'offre de transport et de la demande », conçue par Harzo, Couty et Richard (1997). Ils ont mis ainsi en évidence l'inadaptation des méthodes traditionnelles de connaissance de la mobilité (enquêtes ménages, enquêtes qualitatives réalisées selon les principes du marketing, enquêtes origines-destinations réalisée par les transporteurs) lorsqu'il s'agit de connaître les besoins spécifiques des habitants des quartiers d'habitat social. Ils proposent et testent une méthode alternative de révélation des besoins latents et d'évaluation prévisionnelle des comportements en matière de transports.

Au-delà de ces aspects, les approches existantes sont aussi socio-catégorielles. Ainsi on découvre des analyses spécifiques (ou à l'intérieur d'une vision globale) sur

¹ cf. interventions de A. Begag, Y. Gefrin, J.M. Guidez, S. Rosales-Montano.

transports/mobilité des jeunes (ARCH'URBA, 1996 ; Begag 1995 ; Missaoui, à paraître ; Palloucy, 1997), des femmes (Coutras, 1994), des femmes immigrées (Abdelkrim, 1994), des demandeurs d'emploi (Harzo et Rosales-Montano, 1995) des précaires ou des populations à bas revenus (CETE de l'Ouest, 1996).

Outre ces analyses catégorielles, il existe aussi des analyses par motifs. En effet, même si ces études sont plus ou moins développées au sein des recherches citées, le ciblage d'un motif spécifique est assez rare. On peut citer par exemple le travail de Coret et Pellisson (1991), pionniers en la matière.

En somme, une analyse de la mobilité dans le cadre de modes de vie spécifiques est largement développée. Dans ce sens nous attirons l'attention sur les observations issues du rapport du CNT, comme le fait que les études sur la mobilité urbaine privilégient d'une façon générale la relation entre celle-ci et l'activité économique ou les modes de vie plus que son incidence sur l'exclusion sociale. Dans ce contexte le rapport conseillait de développer davantage des approches permettant de percevoir les besoins de mobilité se combinant avec ceux d'enracinement et d'intégration particulièrement forts chez les populations démunies. Il notait que les relations de proximité avec un environnement sont en lien avec l'appropriation des lieux de vie à partir de facteurs sociaux et culturels. Il abordait aussi le fait que la relation entre mobilité et exclusion sociale est à double sens : si l'exclusion résulte souvent de l'insuffisance de moyens d'accès à la ville et aux équipements, le sentiment d'exclusion génère l'immobilité quels que soient les modes de transport disponibles. Il note enfin qu'il est impossible d'isoler une chaîne de causalité entre équipements de transport et intégration sociale, le transport étant un facteur parmi d'autres (éducation, santé, logement, emploi...).

En ce qui concerne les « pauvres » ou les personnes en grande pauvreté, il n'existe pas de références françaises spécifiques, à l'exception de Purwanto (2000) mais qui reste encore très ambigu dans la définition de la pauvreté. On n'a pu aborder jusqu'à présent la question de savoir s'il existe ou pas une « spécificité » des déplacements, de la mobilité chez les très pauvres.

Les premières approches en termes de mobilité des « pauvres » ou en « précarité financière » sont celles qui concernent la mobilité des chômeurs réalisées en 1995 par Harzo et Rosales-Montano. Cette étude, réalisée à partir d'enquêtes effectuées dans quatre grandes villes françaises, met notamment en évidence pour la première fois, et en dehors des approches très partielles issues des enquêtes déplacements, la spécificité des déplacements des chômeurs, à savoir : une mobilité domicile-travail remplacée par une mobilité tous azimuts, des déplacements irréguliers, tributaires des aléas de la recherche d'emploi, la diminution globale de la mobilité mécanisée, au profit de la mobilité de proximité réalisée à pied, etc.

Ailleurs, ces analyses sont aussi développées par les anglo-saxons comme Ampt (1994), Murakamie et Young (1997), Grieco (1995) entre autres.

1.4. Un bilan négatif en termes de desserte en transports collectifs, d'infrastructures de transports et la nécessité d'un rattrapage quantitatif et qualitatif

Les priorités affichées par la politique de la ville, le rôle accordé aux transports et la territorialisation de l'analyse obéissent en fait à un diagnostic assez négatif, mais maintes fois confirmé par des études et recherches, réalisé par le CNT. A partir d'études de cas, le CNT (1991 :12-13) constate que de manière générale, les « *quartiers*

sensibles » sont « *mal reliés à certaines zones d'emploi, aux équipements collectifs et commerciaux dont l'implantation n'a pas toujours été fixée à l'origine en fonction de la structure du réseau ; bénéficient souvent d'une desserte interne insuffisante ; sont fréquemment victimes d'effets de coupure provenant d'infrastructures diverses* », génératrices en outre de nuisances sonores et d'insécurité.

Par ailleurs, le CNT fait aussi des constats par rapport aux inégalités d'accès à l'information, à l'exclusion induite par le prix du transport, à des inégalités de desserte (soir, week-end et jours fériés) et de qualité de service, voire à des problèmes d'insécurité.

On peut ajouter les observations apportées par Delarue (1991), qui, au delà de constats sur les problèmes de desserte en transports collectifs, de l'insécurité et du confort des déplacements, aborde deux autres aspects fort intéressants pour l'époque :

- les ruptures urbaines provoquées par les infrastructures de transit, la nécessité de ne plus en produire davantage mais surtout d'aménager celles qui existent afin de recréer de la « continuité » (par des franchissements, par exemple).
- la fonction du permis de conduire comme "*élément de désenclavement*", en allant même jusqu'à proposer la prise en charge de la formation par l'aide sociale ou par des systèmes de bourses.

Tant le rapport du CNT que celui de Delarue mettent l'accent sur l'insuffisante connaissance des besoins de transport, en préconisant de ce fait l'élaboration d'outils de connaissance à l'échelle du quartier. Delarue (1991 : 157) rapporte en effet que « ... *les indications recueillies auprès des personnes rencontrées sont, dans le domaine des transports, minces ou inexistantes. On constate bien l'éloignement et l'enclavement de la ville. Mais les conséquences n'en sont guère tirées* ».

Face à cette observation, notons que bien que le CNT aborde les transports comme « vecteur d'insertion sociale », d'où le besoin d'améliorer les dessertes, il ne cache pas que certaines populations mais aussi certains élus et exploitants craignent que le développement de la desserte des quartiers démunis ne favorise l'exportation des problèmes sociaux sur le reste du réseau et dans d'autres zones urbaines. Il souligne enfin qu'une telle approche, si elle se confirmait, contribuerait à conforter le développement de ségrégations urbaines.

Tous ces aspects ont été soulevés et ont produit d'intéressants débats au sein du séminaire CETUR « Déplacements et lien sociaux » (Spector, 1994), lors de la journée sur « L'offre et la demande de transports dans les quartiers en difficulté ».

Dans toutes les approches développées, il y a aussi des tentatives de hiérarchisation des quartiers au regard de la qualité réelle ou relative (comparative et en évolution) des transports en commun. A part le travail réalisé par Rosales-Montano et Foulon (1993) sur les 15 quartiers en DSQ, qui sont parvenus à hiérarchiser les besoins de desserte selon les quartiers et leur évolution avant et après la mise en service de la ligne D du métro de Lyon, on peut citer aussi le travail de Julhiet et de Spector (1992). Ils proposent une typologie des DSQ (à partir d'une enquête menée dans les agglomérations françaises de plus de 200 000 habitants), ainsi que des critères de qualité de service (desserte de soirée, irrigation interne des quartiers, desserte de périphérie à périphérie), en soulignant les cas de discrimination vis-à-vis de certains DSQ, en introduisant aussi la notion de *discrimination positive*, notion qui est devenue un des concepts clé de la politique de la ville.

Il est aussi intéressant de remarquer dans cette approche de la desserte des quartiers et de son rôle dans l'exclusion ou l'intégration urbaine, les analyses de Guédez (1995), qui à partir d'une analyse assez fine du concept d'exclusion dans l'agglomération d'Orléans, conclut qu'il n'y a pas réellement de situations d'exclusion spatiale (soit du fait de la proximité des quartiers par rapport au centre, soit grâce à une très bonne desserte en transports collectifs). Elle cible sa réflexion sur la question de l'urbanité des lieux et observe que *"c'est le nombre de personnes qui y viennent qui fonde l'urbanité d'un lieu. Or l'une des caractéristiques des quartiers considérés est que n'y errent que ceux qui y sont assignés"*.

Cette approche de la desserte en transports en commun, tant dans ses diagnostics, quantitatif mais aussi qualitatif, permet d'aborder les demandes de « rattrapage » quantitatif et d'investissement qualitatif pour restructurer ou re-qualifier spatialement les quartiers (Lardjane, 1996). Après une approche transports en commun, et grâce entre autres au mémento DIV-DTT pour réaliser le volet transports dans les Contrats de ville, d'autres modes de transports ont été ciblés, même marginalement (surtout le rôle de la marche). Ajoutons de nouveau le rôle de l'appel à projets DIV – DTT sur « Transports publics et intégration urbaine » (1996), qui incitait aussi à aborder les aspects liés à l'aménagement des espaces publics.

Aujourd'hui, du fait de la diffusion et de la complexité du problème de la pauvreté et de la grande pauvreté, il n'est pas possible de cibler les problèmes de la même façon. C'est pour cela que des analyses en termes d'accessibilité à la ville et aux territoires pour ces catégories de personnes passe davantage par la réflexion sur la tarification sociale ou les aides diverses aux déplacements. Le problème se pose donc en termes d'aide à la solvabilité financière permettant d'assumer le coût des déplacements.

1.5. La « spécificité » pour des quartiers particuliers en termes de tarification, infrastructures, services...

La « spécificité » des situations a permis d'aborder les solutions de manière également spécifique, négligeant souvent le fait que ces solutions (et surtout leur efficacité) dépendent en grand partie des politiques d'agglomération car à cette échelle les besoins des quartiers deviennent un droit qualitatif pour tout citoyen quelle que soit sa localisation et sa situation socio-économique et professionnelle.

Ainsi, par rapport aux besoins exprimés par les habitants, en termes de :

- de proximité spatio-temporelle : attente de navettes internes aux quartiers, de fréquences plus importantes des bus desservant les quartiers, de liaisons plus rapides entre sous-secteurs d'une ville,
- de mobilité entre banlieues : attente aussi de fréquences plus importantes mais surtout de lignes de rocades, de lignes diamétrales,
- d'adaptation de la tarification des transports à la mobilité de proximité : demande d'une tarification petits déplacements, petite durée,
- de redéploiement temporel de l'offre : attente d'améliorations des fréquences aux heures creuses, les week-ends, après 21h.
- de desserte multi-modale : attente d'une politique intégrant tous les modes de transports, les infrastructures, permettant de choisir en liberté les modes et éviter l'enclavement par une desserte mono-modale.

Des réponses fines à ces demandes et à ces besoins devaient permettre, essentiellement aux transports collectifs, de produire de la mobilité « intégratrice » à la ville pour les exclus, les « pauvres »... Mais en faisant un bilan rapide de ces demandes, on s'est rendu compte qu'elles concernaient aussi les « non exclus », les « autres », ceux qui ne sont pas dans les « quartiers », les « autres quartiers » (qui parfois ont été bénéficiaires des « concepts de desserte » demandés dans les quartiers sensibles, tels que les navettes circulaires internes aux quartiers). Et ceci rend compte de l'importance de placer les analyses à l'échelle des politiques d'agglomération et non seulement sur des espaces micro-localisés.

Qu'en est-il par rapport aux réponses possibles concernant les besoins et demandes des pauvres ou très grands pauvres ? Une méconnaissance forte existe dans ce domaine, sauf en ce qui concerne les aides aux transports

La pauvreté dans sa dimension diffuse, urbaine et périurbaine, nécessite l'élaboration de nouvelles méthodes de connaissance et d'analyse des besoins et de construction des réponses, compte tenu d'une certaine « déterritorialisation ».

1.6. Les problèmes de coûts des déplacements et des politiques tarifaires comme éléments conditionnant l'intégration urbaine et sociale par la mobilité

Le coût des déplacements en transports collectifs est une thématique qui a donné lieu à de nombreuses manifestations et revendications catégorielles (chômeurs, sans logement, étudiants) à travers des associations et collectifs divers. La demande de la gratuité dans les transports en commun a été le cheval de bataille de ces associations – très fortement depuis 1993 - pour tous les « précaires » financiers, quel que soit leur statut et localisation résidentielle.

Mais les interrogations sur le rôle de la tarification comme politique sociale précède de loin les réflexions et orientations abordées dans le rapport du CNT en 1991. On peut à cet égard citer le travail de Madre (1981) qui avait analysé les effets redistributifs de la tarification en utilisant des enquêtes menées dans différentes villes de France (dont Paris) entre 1973 et 1978. Les mesures de tarification sociale sont classées : des moins redistributives (comme par exemple les réductions en faveur des familles nombreuses), aux plus redistributives (la gratuité accordée aux personnes âgées et aux chômeurs).

Un apport fondamental de cette recherche est qu'elle soulignait pour la première fois, dans le contexte qui nous intéresse, que *"l'utilisation des tickets à l'unité est principalement le fait d'usagers modestes"*. Il notait à ce sujet : *"que les ménages modestes utilisent d'autant moins les abonnements que leur prix est plus élevé et qu'ils sont les principaux utilisateurs des tickets à l'unité nous amène à penser que l'aspect mise de fonds est un frein important à une utilisation économiquement rationnelle de la tarification par les plus pauvres"*. (Madre, 1981 : III).

Le rapport du CNT (1991 : 14) note que les situations d'insolvabilité sont *"souvent amplifiées par l'application de règles de tarification qui excluent fréquemment les populations les plus démunies du bénéfice des tarifs réduits"*. Il propose de désencadrer les tarifs de transports urbains et d'examiner l'opportunité d'une prestation transport dans le cadre du RMI. Cette proposition naît du constat que les tarifs des transports publics urbains sont soumis à un dispositif d'encadrement pour les tarifs de base et non les tarifs sociaux qui peuvent être fixés librement. De ce fait, la diminution de ceux-ci, souhaitable dans une perspective d'insertion, est rendue plus difficile par l'impossibilité

de compenser l'effet de cette mesure en terme de recettes par un relèvement du tarif de base encadré.

Le problème de la gratuité est aussi posé. En effet, le CNT note que la volonté d'intégration apparaît contradictoire avec un régime d'exception et d'assistance tel que la gratuité. Par ailleurs, il propose de veiller à ce que les titres de transports attribués aux plus défavorisés ne se distinguent pas visuellement des titres ordinaires.

Cette question de la tarification est posée en terme de « nouvelles problématiques » en 1993 lors d'une séance spécifique du séminaire CETUR « Déplacements et lien sociaux ». Les questions du financement des transports publics et de la fraude sont aussi posées en tant que « recherche de nouvelles problématiques ».

Quels rôles doit remplir la tarification sociale ? Heurgon, de la RATP, parle de trois rôles indissociables et complémentaires : un rôle économique et commercial, un rôle de régulation de la mobilité et un rôle social, en permettant "*l'accessibilité urbaine pour tous (selon la nature des transferts opérés, en référence au droit au transport, lutte contre les exclusions)*" (Heurgon, 1993 : 183).

L'interface transports, mobilité et pauvreté est enfin abordée d'une manière très précise au niveau national en 1994, par Harzo et Rosales-Montano à travers un bilan et analyses de l'interface tarification, aide aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province. En effet, ce rapport propose une typologie des politiques et pratiques d'aides aux déplacements et a conduit les auteurs à mettre en évidence les inégalités importantes générées par ces politiques tarifaires, à savoir :

- des inégalités entre habitants des différents PTU (périmètres de transports urbains), puisque le système tarifaire de chaque réseau est fixé localement par l'autorité organisatrice des transports. Ainsi, les chômeurs peuvent-ils bénéficier de la gratuité du transport dans telle agglomération et payer le plein tarif dans une autre.,
- des inégalités entre habitants de différentes communes d'un même PTU, lorsque les aides aux transports relèvent de la politique sociale communale, par l'intermédiaire des CCAS,
- des inégalités entre bénéficiaires du RMI, selon le département dont ils relèvent, car l'aide aux RMistes est le plus souvent du ressort des Conseils Généraux (les pratiques en la matière vont du tout, la gratuité au rien, aucune aide).

Cette approche de la problématique tarification sociale – précarité - transports urbains est en soi une approche économique et sociale des inégalités. Et de ce fait cette approche élargit la problématique au delà de celle des quartiers périphériques d'habitat social collectif, même si la majorité des ouvrages et articles référencés concerne ce type de réalité.

En effet, comme nous l'avons déjà signalé, à côté du phénomène massif de concentration des populations économiquement et socialement défavorisées dans des quartiers périphériques, existe une pauvreté diffuse aussi bien en centre-ville qu'en périurbain. Or, ces populations, autant que celles qui peuplent les quartiers périphériques, sont touchées par les questions du coût du transport, des difficultés d'accès à certaines zones d'emploi, des formes spécifiques de mobilité qu'implique la recherche d'emploi et de la captivité par rapport aux transports collectifs.

Aujourd'hui la recherche que nous menons sur transports, mobilité et grande pauvreté complète et enrichie ces premières démarches.

2. REGARDS PUBLICS SUR L'INTERFACE PAUVRETE / TRANSPORT / MOBILITE

Le bilan réalisé repose cette fois sur une revue de presse un peu plus longue dans le temps : 1990-2001. En effet, durant cette période des faits importants ont permis de faire évoluer l'approche des transports et de l'exclusion ou de la pauvreté. Certains de ces faits, analysés précédemment, ont été repris directement ou indirectement dans la presse, comme par exemple :

- deux études commanditées par l'Union des Transports Publics, la Direction des Transports Terrestres et la DIV, portant sur « Tarification, aide aux déplacements et précarité financière dans les réseaux des transports publics de province » (1994), puis sur « Chômage et déplacements » (1995),
- le bilan actualisé par le GART sur « La tarification des demandeurs d'emploi et des autres précaires financiers dans les transports publics urbains et interurbains » (1997).

Les regards portés par la presse sur l'interface pauvreté, transports et mobilité, peuvent se synthétiser de la manière suivante :

- le rôle important des transports en commun comme facteur d'intégration sociale et de lutte contre l'exclusion et les « fractures sociales »,
- le rôle décisif des associations et des collectifs luttant pour la gratuité des transports collectifs pour les demandeurs d'emploi et autres précaires sociaux,
- les questions de la tarification sociale et la place de la gratuité (et de son évolution) dans les tarifications spécifiques pour les demandeurs d'emploi et autres précaires sociaux,
- les positionnements et débats des autorités organisatrices et des collectivités locales par rapport à la gratuité et au financement des aides aux transports pour les plus démunis,
- l'affinement de critères pour définir les « vrais démunis » ou les bénéficiaires des aides transports,
- la place importante du motif « recherche d'emploi » comme critère « idéologique » pour l'allocation des aides à la mobilité en transports en commun,
- la place importante de la voiture dans les comportements de déplacements des demandeurs d'emploi,
- le problème de la fraude et le lien avec la précarité sociale et financière.

2.1. Le rôle des transports en commun comme facteur d'intégration sociale et de lutte contre l'exclusion et les « fractures sociales »

On peut citer ainsi le rôle important de l'UTP qui a maintes fois questionné les pouvoirs publics sur la place consacrée aux transports publics en agglomération dans les grands débats sur l'aménagement et la planification des villes. Le rôle des transports publics est présenté par cet organisme comme :

- un outil de structuration des tissus urbains et ruraux,

- contribuant à diminuer le risque de fracture sociale qui menace la ville, car il permet aux habitants de se déplacer à un coût supportable, il lutte contre la ségrégation spatiale en intégrant les banlieues et les quartiers défavorisés,
- un facteur de lien social parce qu'il peut favoriser l'accès à l'emploi,
- un facteur de maintien et d'amélioration des possibilités de déplacement des populations défavorisées ou éloignées de la ville.

Il est intéressant aussi de faire apparaître la position de la DIV, même si son positionnement est présenté par une presse interne (La Lettre de la DIV) et spécialisée. Ainsi « *rendre la ville accessible à tous* » est un objectif majeur de la politique de la ville se déclinant en trois axes : développer les services offerts au public en particulier dans les quartiers sociaux, réadapter l'offre et la tarification à l'évolution de la demande et des modes de vie et améliorer la sécurité.

La presse évoque aussi les positions des élus de gauche comme de droite sur ces questions fondamentales. Les positions ainsi relayées peuvent être contradictoires sur la fonction sociale des transports et sur le fait de savoir qui doit payer cette fonction sociale (est-ce au réseau ou aux politiques sociales de financer les aides au transport ?). L'expression « *solidarité d'agglomération* » est alors parfois utilisée pour parler de la nécessaire réponse des collectivités et des autorités organisatrices au problème des aides aux transports pour les plus pauvres.

2.2. Le rôle des associations et des collectifs luttant pour la gratuité des transports collectifs pour les demandeurs d'emploi et autres précaires sociaux

Cet aspect occupe une place importante dans la presse nationale et locale. En effet, la presse restitue de manière constante depuis 1990 les multiples revendications (manifestations, occupation des bureaux de l'exploitant, interruptions des assemblées d'élus, « grève » des amendes, collecte de signatures, etc.) des associations diverses qui se sont mobilisées pour la gratuité des transports collectifs, essentiellement pour tous les chômeurs et personnes en précarité financière, sans conditions ni discrimination.

Les associations telles que Agir contre le chômage, Droit au logement, mais aussi des syndicats des salariés, d'étudiants... ont eu des actions fortes et permanentes dans ces domaines. Ces collectifs ont contribué à faire évoluer les positions des autorités organisatrices, aidés en cela par des appuis politiques (de gauche essentiellement). Ils ont fait partie (et font encore partie dans certains cas) des Commissions de suivi des dispositifs mises en place par les autorités organisatrices. Ils ont joué ainsi un rôle important dans l'extension des dispositifs aux nouveaux exclus (jeunes, chômeurs en fin de droits, conjoints et enfants des bénéficiaires) ; notamment au sein des réseaux les plus récalcitrants à ces aides.

Tout en appréciant les avancées en la matière, ces collectifs restent fortement attachés à l'idée de gratuité, mais la presse permet aussi de percevoir certaines évolutions, notamment en termes de démarche propositionnelle, par la participation à des groupes de travail avec les exploitants et les autorités organisatrices.

Ces associations ont tiré bénéfice des études comparatives citées plus haut sur la tarification sociale, la précarité financière, le chômage et la mobilité, ainsi que des résultats des diverses enquêtes réalisées dans le temps (y compris par la même presse).

2.3. La question de la tarification sociale et de la place de la gratuité (et de son évolution) dans les tarifications spécifiques pour les demandeurs d'emploi et autres précaires sociaux

Entre 1993 et 1996 la presse a fait connaître publiquement la diversité des tarifications sociales existantes tant dans les réseaux de transports de province que dans le réseau francilien. Ces informations ont permis de suivre certaines évolutions positives dans un nombre important de réseaux, la place des politiques de gratuité, les politiques innovantes ou encore l'affinement des titres des transports.

L'évolution de la gratuité est importante, mais les démarches semblent plus réfléchies : gratuité oui, mais pas pour tous... pour ceux qui sont les « vrais » démunis. Il y a aussi en parallèle une évolution dans les formes de redistribution de ces aides, parfois en mettant en cause la gratuité sans conditions pour les personnes âgées ou chômeurs.

Les réductions sur les abonnements, les chèques – transports, le système de tarification en fonction du quotient familial mis en œuvre à Dunkerque... font partie des « nouveautés » par rapport à des positions auparavant plus tranchées et à un éventail tarifaire peu adapté des transports collectifs par rapport à ces problèmes sociaux.

2.4. Les positionnements des autorités organisatrices et des collectivités locales par rapport à la gratuité et au financement des aides aux transports pour les plus démunis

Face aux revendications sociales comme face aux divers travaux publiés par rapport au lien entre précarité financière, chômage et transports collectifs, les positionnements des autorités organisatrices ont été variés. Certaines ont essayé d'y répondre directement, d'autres ont conforté leurs dispositifs, d'autres encore ont évolué « à reculons » et en essayant de faire porter l'effort financier sur les collectivités municipales.

Dans certains cas, comme dans l'agglomération lyonnaise, si les revendications sociales demandaient à l'autorité organisatrice de supporter ces aides, celle-ci a longtemps soutenu la position d'une aide partagée (pas nécessairement de manière équilibrée) avec les communes. Cette position a souvent été argumentée par le poids trop lourd des aides de ce type sur l'équilibre financier de l'autorité organisatrice, ce même argument étant utilisé par les communes incitées par l'autorité organisatrice à supporter les aides aux chômeurs.

En réalité, il s'agissait bien de déterminer qui paye pour la solidarité envers les demandeurs d'emploi, quel poids peuvent supporter les contribuables et les communes. La lutte pour la gratuité menée par les associations a vraisemblablement permis – ou obligé – un débat interne aux agglomérations et a conduit ces dernières à rechercher les modalités les plus adaptées à une réponse soutenable financièrement et la plus juste possible.

Dans le cas lyonnais, la situation s'est nettement améliorée par rapport aux positions dures d'il y a moins de 7 ans, comme le montre la création de l'abonnement à prix très réduit et l'extension du dispositif à un nombre plus important de bénéficiaires.

2.5. L'affinement de critères pour définir les « vrais démunis » ou les bénéficiaires des aides transports

Le problème du financement des aides au transport par les contribuables et collectivités locales, mais aussi la recherche d'une « justice » dans la distribution de cette aide (éliminer les profiteurs du système) a produit un affinement très important des critères permettant d'accéder au statut d'ayant droit aux aides transports. Cet affinement s'est fait dans certains cas sous la pression des revendications des associations.

L'exemple de l'agglomération lyonnaise est particulièrement illustratif. La réduction de 80 % sur l'abonnement au départ accordée aux RMIstes a été peu à peu étendue : au conjoint du titulaire du RMI, puis aux jeunes demandeurs d'emploi de moins de 25 ans au chômage depuis au moins un an. Plus d'un mois après la mise en œuvre du dispositif, une extension a été prévue aux bénéficiaires de l'allocation spécifique de solidarité, seuls ou en couple, mais sans autres ressources. Plus tard, le SYTRAL a revu sa copie. En effet, le dispositif laissait de côté certains demandeurs d'emploi percevant l'allocation unique dégressive à un montant proche du RMI et qui n'avaient pas droit cependant à l'abonnement à 50 F. Le plafond de ressources a été rehaussé à 3 800 F, permettant ainsi d'intégrer les chômeurs indemnisés à hauteur du RMI, les demandeurs d'emploi non imposables ayants des indemnités Assedic inférieures à 2 500 F et à leurs ayants droit (les enfants des bénéficiaires de l'abonnement sont aussi pris en compte jusqu'au lycée).

Malgré ces efforts, le dispositif reste encore incomplet comme l'expliquait en 1999 le maire de Vaulx-en-Velin et oblige les communes à faire face aux lacunes, notamment à travers l'action des CCAS (Centres Communautaires d'Action Sociale).

2.6. La place importante du motif « recherche d'emploi » comme critère « idéologique » pour l'allocation des aides à la mobilité en transports en commun

La presse souligne bien la permanence dans le temps du critère « recherche d'emploi » comme « critère idéologique » sur lequel fonder une politique de tarification sociale pour les demandeurs d'emploi et autres précaires.

Selon cette conception, se déplacer et à prix réduit ou gratuitement n'est possible pour ces populations qu'à condition que les voyages réalisés soient en lien avec la recherche de travail ou d'un stage. Les mobilités autres nécessaires à la reproduction sociale ne sont pas jugées « clés » pour ces politiques sociales. En effet, longtemps les politiques tarifaires ont calé leur offre sur des périodes spécifiques (interdisant les déplacements le week-end, par exemple), ou sur certaines destinations (aller à l'ANPE, à un rendez-vous de recherche d'emploi, etc.). Tout ce qui concerne les déplacements de loisir, de socialisation (visites, vie associative, etc) n'est pas encore systématiquement intégré par les milieux du transport, les élus, les autorités organisatrices, comme devant relever d'une aide de la collectivité.

Certes, le discours selon lequel la mobilité est un facteur d'intégration sociale et professionnelle est devenu courant, mais le volet professionnel reste plus reconnu et valorisé idéologiquement que les autres pratiques sociales.

2.7. La place importante de la voiture dans les comportements de déplacements des demandeurs d'emploi

La presse s'est fait écho des résultats d'une étude (Harzo et Rosales-Montano, 1995) qui nuançaient l'idée selon laquelle le chômage pouvait modifier substantiellement les choix modaux. Cette étude sur les comportements de mobilité des chômeurs montrait en effet que certains usagers des transports collectifs se trouvant au chômage pouvaient revenir à la voiture, mode de transport considéré comme plus adapté aux déplacements tous azimuts que doivent effectuer les demandeurs d'emploi, dans le cadre de bassins d'emploi dépassant de plus en plus les limites des périmètres de transports urbains. Il est d'ailleurs symptomatique que la presse se soit emparée de cette conclusion de l'étude (le retour à la voiture de certains demandeurs d'emploi), intéressante parce qu'à contrecourant des idées reçues, alors que la même étude montrait aussi que d'autres demandeurs d'emploi abandonnaient la voiture au profit des transports collectifs, notamment dans les agglomérations offrant des conditions tarifaires particulièrement généreuses aux chômeurs.

2.8. Le problème de la fraude et le lien avec la précarité sociale et financière

Si la presse nationale, locale ou spécialisée a souvent évoqué les problèmes de fraude dans les réseaux des transports publics, ces informations étaient souvent basées sur un sous-entendu : les fraudeurs sont d'abord les chômeurs et les pauvres.

Quelques articles de presse ont fait le point sur cette question de manière directe ou indirecte, en montrant que parfois les chômeurs sont minoritaires dans cette pratique et que la fraude est une pratique complexe qui ne connaît pas de limites en termes de CSP ou d'étendue géographique.

Le lien entre fraude et insolvabilité est cependant confirmé.

2.9. Conclusion

Les regards portés par la presse sont constitutifs d'un système d'informations qui construit l'opinion publique et conditionne son acceptation des politiques de transport.

Cette opinion publique semble disposer – pour autant qu'elle s'intéresse à la question – d'un ensemble des données, informations, débats illustrant la situation de la pauvreté et de son aggravation en France ainsi que le besoin des plus démunis de se déplacer et donc de bénéficier de dispositifs discriminants destinés à faciliter leur mobilité. Mais y a-t-il une réelle conscience collective de ces enjeux se traduisant par des revendications précises ? Rien n'est moins sûr.

3. UN CADRAGE DE LA MOBILITE DES PERSONNES EN SITUATION DE PAUVRETE OU DE TRES GRANDE PAUVRETE SELON L'ENQUETE MENAGE « LYON 1995 »

Toute tentative de cadrage de la mobilité des personnes en situation de pauvreté ou de très grande pauvreté financière, sur la base des enquêtes ménages, ne peut être que partielle, les ménages concernés étant par nature peu ou pas enquêtés. Les personnes sans domicile fixe en sont un bon exemple. Malgré la faible représentativité dans les enquêtes ménages des ménages les plus pauvres financièrement, il est quand même intéressant de dégager certaines grandes caractéristiques en termes de mobilité peuvent être dégagées. La première étape consiste donc à définir les ménages en situation de pauvreté ou de très grande pauvreté financière, puis à les caractériser. Un premier cadrage sur la mobilité de ces ménages peut ensuite être effectué.

3.1 Définition des seuils et des populations cibles

Si on se réfère à l'INSEE, on peut retenir comme seuil de pauvreté le seuil de 3800 F par unité de consommation pour des données de 1994. Concernant le seuil de très grande pauvreté, nous retenons pour la même période le niveau du RMI (Revenu Minimum d'Insertion) à la fin de l'année 1994, c'est-à-dire 2300 F par unité de consommation.

En partant des variables de l'enquête ménage de « Lyon 95 »², notamment la tranche de revenu et la composition du ménage, on peut ainsi définir au sein de cet échantillon des ménages en situation de pauvreté financière ou de très grande pauvreté financière. Il nous a également paru souhaitable dans ce cadrage de ne pas prendre en compte les ménages dont la personne de référence est étudiante ou scolaire, ces ménages correspondant à une problématique particulière. L'analyse a donc été effectuée sur les 4831 ménages de l'enquête ménage de Lyon, ayant déclaré leur revenu et dont le chef de ménage n'est ni étudiant ni scolaire (sur un volume total de 6001 ménages).

Ne disposant que d'une information déclarative des ménages sur leurs tranches de revenus, l'identification des populations concernées n'est pas aisée. Ainsi, pour définir les populations en situation de pauvreté financière, nous avons testé trois méthodes :

1. La méthode la plus simple consiste à ne retenir que les ménages dont la borne supérieure du revenu est inférieure au seuil de pauvreté financière pondéré par le nombre d'unités de consommation du ménage. La pondération est faite selon l'échelle de l'INSEE « corrigée » (coefficient 1 pour le premier adulte, coefficient 0,5 pour le second adulte ou chaque enfant de 14 ans et plus et 0,3 pour chaque enfant de moins de 14 ans). On ajoute un coefficient forfaitaire de 0,2 pour les familles monoparentales. La majoration forfaitaire pour les familles monoparentales est justifiée par le fait qu'un enfant, en particulier le premier, « coûte » davantage dans une famille monoparentale (INSEE, 1998).
2. La seconde méthode vise à affiner la précédente en détaillant pour chaque type de ménage et en fonction des unités de consommation la position probable du ménage au sein des fourchettes de revenus. La comparaison est également faite ici par rapport aux seuils de pauvreté par unité de consommation calculés selon la même échelle de

² L'enquête ménage dite de « Lyon 1995 » a en fait été réalisée pendant l'hiver 1994-1995.

l'INSEE que précédemment. Cette méthode a été appliquée pour identifier les personnes en situation de pauvreté financière ainsi que les personnes en situation de très grande pauvreté financière. Nous nous sommes notamment basés sur le statut de la personne de référence. Ainsi, pour les ménages avec un actif dont la tranche de revenu est comprise entre 2500 et 5000 F, les actifs à temps partiel ont été analysés comme ayant des revenus plus proches de 2500 F, alors que les plein temps ont a priori un revenu au moins égal au SMIC, donc proche de 5000 F. Pour cette analyse plus fine, nous nous sommes basés sur les valeurs des minima sociaux à la fin 1994 (Tableau 3.1), l'enquête ménage ayant été réalisée fin 1994 et début 1995.

Tableau 3.1 : Valeurs des minima sociaux au 29 décembre 1994

Minima sociaux		valeur, en F /mois
Revenu Minimum d'Insertion	- personne seule	2 326
	- couple	3 488
	- par personne à charge supplémentaire	698
SMIC net		4 792
Allocation chômage minimale	(montant minimum de l'Allocation Unique Dégressive)	2 557
Allocation supplémentaire vieillesse	- personne seule	3 232
	- couple	5 798
Allocation de parent isolé (revenu minimum garanti)	- 1 enfant à charge	4 157
	- par enfant supplémentaire	1 039

Source : *Actualités sociales hebdomadaires*, n°1908, 5 janvier 1995

- La troisième méthode repose sur une autre approche du seuil, défini par le CERC (1996). Sont ainsi définis comme pauvres, les ménages dont le revenu moyen par unité de consommation est inférieur à la moitié du revenu médian par unité de consommation. Dans notre cas, le revenu médian est de 7 100 F. On retiendra donc ici les ménages dont le revenu moyen par unité de consommation est inférieur à 3 550 F.

On obtient ainsi trois définitions différentes des populations en situation de pauvreté financière. Les deux premières approches sont en fait très proches, la seconde conduisant à retenir 27 ménages de plus que la première qui en retient 723. Le nombre de cas limites étant de fait faible, et la deuxième approche plus fine, il nous semble ainsi pertinent de privilégier cette deuxième approche. Le croisement entre la deuxième approche et la troisième nous donne par contre des résultats très différents (Tableau 3.2).

Tableau 3.2 : Croisement des typologies obtenues de ménages pauvres en fonction du revenu médian et en fonction des seuils de pauvreté et de très grande pauvreté *

	Revenu par u.c. en F/mois			Total
	< 3550	3550 à 7100	> 7100	
Ménages en situation de très grande pauvreté (seuil de 2 300 F par u.c. et caractéristiques du ménage)	158	99	0	257
Ménages en situation de pauvreté (seuil de 3 800 F par u.c. et caractéristiques du ménage)	294	199	0	493
Autres ménages (revenus supérieurs aux seuils)	23	1675	2383	4081
Total	475	1973	2383	4831

* Ce croisement est effectué sur les 4831 ménages ayant déclaré une tranche de revenu et dont le chef de ménage n'est ni étudiant ni scolaire. Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95.

Tout d'abord la définition en fonction de la moitié du revenu médian apparaît comme globalement moins sélective.

23 ménages sont cependant retenus alors qu'ils ne l'étaient pas selon les deux premières méthodes. Ces ménages ont tous des revenus compris entre 5 000 F et 7 500 F. Ils sont composés de deux adultes (ou un adulte et un enfant de plus de 14 ans) et d'un enfant de moins de 14 ans. Le revenu de pauvreté pondéré est dans ce cas de 6 840 F (3 800 * 1,8). Parmi ces 23 ménages, 16 ont un actif dans le ménage à temps plein, 5 ont deux actifs dans le ménage et 2 ont un chef de ménage retraité. Ne connaissant pas plus précisément le revenu de ces ménages, le choix a effectivement été fait dans la deuxième approche de ne pas les retenir, alors que l'ont été les ménages de même composition mais dont le chef de ménage est soit au foyer soit au chômage.

99 ménages classés comme très pauvres dans la deuxième approche ne sont pas considérés comme pauvres dans la troisième. Ce sont tous des célibataires dont le revenu déclaré est compris entre 2 500 F et 5 000 F et qui sont soit au chômage (56 d'entre eux), soit au foyer (43 d'entre eux). Nous avons effectivement fait l'hypothèse dans la deuxième approche que ces personnes étaient en fait très proches du revenu minimum d'insertion et devaient ainsi être considérées en situation de très grande pauvreté. Ils sont de toute manière en situation de pauvreté.

199 ménages classés comme pauvres dans la deuxième approche ne le sont pas dans la troisième. Ce sont pour 152 d'entre eux des retraités, célibataires, de revenu compris entre 2 500 F et 5 000 F, dont 129 femmes dont on sait qu'elles sont très souvent au minimum vieillesse. Or le minimum vieillesse est de 3 232 F à la fin 94, donc inférieur au seuil de pauvreté de 3 800 F pour une personne. 26 sont des actifs seuls à temps partiel, déclarant un revenu entre 2 500 F et 5 000 F, que nous avons ainsi affectés au bas de la tranche dans notre deuxième approche. Tous les autres cas correspondent à des ménages à la composition et aux tranches de revenus variées, mais dont le chef est chômeur, au foyer ou à temps partiel, ce qui conduit à les affecter plutôt dans le bas de leur tranche de revenu et donc à les retenir.

Des choix retenus en termes de méthodes ou de seuil, dépend donc directement l'identification des populations en situation de pauvreté. Compte tenu des éléments précédents, il nous semble pertinent de retenir la deuxième méthode, de fait la plus exhaustive, mais également la plus fine. Compte tenu de ces choix le dénombrement des ménages en situation de pauvreté ou de très grande pauvreté financière, sur la base de l'enquête ménage de Lyon 1995, nous donne les résultats du tableau 3.3.

Tableau 3.3 : Dénombrement des ménages en situation de pauvreté ou de très grande pauvreté financière sur l'agglomération lyonnaise en 1994 *

	Nombre de ménages	Part en %	Part en %, après redressement en fonction des taux de sondage
Ménages en situation de très grande pauvreté (seuil de 2 300 F par u.c. et caractéristiques du ménage)	257	5,3 %	4,9 %
Ménages en situation de pauvreté (seuil de 3 800 F par u.c. et caractéristiques du ménage)	493	10,2 %	9,6 %
Autres ménages (revenus supérieurs aux seuils)	4081	84,5 %	85,5 %
Total	4831		

* Sur les 4831 ménages ayant déclaré une tranche de revenu et dont le chef de ménage n'est ni étudiant ni scolaire. Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95.

Selon notre approche, l'ensemble des ménages en situation de pauvreté financière représente donc 15 % de la population (hors ménages étudiants). Parmi ces ménages, les ménages en situation de très grande pauvreté financière représentent 5 % de cette même population totale.

Pour la suite, seront intitulés « pauvres » les ménages en situation de pauvreté financière mais ayant des revenus par unité de consommation supérieurs au seuil de 2 300 F par unité de consommation, et « très pauvres » les ménages en situation de très grande pauvreté financière, avec des revenus inférieurs à ce seuil.

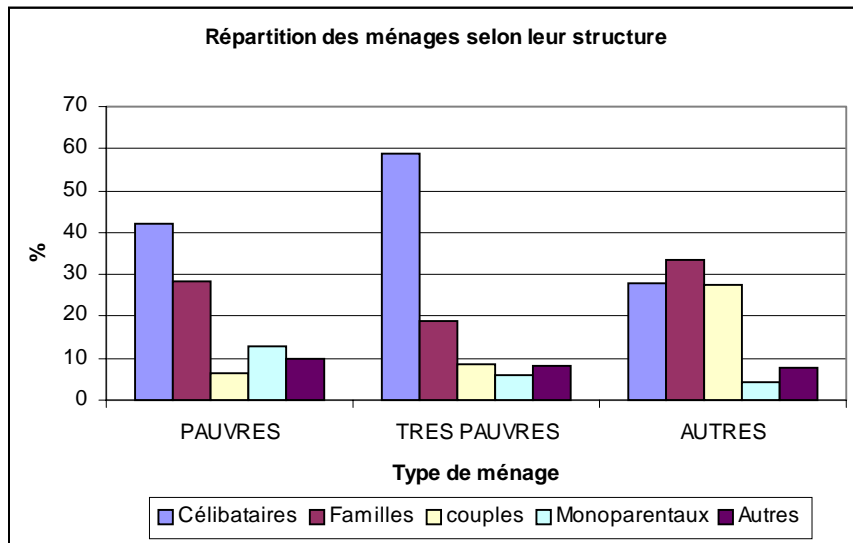
Les ménages en situation de pauvreté étant ainsi définis, il s'agit maintenant de les présenter et d'analyser leurs pratiques de mobilité. Nous raisonnerons pour cela sur les données « corrigées », en fonction du taux de sondage de l'enquête ménage, afin de donner une description plus proche de l'ensemble de la population.

3.2. Caractéristiques socio-économiques et de mobilité des ménages à bas revenus

3.2.1. Caractéristiques socio-économiques des ménages identifiés comme « défavorisés » dans l'Enquête Ménage Lyon 95

Les ménages pauvres et très pauvres sont en majorité des ménages célibataires, respectivement 42 % et 59 % des ménages contre 29 % pour les autres ménages (Graphique 3.1). Ce résultat est d'autant plus intéressant que les étudiants ne figurent pas parmi ces ménages. On peut également noter que la part des ménages monoparentaux est aussi relativement plus élevée parmi les ménages pauvres (13%). Corrélativement, le nombre de couples est faible parmi les ménages pauvres.

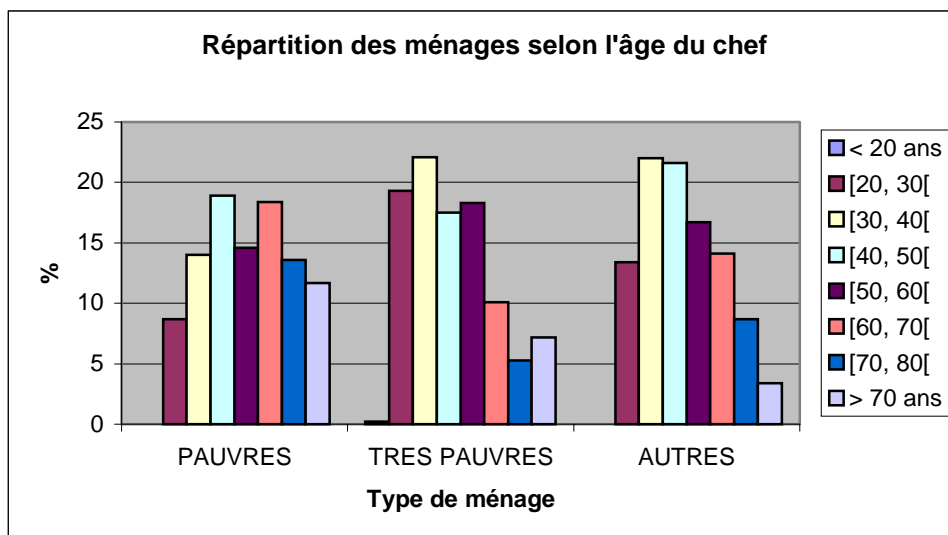
Graphique 3.1 : Les ménages lyonnais en situation de pauvreté financière selon leur structure familiale



Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95

En ce qui concerne l'âge du chef de ménage (Graphique 3.2), on remarque que les ménages très pauvres sont également des ménages jeunes (42 % des ménages très pauvres ont un chef de moins de 30 ans). Ce sont donc essentiellement de jeunes célibataires. On peut également relever que 56 % des chefs de ménage très pauvres sont chômeurs. Inversement, parmi les ménages pauvres, on trouve plutôt des personnes âgées (44 % ont un chef de ménage de plus de 60 ans et 46 % des chefs de ménage sont retraités). On retrouve ici les ménages de retraités ayant les retraites les plus basses.

Graphique 3.2 : Les ménages lyonnais en situation de pauvreté financière selon l'âge du chef de ménage



Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95

Si on ajoute à ces critères le sexe du chef de ménage, on peut dessiner très clairement deux profils principaux. Les pauvres sont en majorité des femmes retraitées célibataires alors que les ménages très pauvres concernent majoritairement des jeunes hommes célibataires et chômeurs.

3.2.2. Caractéristiques de mobilité des ménages identifiés comme « défavorisés » dans l'Enquête Ménage Lyon 95

Une des premières entrées pour caractériser la mobilité des ménages et parmi ceux-ci des ménages les plus défavorisés, est l'accès à une voiture particulière. Certaines définitions explicitent même très clairement la non disponibilité d'un véhicule privé comme élément de définition des « pauvres du transport » dans les pays occidentaux :

« Les pauvres du transport sont ceux qui ne peuvent pas se payer une voiture, à cause de revenus faibles ou d'autres facteurs, ou qui n'ont pas accès à une voiture ou à toute autre forme de transport privé. Ce groupe inclut de nombreuses personnes dans les ménages sans voiture, mais aussi les personnes qui n'ont pas accès à la voiture familiale aux heures où elles veulent effectuer leurs déplacements » (Public Transport Corporation, 1992, in Ampt, 1994 : 2).

On peut effectivement se poser la question suivante : le minimum acceptable dans la société française du début du vingt et unième siècle, n'est-il pas de pouvoir accéder, à tout moment, en tout point d'un espace urbain ou péri-urbain ? Auquel cas, parmi les ressources matérielles minimales figure la possession d'une voiture particulière. En ce qui concerne la disponibilité d'une voiture, on peut également faire l'hypothèse que les ménages les plus démunis n'ont pas non plus accès aux voitures de fonction. Ainsi, un des premiers éléments d'exclusion serait la non possession d'un véhicule au sein du ménage.

Les données de l'enquête ménage de Lyon 95 semblent confirmer cette hypothèse. Il y a une différence très nette selon que les ménages sont pauvres ou non en ce qui concerne la possession d'un véhicule. 45 % des ménages très pauvres déclarent avoir un véhicule privé, ainsi que 48 % des ménages pauvres, contre 84 % des autres ménages.

Tableau 3.4 : L'équipement des ménages en situation de pauvreté financière

	Ménages « Très pauvres »	Ménages « pauvres »	Autres ménages	Moyenne
Nb de VP possédées	0,5	0,6	1,2	1,1
Nb de VP / Adulte	0,3	0,3	0,7	0,6

Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95

Une autre manière de représenter ces fortes disparités est de calculer le nombre moyen de voiture par ménage ou le nombre de voiture par adulte d'un ménage. Pour ces deux indicateurs, on observe un doublement entre les ménages défavorisés et les autres ménages.

Les caractéristiques de l'équipement automobile des ménages constituent également des sources d'inégalité. Ainsi, l'âge moyen de la première voiture est de 9,4 ans chez les ménages très pauvres, de 8,3 ans chez les ménages pauvres et de 6,3 ans chez les autres ménages (moyenne : 6,5 ans). Par rapport à la puissance fiscale des véhicules, les différences sont toutefois moins nettes, puisque l'on passe de 5,6 chevaux pour les

ménages très pauvres, à 6,2 chevaux pour les ménages pauvres et à 6,2 chevaux pour les autres ménages. On retrouve globalement que les ménages les plus pauvres sont équipés des véhicules les plus âgés et les moins puissants.

Tableau 3.5 : Nombre moyen de déplacements par jour des ménages en situation de pauvreté financière

Type de déplacements	Ménages « Très pauvres »	Ménages « Pauvres »	Autres ménages	Moyenne
Marche à pied	3,6	4,0	2,5	2,7
Voiture particulière	1,9	3,2	5,4	5,0
Transports collectifs	1,3	1,5	0,9	1,0
2 roues	0,1	0,1	0,1	0,1
Tous modes	7	9	9,1	9

Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95

Concernant la mobilité, on remarque tout d'abord que, tous modes confondus, les ménages très pauvres semblent se déplacer nettement moins que l'ensemble des autres ménages, 7 déplacements par jour en moyenne au lieu de 9 (Tableau 3.5). Mais ce faible niveau de mobilité des ménages très pauvres correspond en fait à un biais lié à la non prise compte des autres caractéristiques des ménages.

En effet, d'autres recherches ont montré que la mobilité (au sens du nombre déplacements) n'est globalement pas corrélée au revenu (voir notamment à ce sujet les résultats de la recherche IDEES ; Claisse et al., 2001). Il ne devrait donc pas y avoir de réelle différence de mobilité quotidienne globale, du fait de la pauvreté financière, comme on peut de fait le constater sur le tableau 3.6, ciblant un groupe particulier d'individus.

Tableau 3.6 : Nombre moyen de déplacements d'adultes par jour et par ménage, pour les ménages de 2 adultes et plus, dont le chef de ménage a entre 25 et 59 ans

Types de déplacements	Ménages « Très Pauvres »	Ménages « Pauvres »	Autres ménages	Moyenne
Marche à pied	3,7	3,7	1,7	1,9
Voiture particulière	2	3,1	4,1	3,9
Transports collectifs	1,6	1,5	0,6	0,7
2 roues	0,1	0,1	0,1	0,1
Tous modes	7,4	8,4	6,5	6,6

Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95

Les différences qui apparaissent dans le tableau 3.5 sont donc liées aux caractéristiques des ménages : femmes seules et retraitées, etc.

Que ce soit globalement ou pour des types homogènes de ménages, on peut observer de très fortes disparités dans la distribution modale. Ainsi les personnes appartenant à des ménages très pauvres se déplacent deux fois moins en voiture particulière que les ménages non pauvres.

Un indicateur plus pertinent est le coût moyen de déplacement par mois et par ménage.

Tableau 3.7 : Coût moyen de la mobilité par mois et par ménage (en Francs)

	Ménages « Très Pauvres »	Ménages « Pauvres »	Autres ménages	Moyenne
Voiture particulière	369	528	1 149	1 051
Transports collectifs	219	176	112	124
Tous modes	588	704	1 261	1 175

Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95

Ainsi, les ménages très pauvres dépensent environ deux fois moins pour le transport que les ménages non pauvres.

Les tableaux 3.7 et 3.8 montrent bien que tant au niveau de l'ensemble des ménages que pour un groupe particulier d'individus on trouve des différences très nettes en termes de coût moyen de déplacement par mois et par ménage selon le niveau de revenu.

Tableau 3.8 : Coût moyen de la mobilité par mois et par ménage pour les ménages de 2 adultes et plus, dont le chef de ménage a entre 25 et 59 ans (en Francs)

	Ménages « Très Pauvres »	Ménages « Pauvres »	Autres ménages	Moyenne
Voiture particulière	598	990	1 510	1 445
Transports collectifs	351	291	128	147
Tous modes	949	1 281	1 638	1 592

Source : Données de l'Enquête Ménage Lyon 95

Comme on pouvait s'y attendre, ces différents résultats montrent que c'est l'accès à la voiture particulière et son usage qui sont le plus discriminants, tant en termes de mobilité, les ménages « très pauvres » faisant en moyenne deux fois moins de déplacements par jour en voiture que les ménages définis comme « non pauvres », qu'en termes de coût mensuel, le rapport étant alors de 1 à 3 en moyenne.

4. CONCLUSION

Concluons en disant aussi que l'état des lieux aborde de manière symptomatique les nouveaux rôles des transporteurs publics face aux problèmes d'enclavement spatial, urbain et social. Mais une grande interrogation demeure à notre avis sur la manière dont ils pourront se saisir des problèmes d'accès aux transports pour les populations les plus pauvres. La diversification de l'éventail tarifaire, après les études et bilans cités auparavant et la place prise par les collectifs sociaux semblent rassurer un peu. Mais cette recherche montrera les limites de ces actions.

L'analyse de la revue de la presse montre que les médias reflètent de très près les thématiques explorées par les chercheurs et les rapports officiels. Mais ils ont également accordé, au cours de la décennie analysée, une large place au rôle joué par les associations et collectifs luttant pour la gratuité des transports pour les chômeurs et autres précaires, ainsi qu'aux débats qui se sont développés autour de la gratuité, des critères d'accès aux tarifications discriminantes et de la fraude.

Le cadrage effectué sur la base des données de l'enquête ménage Lyon 95 montre bien que le lien pauvreté – mobilité n'est ni univoque ni simple. Il nous incite à passer de la mobilité aux mobilités et à approfondir notamment l'adéquation entre le mode de transport utilisé et les motifs de déplacements pour les personnes les plus défavorisées. C'est ce qui sera fait dans les chapitres 5 et 6 du présent rapport.

CHAPITRE 4

EVOLUTION DES POLITIQUES TARIFAIRES SOCIALES DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DEPUIS 1993

L'analyse a été réalisée sur les 120 réseaux (Annexe I) pour lesquels les données sur les mesures tarifaires ont pu être recueillies sur au moins deux dates parmi les trois années 1993, 1996 et 1999.

1. DE LA GRATUITE AUX TARIFS TRES REDUITS

Parmi ces réseaux figurent l'ensemble des réseaux desservant plus de 250 000 habitants et la quasi totalité des réseaux desservant les agglomérations de 100 000 à 250 000 habitants (trois réseaux sont ici absents, ce sont d'Aix-en-Provence, de l'Etang de Berre et de la Vallée de la Fensch). Les autres réseaux correspondent aux agglomérations ayant un périmètre de transport urbain desservant moins de 100 000 habitants.

1.1. Qualification des politiques tarifaires sociales des réseaux

Pour chacune de ces dates les réseaux ont pu être qualifiés selon la grille présentée dans le tableau 4.1. (Cf. Annexe VII).

Tableau 4.1 : Grille de qualification des mesures tarifaires discriminantes

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Réseaux n'ayant pas de mesure de gratuité ou de tarifs très réduits (ou très ponctuels)<ol style="list-style-type: none">1a Réseaux n'ayant aucune mesure de gratuité ou de tarifs très réduits1b Réseaux ayant une ou deux mesures de gratuité ou de tarifs très réduits vers les personnes âgées et/ou les scolaires2. Réseaux offrant des mesures de gratuité et n'ayant pas de tarifs très réduits<ol style="list-style-type: none">2a Réseaux offrant des mesures de gratuité (plutôt de type abonnement) et n'ayant pas de tarifs très réduits2b Réseaux offrant des mesures de gratuité (plutôt de type tickets) et n'ayant pas de tarifs très réduits2c Réseaux offrant des mesures de gratuité (soit abonnement soit de type tickets) et n'ayant pas de tarifs très réduits3. Réseaux ayant plutôt des mesures de gratuité et des mesures ponctuelles de tarifs très réduits4. Réseaux n'ayant pas de mesure de gratuité mais des tarifs très réduits5. Réseaux ayant une politique plutôt axée sur les tarifs très réduits mais n'excluant pas des mesures ponctuelles de gratuité en complément |
|--|

On notera tout d'abord que l'analyse est effectuée ici sur la base des informations transmises par les exploitants des réseaux de transports urbains à l'UTP et que la réalité de l'application des mesures évoquées peut être notablement différente de l'affichage qui en est fait, comme nous le verrons dans les chapitres suivants. Ainsi, des mesures de gratuité peuvent être affichées mais peu utilisées, l'information au public n'étant pas ou peu faite. A l'inverse, une absence de mesures de tarification sociale ne signifie pas que des collectivités n'ont pas des pratiques d'aides au transport. Lorsque ces pratiques ne sont pas identifiées ou reconnues au niveau des réseaux nous considérerons toutefois que dans ces cas il n'y a pas de mesures d'ensemble sur le réseau.

L'analyse du tableau 4.2, nous indique que les mesures tarifaires que nous appellerons dorénavant « discriminantes »¹ sont de plus en plus nombreuses. Ainsi ces mesures, que l'on peut qualifier de sociales, et qui étaient appliquées par 57 % des réseaux en 1993, le sont par plus de 70 % d'entre eux en 1996 et en 1999.

Tableau 4.2 : Les réseaux selon leurs mesures tarifaires discriminantes

Classe	1993		1996		1999	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1a	14	12	4	4	10	8,5
1b	36	31	22	21	23	19
2	44	37	38	37	41	34
2a	26	22	17	16	18	15
2b	6	5	8	8	11	9
2c	12	10	13	13	12	10
3	15	13	16	15,5	16	13,5
4	5	4	11	11	17	14
5	4	3	12	11,5	13	11
Total	118	100	103	100	120	100

On peut également noter un glissement des politiques tarifaires, de la gratuité simple vers des mesures incluant plus ou moins fortement des tarifs très réduits. Ainsi, les réseaux de cette dernière catégorie (classe 3, 4 et 5) ne représentaient que 20 % de l'ensemble des réseaux en 1993, ils sont presque 40 % en 1999.

1.2. Quatre types de réseaux selon l'évolution de leurs politiques tarifaires

Selon leurs mesures tarifaires discriminantes et selon l'évolution de celles-ci, les réseaux peuvent ainsi être classés en quatre groupe :

- Réseaux n'ayant aucune mesure tarifaire discriminante et qui s'en tiennent à cette politique,
- Réseaux qui ont appliqué des mesures tarifaires discriminantes et les ont abandonnées,

¹ Mesures 2, 3, 4 et 5 de la grille de qualification présentée précédemment.

- Réseaux qui n'appliquaient pas de mesures tarifaires discriminantes en 1993 ou 1996 et qui en ont en 1999,
- Réseau ayant toujours eu (sur la période analysée) une politique mettant en oeuvre des mesures tarifaires discriminantes.

Le tableau 4.3 indique que les trois premiers types de réseaux correspondent plutôt à des réseaux de faible taille (environ les $\frac{3}{4}$ de l'effectif total de chaque type). A l'inverse le dernier type, constitué de réseaux qui ont pratiqué sur toute la période étudiée des mesures tarifaires discriminantes, comprend la plus grande partie des moyens et gros réseaux.

Tableau 4.3 : Mesures tarifaires discriminantes et taille des réseaux

	Nb.	Population du PTU		
		< 100 000	> 100 000 et < 250 000	> 250 000
Réseaux n'ayant aucune mesure tarifaire discriminante et qui s'en tiennent à cette politique	24	17	5	2
Réseaux qui ont appliqué des mesures tarifaires discriminantes et les ont abandonnées	9	7	2	0
Réseaux qui n'appliquaient pas de mesures tarifaires discriminantes en 1993 ou 1996 et qui en ont en 1999	22	16	3	3
Réseau ayant toujours eu (sur la période analysée) une politique mettant en oeuvre des mesures tarifaires discriminantes	65	21	30	14
Total	120	61	40	19

- ***Réseaux n'ayant aucune mesure tarifaire discriminante et qui s'en tiennent à cette politique***

Ce sont en tout 24 réseaux qui sont dans ce cas (Tableau 4.4). La plupart d'entre eux néanmoins ont (ou ont adopté progressivement) des mesures de gratuité ou de tarifs très réduits pour les personnes âgées et/ou les scolaires. Mais à aucune des dates étudiées les chômeurs ou autres populations ciblées selon leurs conditions de revenu n'ont fait l'objet de mesures tarifaires fortes. Abbeville et Saint-Lô sont les seuls réseaux qui, apparemment, n'appliquent strictement aucune mesure de gratuité ou de tarifs très réduits.

On remarquera que ces réseaux sont surtout de petits réseaux. Parmi les gros réseaux (dont la population desservie au sein du périmètre de transports urbains est supérieure à 250 000 habitants) seuls Orléans et Nancy appartiennent à ce groupe de réseaux.

On notera également que dans le cas de Boulogne (réseau desservant 123 000 habitants), l'absence de mesures tarifaires discriminantes pourrait s'expliquer par un prix du ticket à l'unité parmi les plus bas (4,10 F). Ce qui n'est pas le cas des autres réseaux de taille équivalente ou supérieure appartenant à ce groupe.

Tableau 4.4 : Réseaux n'ayant aucune mesure tarifaire discriminante et qui s'en tiennent à cette politique

24 réseaux		Type			Caractéristiques du réseau *				
Ville	93	96	99	Ticket 99 (F)	Abont 99 (F)	Classe	Pop. PTU 99 (Milliers)	Voyages en 99 (Milliers)	
Abbeville	1a	1a	1a	5,70	155	INF-100	26	637	
Aix-les-Bains	1b	1b	1b	7,20	183	INF-100	41	1308	
Ajaccio	1b	1a	1a	7,50	220	INF-100	58	2319	
Auxerre	1b	1b	1a	6,60	181	INF-100	50	916	
Bayonne	1b		1b	7,50	205	R-100-250	126	7313	
Boulogne	1b	1b	1b	4,10	-	R-100-250	123	7818	
Cannes	1b	1b	1b	7,50	192	R-100-250	129	8143	
Cayenne	1b	1b	1b	7,00	245	INF-100			
Colmar	1b	1b	1b	5,60	160	INF-100	91	5441	
Epernay	1a	1b	1b	6,50	150	INF-100	33	672	
Evreux	1b	1b	1b	5,60	148	INF-100	71	3495	
Forbach	1b		1b	6,10	190	INF-100	61	1188	
Givors	1b	1b	1b	6,00	171	INF-100	31	894	
Le Puy-en-Velay	1b	1b	1b	5,90	151	INF-100	39	1287	
Longwy	1b		1b	6,00	180	INF-100	57	2857	
Menton	1b	1b	1a	6,60	186	INF-100	29	1235	
Metz	1b	1b	1b	5,40	179	R-100-250	170	22123	
Montélimar	1b	1b	1b	5,70	154	INF-100	31	685	
Mulhouse	1b	1b	1b	7,00	205	R-100-250	215	26861	
Nancy	1b	1b	1b	7,50 /j	197	SUP-250	265	20250	
Orléans	1b	1b	1b	7,80	229	SUP-250	264	16106	
Saint-Chamond	1a		1b	6,60	160	INF-100	42	1252	
Saint-Lô	1a	1a	1a	7,20	150	INF-100	25	849	
Sens	1b	1b	1a	6,30	137	INF-100	41	814	

* Sources : UTP (Annuaire de la tarification 1999), CERTU (Annuaire des transports collectifs 1999) et INSEE (pour les populations des aires urbaines absentes des données UTP et CERTU)

- **Réseaux qui ont appliqué des mesures tarifaires discriminantes et les ont abandonnées**

On retrouve ici 9 réseaux, correspondant à des villes de tailles modestes (Tableau 4.5).

Tableau 4.5 : Réseaux qui ont appliqué des mesures tarifaires discriminantes et les ont abandonnées

9 réseaux		Type			Caractéristiques du réseau *				
Ville				Ticket	Abont	Classe	Pop. PTU	Voyages	
	93	96	99	99	99		99	en 99	
					(F)	(F)	(Milliers)	(Milliers)	
Cambrai	1a	2b	1a	5,80	-	INF-100	49	1169	
Creil	1b	3	1b	6,10	119	INF-100	71	4254	
Flers	1b	5	1b	5,00	155	INF-100	24	559	
Nevers	1a	2b	1a	5,50	118	INF-100	63	2863	
Sète	1b	2a	1b	6,00	152	INF-100	42	2513	
Bourg-en-Bresse	2a	3	1b	7,20	161	INF-100	59	3232	
Charleville	3	2c	1b	6,00	138	INF-100	72	2729	
Maubeuge	3		1a	7,30	-	R-100-250	123	4695	
Saint-Nazaire	2a		1a	7,00	167	R-100-250	110	5737	

* Sources : UTP (*Annuaire de la tarification 1999*), CERTU (*Annuaire des transports collectifs 1999*) et INSEE (*pour les populations des aires urbaines absentes des données UTP et CERTU*)

Pour cinq d'entre eux, une expérience de mesures tarifaires discriminantes a été tentée en 1996, puis abandonnée en 1999. L'expérience tentée est essentiellement celle de la gratuité (un abonnement pour les personnes âgées sous condition de revenu, 10 tickets gratuits pour les chômeurs et les bénéficiaires du revenu minimum d'insertion, par exemple) avec plus ou moins de tarifs très réduits. Cette tentative n'a apparemment pas été considérée comme concluante, car entre 1996 et 1999, les quelques mesures prises ont été abandonnées. Il faut également remarquer que ces cinq réseaux sont tous de petits réseaux.

Pour les quatre autres réseaux, alors que des mesures tarifaires discriminantes étaient appliquées en 1993 et/ou 1996 (plutôt là encore de type gratuité), elles ont été apparemment abandonnées en 1999. Toutefois certaines mesures à destination des personnes défavorisées sont prises en charge dans ces réseaux, directement par les mairies et les CCAS, comme à Saint-Nazaire par exemple. Même si certaines mesures sont reprises directement par une collectivité, cet abandon nous semble toutefois révéler, pour ces réseaux, un renoncement dans l'application de politiques tarifaires discriminantes fortes.

• **Réseaux qui n'appliquaient pas de mesures tarifaires discriminantes en 1993 ou 1996 et qui en ont en 1999**

22 réseaux sont dans ce cas (Tableau 4.6). Un tiers sont passés d'une politique peu sociale à l'application de tarifs très réduits. Une moitié a plutôt adopté la gratuité, certains ayant tenté d'abord une politique de tarifs très réduits. Les autres combinent aujourd'hui les deux, donnant à l'une ou l'autre des mesures un poids plus important.

Tableau 4.6 : Réseaux qui n'appliquaient pas de mesures tarifaires discriminantes en 1993 ou 1996 et qui en ont en 1999

22 réseaux	Type			Caractéristiques du réseau *					
	Ville	93	96	99	Ticket 99 (F)	Abont 99 (F)	Classe	Pop. PTU 99 (Milliers)	Voyages en 99 (Milliers)
Alençon	1a	4	4	4	6,00	134	INF-100	47	1554
Angoulême	1a	4	4	4	7,50	198	R-100-250	108	9648
Auchy-les-Mines	1a	2b	2b	2b	4,50		INF-100	33	147
Beauvais	1a	2a	2a	2a	5,10	102	INF-100	56	2995
Cahors	1a	4	4	4	4,70	125	INF-100	23	514
Châlons-en-Champagne	1a	3	2b	2b	5,00		INF-100	61	5088
Cherbourg	1b	1b	2a	2a	6,00	173	INF-100	94	5671
Cholet	1b	5	4	4	6,50	168	INF-100	54	2826
Clermont-Ferrand	1b	1b	4	4	7,00	191	R-100-250	247	23738
Concarneau	1b	3	2a	2a	5,50	140	INF-100	23	599
Dieppe	1b	5	5	5	6,30	146	INF-100	45	1942
La Roche-sur-Y	1b	3	3	3	5,80	169	INF-100	49	3667
Lyon	1b	5	5	5	8,00	282	SUP-250	1197	255218
Nice	1b	2a	2a	2a	8,50	280	SUP-250	380	37164
Perpignan	1b	4	2c	2c	6,50	210	R-100-250	116	7175
Roanne	1b	5	5	5	5,90	151	INF-100	71	3309
Saint-Malo	1b	1b	4	4	7,00	165	INF-100	52	2291
Saintes	1a		4	4	5,80	145	INF-100	32	992
Tarbes	1b	3	3	3	4,90	104	INF-100	77	2038
Toulon	1a	1a	2a	2a	8 Jour	185	SUP-250	298	22543
Vannes	1b	1b	4	4	6,90	155	INF-100	94	3677
Vichy		1b	2c	2c	6,30	152	INF-100	53	1768

* Sources : UTP (Annuaire de la tarification 1999), CERTU (Annuaire des transports collectifs 1999) et INSEE (pour les populations des aires urbaines absentes des données UTP et CERTU)

On retrouve ici des « gros » réseaux qui jusque là étaient très réticents quant à la mise en œuvre de mesures très sociales. Et cette évolution n'est pas liée au seul facteur taille du réseau, puisque figurent « naturellement » des petits réseaux mais aussi de très gros, comme celui de Lyon.

Ce groupe est constitué de réseaux qui ont vraisemblablement le plus fait évoluer leurs politiques tarifaires au cours des années étudiées, notamment en direction des personnes les plus démunies. Certaines mesures sont très ponctuelles mais révèlent cependant une évolution forte. Ainsi le réseau de Nice apparaît ici du fait d'une mesure de gratuité pour les RMIstes, prise en charge par le Conseil Général.

- ***Réseaux ayant toujours eu sur la période analysée une politique mettant en œuvre des mesures tarifaires discriminantes***

C'est dans cette catégorie que l'on retrouve plus de la moitié des réseaux analysés (65 réseaux, parmi lesquels on retrouve la majeure partie des réseaux les plus importants en taille). En effet la majorité des réseaux avaient déjà en 1993 une politique tarifaire ciblée sur les chômeurs, les bénéficiaires du revenu minimum et/ou les contrats d'insertion (CES) et continuent jusqu'en 1999 à offrir de la gratuité ou des tarifs très réduits à tout ou partie de ces personnes. On peut néanmoins faire la distinction entre ceux qui ont adopté une politique particulière et s'y sont tenus et ceux dont la politique sociale a évolué.

Les premiers représentent les deux-tiers des réseaux concernés (Tableau 4.7). Il s'agit essentiellement de réseaux ayant une politique de gratuité. On retrouve là les réseaux appliquant des politiques sociales depuis le plus longtemps. Seuls 8 sur les 43 ont une politique de tarifs très réduits avec néanmoins, pour certains, le recours ponctuel à la gratuité.

Tableau 4.7 : Réseaux ayant toujours eu sur la période analysée une même politique mettant en œuvre des mesures tarifaires discriminantes

43 réseaux		Type			Caractéristiques du réseau *				
Ville	93	96	99	Ticket 99 (F)	Abont 99 (F)	Classe	Pop. PTU 99 (Milliers)	Voyages en 99 (Milliers)	
Amiens	2a		2b	6,50	140	R-100-250	171	16075	
Angers	5	5	5	6,00	190	SUP-250	260	24380	
Annecy	2b		2b	7,50	196	R-100-250	130	9404	
Arras	2c	2c	2c	6,30	153	INF-100	90	6320	
Aurillac	2a	2c	2b	6,00	145	INF-100	47	2223	
Avignon	2c	2c	2c	6,50	175	R-100-250	133	1468	
Belfort	4	4	4	6,10	193	R-100-250	137	6867	
Béziers	2a	2a	2a	6,50	109	INF-100	72	6661	
Blois	2b	2b	2a	6,10	140	INF-100	67	3798	
Bordeaux	2a	2a	2a	7,50	225	SUP-250	672	64516	
Caen	2a	2a	2a	6,20	181	R-100-250	203	22950	
Calais	2c	2c	2c	5,10	142	R-100-250	105	4980	
Châteauroux	2a	2a	2a	5,70	122	INF-100	72	1568	
Dijon	2b	2b	2b	5,20	161	R-100-250	244	35501	
Douai	2c	2c	2c	6,10	209	R-100-250	165	5818	
Elboeuf	4		4	6,10	183	INF-100	56	2269	
Grenoble	2a	2c	2a	7,50	250	SUP-250	387	51897	
Hénin-Carvin	2b	2b	2b	6,00	215	R-100-250	126	3226	
La Rochelle	2c	2b	2b	8,00	195	R-100-250	140	10795	
Laval	3	3	3	5,70	129	INF-100	74	6957	
Le Creusot		5	5	6,00	120	R-100-250	100	1892	
Le Mans	3	3	3	5,90	175	R-100-250	189	22359	
Lens-Liévin	2b	2c	2b	6,00	170	R-100-250	251	5763	
Libourne	2a	2a	2b	5,70	132	INF-100	21		
Lille	3	3	3	7,50	260	SUP-250	1060	100273	
Limoges	5	5	5	6,50	205	R-100-250	173	11372	
Marseille	2a	2a	2a	9,00	280	SUP-250	876	137600	
Martigues	2a	2a	2a	5,50	129	INF-100	61	899	
Montargis	2c	2c	2c	5,60	152	INF-100	54	1595	
Montauban	2a	2a	2a	5,50	149	INF-100	53	1106	
Montbéliard	5	5	5	6,50	192	R-100-250	119	9620	
Morlaix	3	3	3	6,00	165	INF-100	22	744	
Nîmes	3	3	3	6,00	157	R-100-250	138	9948	
Niort	2a		2a	7,20	164	INF-100	61	2533	
Poitiers	2a		2a	8,00	165	R-100-250	128	12276	
Quimper	2a	2a	2a	6,00	159	INF-100	63	4470	
Reims	3	3	3	5,00	165	R-100-250	219	30518	
Rouen	2b	2b	2b	8,00	236	SUP-250	390	38955	
Saumur	4	4	4	7,50	175	INF-100	30	1085	
Toulouse	2c	2c	2c	7,50	265	SUP-250	714	75253	
Tours	4	4	4	6,50	173	SUP-250	281	25541	
Valence	2c	2c	2c	6,50	185	R-100-250	113	6412	
Valenciennes	2c	2c	2c	8,00	200	SUP-250	333	20523	

- Sources : UTP (Annuaire de la tarification 1999), CERTU (Annuaire des transports collectifs 1999) et INSEE (pour les populations des aires urbaines absentes des données UTP et CERTU)

Les seconds, un tiers des réseaux de cette catégorie (22 réseaux), ont donc fait évoluer leur politique sociale (Tableau 4.8). La principale évolution est celle qui vise à introduire des tarifs très réduits, ou à remplacer de la gratuité par une politique de tarifs très réduits. Seuls Montluçon, Besançon, Béthune et Saint-Brieuc ont suivi le mouvement inverse.

Tableau 4.8 : Réseaux ayant toujours eu sur la période analysée une politique mettant en œuvre des mesures tarifaires discriminantes, avec évolution de la politique tarifaire

22 réseaux		Type			Caractéristiques du réseau *				
Ville	93	96	99	Ticket 99 (F)	Abont 99 (F)	Classe	Pop. PTU 99 (Milliers)	Voyages en 99 (Milliers)	
	Besançon	4	3	3	6,00	194	R-100-250	122	20045
Béthune	3	2c	2c	6,00		R-100-250	147	3598	
Bourges	3	5	5	7,00	150	R-100-250	107	9113	
Brest	2a	4	4	6,00	185	R-100-250	222	19979	
Chalon-sur-Saône	2c	3	3	5,50	150	INF-100	97	3648	
Chambéry	3		5	6,50	163	R-100-250	118	8585	
Châtellerault	2a	2a	5	6,00	153	INF-100	39	1522	
Dunkerque	3	5	5	8,00	204	R-100-250	208	12816	
Le Havre	5	4	4	8,00	205	R-100-250	236	23833	
Lorient	2a	3	3	6,80	175	R-100-250	175	15852	
Mâcon	2a	2a	3	6,20	130	INF-100	43	2021	
Montluçon	3		2c	6,00	138	INF-100	61	2542	
Montpellier	2a	5	5	7,00	230	SUP-250	321	28792	
Nantes	2a	3	3	8,00	220	SUP-250	548	82289	
Pau	2c		3	6,00	141	R-100-250	130	8422	
Rennes	2a	2a	3	6,50	187	SUP-250	370	33406	
Romans	2a	2a	4	5,80	125	INF-100	44	601	
Saint-Brieuc	3	4	2a	6,00	157	R-100-250	112	5993	
Saint-Etienne	2a	2a	4	7,50	214	SUP-250	288	38936	
Strasbourg	2c		3	7,00	219	SUP-250	451	63022	
Troyes	3	4	5	7,00	230	R-100-250	122	7605	
Villefranche-sur-Saône	2a		4	7,50	133	INF-100	52	1379	

* Sources : UTP (Annuaire de la tarification 1999), CERTU (Annuaire des transports collectifs 1999) et INSEE (pour les populations des aires urbaines absentes des données UTP et CERTU)

2. DES MESURES TARIFAIRES DE PLUS EN PLUS CIBLEES

Concernant plus précisément les bénéficiaires des politiques sociales, on observe sur le tableau 4.9, qu'il y a eu entre 1993 et 1996 un gros effort de mesures tarifaires discriminantes qui a surtout visé les bénéficiaires du revenu minimum d'insertion, puis les chômeurs sous conditions de revenu, les jeunes et les personnes âgées sous conditions de revenu.

Tableau 4.9 : Les bénéficiaires des mesures tarifaires discriminantes

(Nombre de réseaux et % par année)

	Nb de réseaux	RMI	CES	Chômeurs sous conditions de revenus	Personnes âgées sous conditions de revenus	Jeunes sous conditions de revenus	Chômeurs	Personnes âgées
1993	118	29 25 %	8 7 %	47 40 %	66 56 %	8 7 %	19 16 %	21 18 %
1996	103	57 55 %	10 10 %	54 52 %	62 60 %	15 15 %	17 16 %	21 20 %
1999	120	64 53 %	16 13 %	61 51 %	71 59 %	20 17 %	26 22%	20 17%

Le nombre de réseaux pratiquant des tarifs très réduits ou gratuits a doublé pour les bénéficiaires du revenu minimum d'insertion entre 1993 et 1999. Il a également augmenté sensiblement pour les chômeurs sous conditions de revenu. Ainsi, en 1999, plus de la moitié des réseaux appliquent des mesures tarifaires discriminantes pour les RMIstes et les chômeurs sous conditions de revenus. La progression est toutefois moins forte entre 1996 et 1999 qu'entre 1993 et 1996. La période la plus récente correspondrait ainsi à une stabilisation de la politique sociale des réseaux.

Si certains réseaux appliquent des mesures très ponctuelles destinées à une seule catégorie de personnes, de plus en plus de réseaux visent conjointement les populations à faible revenu, tous statuts confondus (Tableau 4.10).

Tableau 4.10 : Les mesures tarifaires discriminantes conjointes

(Nombre de réseaux et % par année)

Année	Nombre de réseaux analysés	RMI et Chômeurs sous conditions de revenus	RMI et Chômeurs sous conditions de revenus et Personnes âgées sous conditions de revenus
1993	118	19 16 %	11 9 %
1996	103	43 42 %	31 30 %
1999	120	44 37 %	29 24 %

Concernant plus précisément les chômeurs sous conditions de revenu, les bénéficiaires du revenu minimum d'insertion et les personnes en contrat d'insertion, on constate que l'effort fait entre 1993 et 1996 se traduit essentiellement par une augmentation des tarifs très réduits. C'est une tendance qui se poursuit jusqu'en 1999 (Tableau 4.11).

Tableau 4.11 : Croisement des mesures tarifaires discriminantes et des populations ciblées, aux trois dates (Nombre de réseaux et % par année)

		Chômeurs sous conditions de revenus		RMI		CES	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1993	Gratuité	39	83	24	83	7	88
	Tarifs très réduits	6	13	5	17	1	13
	Gratuité et Tarifs très réduits	2	4	0	-	0	-
	<i>Total 93</i>	47	-	29	-	8	-
1996	Gratuité	37	69	39	68,5	4	40
	Tarifs très réduits	14	26	15	26,5	6	60
	Gratuité et Tarifs très réduits	3	6	3	5	0	-
	<i>Total 96</i>	54	-	57	-	10	-
1999	Gratuité	34	55,5	38	59	7	46,5
	Tarifs très réduits	23	38	22	34	8	53
	Gratuité et Tarifs très réduits	4	6,5	4	6	1	0,5
	<i>Total 99</i>	61	-	64	-	15	-

On passe ainsi d'une situation en 1993 où relativement peu de réseaux offraient des tarifs discriminants (essentiellement de la gratuité) aux populations les plus défavorisées, à une situation en 1996 où une majorité de réseaux a intégré dans sa politique des mesures tarifaires discriminantes, avec un glissement (qui se poursuit en 1999) vers l'offre d'abonnement ou de tickets à tarifs très réduits.

3. CONCLUSION

La montée de la précarité pour une grande partie de la population a contraint de nombreux réseaux de transports publics urbains à accroître et affiner leurs politiques tarifaires sociales. On a ainsi pu relever une croissance forte des réseaux appliquant des mesures tarifaires discriminantes, c'est-à-dire soit de la gratuité soit des tarifs très réduits (au moins 75 % de réduction par rapport au tarif de base), et ciblant de plus en plus les populations les plus démunies, selon un critère de niveau de revenu de l'individu ou du ménage.

Toutefois, l'analyse de l'offre tarifaire ne renseigne pas sur l'utilisation qui est faite de ces titres et plus généralement sur les pratiques de mobilité des personnes concernées. Un premier cadrage effectué sur l'agglomération lyonnaise a indiqué que le tiers environ des ayants droits de l'abonnement destiné aux Rmistes et chômeurs sous conditions de revenus le prennent effectivement. Par ailleurs des personnes à très faible revenu échappent aux critères d'attribution. C'est à cette question des pratiques et besoins de mobilité des populations à faible revenu que nous nous attachons dans les chapitres suivants.

CHAPITRE 5

LA PERCEPTION PAR LES ACTEURS DE L'ACCUEIL ET DE L'INSERTION

On a pu mettre en évidence dans le chapitre précédent une évolution certaine dans les politiques tarifaires sociales des réseaux de transport. L'enquête réalisée auprès des structures d'accueil et d'insertion des réseaux de Nancy, Nantes et Lyon permet de préciser l'impact de ces tarifications sociales et la manière dont ces structures connaissent, utilisent ou complètent les politiques tarifaires des réseaux.

Après un premier cadrage sur les principales caractéristiques des réseaux enquêtés, et une présentation de l'échantillon d'enquête, sont ensuite abordées la politique globale des réseaux, la perception de la demande faite aux structures et enfin leurs pratiques en matière d'aides au transport.

1. LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES TROIS RESEAUX ENQUETES

Les trois réseaux analysés, à l'image des villes concernées, ont des tailles et des caractéristiques différentes. (Tableau 5.1).

Tableau 5.1 : Les caractéristiques des réseaux de transport public urbain de Lyon, Nancy et Nantes

	Lyon	Nantes	Nancy
Population totale du PTU (hab.)	1 134 689	510 111	264 854
Longueur du réseau (km)	1 181	620	237
Km / habitant / an	46,81	36,15	27,11
Voyages / habitant / an	181,86	165,52	88,02
Taux de couverture commerciale (%)	48	54	48
VT en 1996 (%)	1,63	1,63	1,05
Autorité organisatrice	SYTRAL	District	Grand Nancy
Entreprise exploitante	SLTC	SEMITAN	CGFTE
Groupe de rattachement	KEOLIS	TRANSDEV	CONNEX

Source : Annuaire national des transports publics, 1998, GART.

Concernant la tarification, les prix du ticket à l'unité sont très proches sur les trois réseaux. (Tableau 5.2). Des différences apparaissent avec les prix du carnet de 10 tickets et de l'abonnement, en cohérence avec la taille des réseaux.

Tableau 5.2 : Les tarifs des titres usuels de transport collectif urbain de Lyon, Nancy et Nantes en 1999

	Tickets			Carnets			Abonnements	
	unitaire	Service spécial	journée	carnet de 10	maxi-carnet	mini-carnet	hebdomadaire	mensuel
LYON	8,00 F	5 F (navette communale)	24 F	68 F				282 F
NANCY	7,50 F	10 F Nuit (après 21h35)		51 F	90F / 20		64 F (7 j. glissants)	197 F
NANTES	8,00 F		21 F	59 F		15 F /2 ou 32 F /5	68 F (7 j. glissants)	220 F

Concernant leur politique de tarification et selon la méthodologie utilisée au chapitre précédent, ces trois réseaux ont des politiques tarifaires sociales très typées (Tableau 5.3). On retrouve bien les éléments qui ont conduit au choix des trois villes :

- Nancy ne présente pas de mesures de très grande réduction ou de gratuité en direction des personnes ciblées par notre étude (chômeurs, RMistes...). On notera qu'une mesure de gratuité destinée aux personnes âgées sous condition de revenu a même disparu en 1999 au profit de l'attribution d'un carnet de 15 tickets.
- Lyon a adopté en 1996 une politique d'abonnements à tarif très réduit (abonnement à 51F) pour les RMistes et chômeurs sous conditions de revenu.
- Nantes a sur toute la période une politique de gratuité, initiée via les CCAS dès 1993 et renforcée ensuite par le District.

Les mesures de tarification sociale des trois réseaux sont précisées dans le tableau 5.4 :

Tableau 5.4 : Détail des mesures de tarification sociale des réseaux de Lyon, Nancy et Nantes en 1999

	Chômeurs	RMistes	CES	Autres	Personnes âgées
LYON	<p>Pour les bénéficiaires de l'ASS ou AUD non imposables avec ressources < 3920 F : 101 F / mois</p> <p>Pour les 18-25 ans chômeurs (12 mois / 18) ou bénéficiaires de ASS* ou AUD**, non imposables, avec ressources < 2 610 F : 51 F / mois</p>	51 F / mois (gestion par CCAS)	101 F / mois	<p>Titulaires du FAJ : 101 F / mois</p> <p>Enfants dont les 2 parents bénéficient de l'abonnement à 51 F : 51 F / mois</p>	<p>Plus de 65 ans : 200 F / mois</p> <p>Plus de 65 ans et conjoint abonné : 100 F / mois</p>
NANTES	Si inscrit ANPE et revenu individuel < SMIC : Trimestre gratuit (délivré par les Mairies)	Trimestre gratuit (délivré par les Mairies)	Trimestre gratuit (délivré par les Mairies)	Si < 26 ans et si apprentissage ou formation professionnelle 145 F / mois	<p>Plus de 65 ans et non imposables : 32 F les 10 tickets ou 55 F / mois</p> <p>Plus de 65 ans et imposable : 49 F les 10 tickets ou 110 F / mois</p>
NANCY	Carnets de 10 tickets à prix variable (délivrés et gérés par les Mairies)	Carnets de 10 tickets à prix variable (délivrés et gérés par les Mairies)	Carnets de 10 tickets à prix variable (délivrés et gérés par les Mairies)		Plus de 65 ans, non imposables et selon le revenu : 50 F les 30 tickets pour 2 mois

* ASS : Allocation de Solidarité Spécifique

** AUD : Allocation Unique Dégressive

Concernant la quantification des ayant droit de ces titres et l'impact réel de ces mesures tarifaires, les données sont assez difficiles à obtenir et à consolider (Harzo, 2000). Une synthèse a pu être faite sur la base d'études antérieures ou de données transmises par les autorités organisatrices et les exploitants. (Tableau 5.5).

On peut ainsi constater que la moitié des bénéficiaires potentiels de titres gratuits sur Nantes les utilise effectivement. Les données utilisées ici sont issues de données reconstituées sur l'agglomération de Nantes par Harzo (2000).

Concernant Nancy, les données sont à prendre avec réserve, puisqu'il s'agit là de carnets de tickets, parfois donnés, parfois vendus et à des prix variables. L'impact réel sur les publics visés est donc ici vraisemblablement surestimé.

Pour Lyon, le nombre d'ayant droit potentiels est issu d'un chiffrage effectué par l'exploitant début 1999 (Minard, 1999), il ne prend en compte que les RMIstes, les chômeurs bénéficiaires de l'ASS et les jeunes chômeurs (Cf. tableau 5.4). Par la suite l'abonnement à 50 F a été étendu à de nouveaux bénéficiaires et un abonnement à 100 F créé, notamment pour les CES. Toutefois, il n'y a pas de données disponibles en l'état concernant le volume des nouveaux ayant droit. On peut relever qu'en octobre 2001 le nombre de bénéficiaires de l'AUD est de 36 700 personnes et le nombre de bénéficiaires de l'ASS de 7 500, sur la région lyonnaise (périmètre différent du PTU). Un cadrage plus fin nécessiterait une étude spécifique comme cela a été fait à Nantes.

Tableau 5.5 : Ayant droit et utilisateurs de la tarification sociale sur les réseaux de Lyon, Nancy et Nantes en 1999

	Ayant droit	Nombre d'ayant droit	Bénéficiaires réels	Type d'aide	Proportion d'utilisation
Lyon *	RMI, ASS et jeunes chômeurs	*36 000	12 000	Abonnements à tarif très réduit (50 F /mois)	33 %
Nantes	RMI, chômeurs, ASS, CES	50 000	25 000	Gratuité	50 %
Nancy	RMI, chômeurs, ASS, CES	20 400	8 160	Carnets à prix variable	40 %

** Les données concernant Lyon correspondent à la situation avant l'extension faite courant 1999 à de nouveaux bénéficiaires.*

On retirera de ce cadrage que les titres sociaux semblent utilisés au plus par la moitié des bénéficiaires potentiels et plus généralement qu'une mesure de tarification sociale de type abonnement gratuit ou à tarif très réduit, en l'état des connaissances, génère une demande comprise entre 35 % et 50 % du nombre de bénéficiaires potentiels.

2. LES STRUCTURES D'ACCUEIL ET D'INSERTION ENQUÊTEES

Les structures institutionnelles et associatives appartenant au PTU de chacune des trois villes ont été contactées. Certaines structures ont toutefois refusé de participer à l'enquête, pour des raisons de surcharge de travail ou de contexte politique sensible (période des élections municipales de 2001).

2.1. Les structures enquêtées par agglomération et type de structure

Comme on peut le voir dans le tableau 5.6, la grande majorité des structures a souhaité participer, confirmant vraisemblablement ainsi leur intérêt pour la question du lien entre pauvreté et mobilité. On peut également noter que certaines structures ayant répondu au questionnaire n'ont pas souhaité remplir les carnets de bord, là encore pour des raisons de charge de travail.

Tableau 5.6 : Les structures enquêtées

Agglomération	Nombre de structures contactées	Nombre de structures enquêtées	Questionnaire et carnet de bord	Questionnaire seul	Carnet de bord seul
Lyon	65	46	37	6	3
Nancy	55	45	43	1	1
Nantes	51	48	36	12	-
Total	171	139	116	19	4

Ce sont donc 139 structures qui ont accepté de participer à l'enquête. Parmi celles-ci, 135 ont répondu au questionnaire et 120 ont participé au recueil des carnets de bord. Il faut signaler que le CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de Villers les Nancy apparaît sous forme de trois structures séparées ayant chacune complété un questionnaire et des carnets de bord. Les réponses aux trois questionnaires étant différentes, le choix a été fait de les considérer de manière indépendante.

Tableau 5.7 : La nature des structures enquêtées

Type de structure	Structure	Nombre	Lyon	Nancy	Nantes
Associations		21	6	8	7
Missions Locales		31	15	14	2
	<i>M.L.</i>	28	13	14	1
	<i>PAIO</i>	2	2	-	-
	<i>PLIE</i>	1	-	-	1
Mairies		87	25	23	39
	<i>Mairie</i>	18	-	-	18
	<i>CCAS</i>	66	22	23	21
	<i>MDR</i>	3	3	-	-
Total		139	46	45	48

Les CCAS et les associations sont bien répartis sur les trois agglomérations (Tableau 5.7). Par contre, les missions locales analysées ici ne concernent que Nancy et Lyon. A Nantes en effet, seul le responsable central des missions locales a répondu au questionnaire, jugeant que les responsables d'antennes n'apporteraient rien de plus ; il a refusé par ailleurs que ses collaborateurs remplissent le carnet de bord. On a donc pour Nantes un seul questionnaire mission locale et aucun carnet de bord. On notera par contre à Nantes une présence remarquée des mairies et mairies annexes puisque ce sont des services municipaux qui délivrent les titres gratuits de transport.

Pour l'analyse nous considérons globalement trois groupes :

- Le premier, « Associations », regroupe toutes les structures d'accueil sous statut associatif ou privé ayant un rôle d'accueil, d'aide d'urgence, d'hébergement, d'accompagnement... Ce groupe comprend notamment les antennes du secours populaire ou du secours catholique, les CHRS (Centres d'Hébergement et de Réinsertion Sociale), les associations intermédiaires (type « solidarité emploi »). Ces associations accueillent notamment des personnes en situation de très grande pauvreté et d'exclusion dont les Sans Domicile Fixe (SDF).
- Le second, « Mairie », regroupe les services municipaux, les CCAS ainsi que les trois MDR (Maisons du Département du Rhône). Ces structures accueillent un public varié ayant comme caractéristique commune de venir chercher une aide à un moment donné.
- Le troisième, « Missions Locales », regroupe avec les missions locales, les deux PAIO (Permanences d'Accueil d'Information et d'Orientation) et les deux PLIE (Plans Locaux d'Insertion par l'Economique). Les missions locales accueillent uniquement des jeunes en parcours d'insertion. Les autres structures sont ouvertes à un public élargi et fonctionnent avec des logiques et des pratiques d'accueil et d'accompagnement proches de celles des missions locales.

2.2. L'accueil dans les structures

La première question concernait le nombre de personnes reçues par la structure en moyenne au cours d'un mois courant.

Dans les trois agglomérations étudiées, ce sont les mairies (c'est-à-dire les services municipaux au sens propre et les CCAS) qui accueillent le plus grand nombre de personnes en moyenne. On relève également que le nombre de personnes reçues par les associations est, au cours d'un mois courant, du même niveau que pour les missions locales (Tableau 5.8).

Les personnes accueillies se répartissent équitablement sur les 4 semaines, sauf dans le cas des mairies annexes de Nantes où la mise à disposition de titres gratuits en début de mois explique une concentration de la fréquentation sur une semaine.

Tableau 5.8 : Nombre de personnes reçues par les structures d'accueil et d'insertion, en moyenne par mois, par type de structure et par agglomération

	Lyon		Nancy		Nantes		Total	
	Moy. *	Nb de struc.	Moy. *	Nb de struc.	Moy. *	Nb de struc.	Moy. *	Nb de struc.
Associations	361	4	122	7	202	4	207	15
Missions Locales	353	12	51	11	230	1	210	24
Mairies	407	18	196	20	1148	28	657	66
Total	383	34	140	38	1006	33	491	105

** La moyenne est à prendre avec précautions, la dispersion autour de la moyenne étant très élevée et reflétant des situations réelles d'accueil dans les structures très diversifiées.*

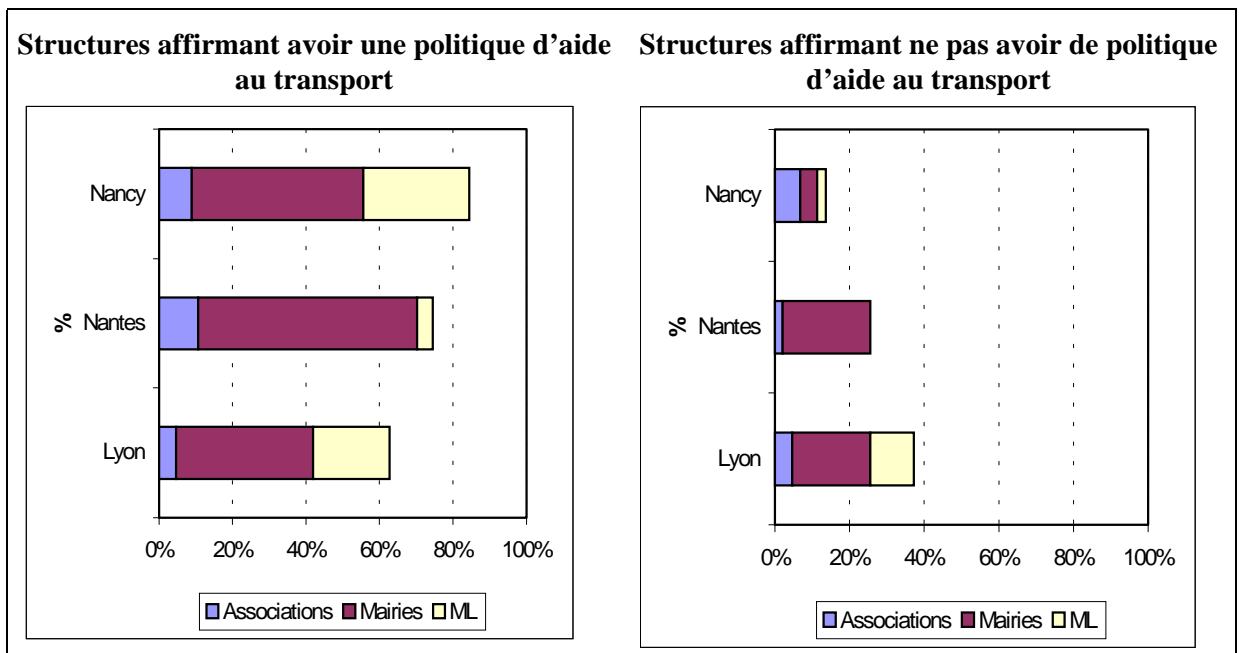
3. LA POLITIQUE GLOBALE

Par politique globale nous entendons une véritable stratégie d'aide au transport, assumée et revendiquée en tant que telle par les structures enquêtées. La connaissance de ce contexte est évidemment nécessaire pour mieux analyser ensuite les avis exprimés sur les aides demandées et les réponses fournies par les structures.

3.1 Une politique en matière d'aide au transport

Tout d'abord, dans près de 75 % des cas, la structure interrogée affirme avoir une politique d'aide au transport (Graphique 5.1). Cette proportion atteint même 80 % pour les missions locales, alors qu'elle est de 75 % pour les mairies et de « seulement » 67 % pour les associations. Elles est assez élevée puisque, hors CCAS et mairies, ce n'est pas une de leurs attributions. On ne peut manquer de s'interroger ici sur la définition de « l'aide aux transport » prise en compte par les structures sondées. Ce sur quoi nous reviendrons plus loin.

Graphique 5.1 : Affirmation d'une politique d'aide au transport, par agglomération et type de structure



Quelle que soit l'agglomération prise en compte, cette aide reste largement délivrée par les mairies ou CCAS. On retrouve ici le rôle fondamental de ces organismes dans l'attribution des aides en général et plus particulièrement des aides au transport.

L'agglomération de Nancy enregistre le pourcentage le plus élevé de « oui » à la question sur l'existence d'une politique d'aide au transport, ce qui peut être relié au fait qu'il n'y a pas de politique globale au niveau du réseau.

A Nantes, ce sont les CCAS et mairies annexes qui délivrent les titres de transport gratuits. Il est donc logique de retrouver pour ces structures de Nantes l'affirmation forte d'une politique d'aide.

Une question ouverte permettait aux structures de préciser la nature de leurs politiques. Il ressort très nettement une inscription des politiques des organismes d'accueil et

d'insertion dans les politiques de tarification sociale des réseaux concernés ou des collectivités locales (politique collectivité, politique générale, abonnements réduits), évoquée dans 82 cas sur 159, ou des moyens d'action plus ciblés et notamment financiers (aide ponctuelle, aide financière, aide au permis, fonds d'aide aux jeunes (FAJ), prêt d'un véhicule, tickets TC) évoqués de manière plus ponctuelle (16 fois pour les FAJ et 12 fois pour l'aide financière), et enfin la mise en place de transports spécialisés, évoquée dans 14 cas.

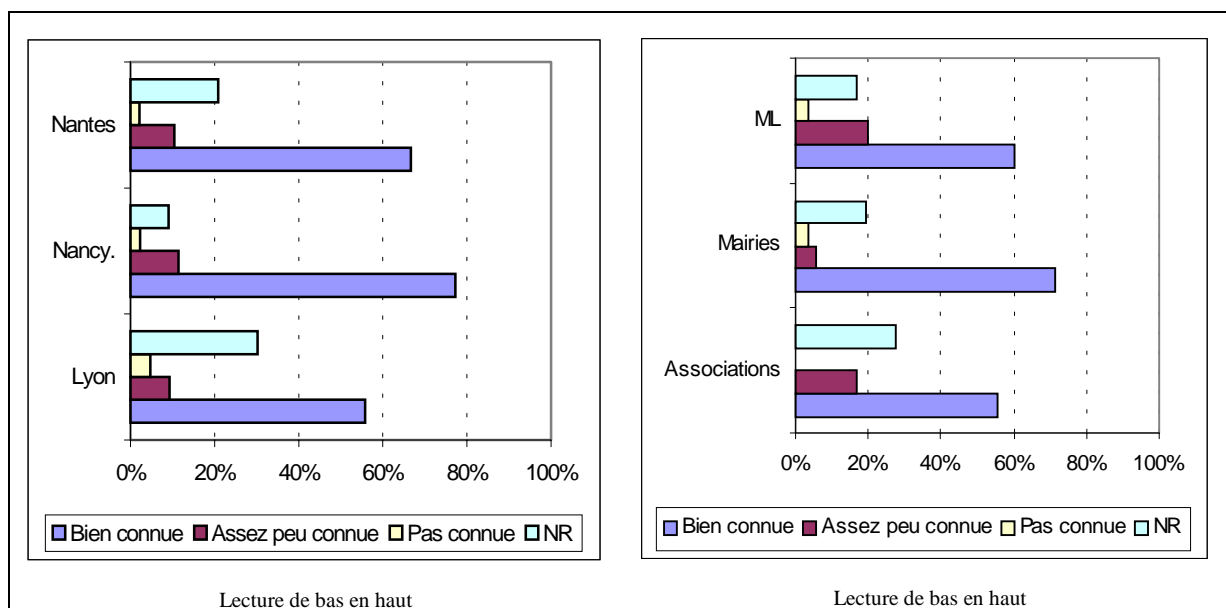
D'une manière générale, les structures expliquent l'absence de politique d'aide par un manque de moyens financiers. Certaines disposent « d'outils » d'aide au transport mais pas de réelle politique. Les absences de politique d'aide au transport sont surtout évoquées à Lyon (moitié des réponses) et surtout pour des raisons institutionnelles (également moitié des réponses).

Dans les structures qui affirment ne pas disposer de politique d'aide au transport, les problèmes de transport sont traités « au cas par cas » et souvent dans l'urgence. Beaucoup utilisent le terme « d'aide facultative » pour qualifier le dispositif d'aide.

3.2. La diffusion de cette politique

Les politiques d'aide au transport des structures sont perçues comme bien connues par les personnes reçues pour plus de 65 % des structures enquêtées, voire même plus de 75 % à Nancy (Graphique 5.2).

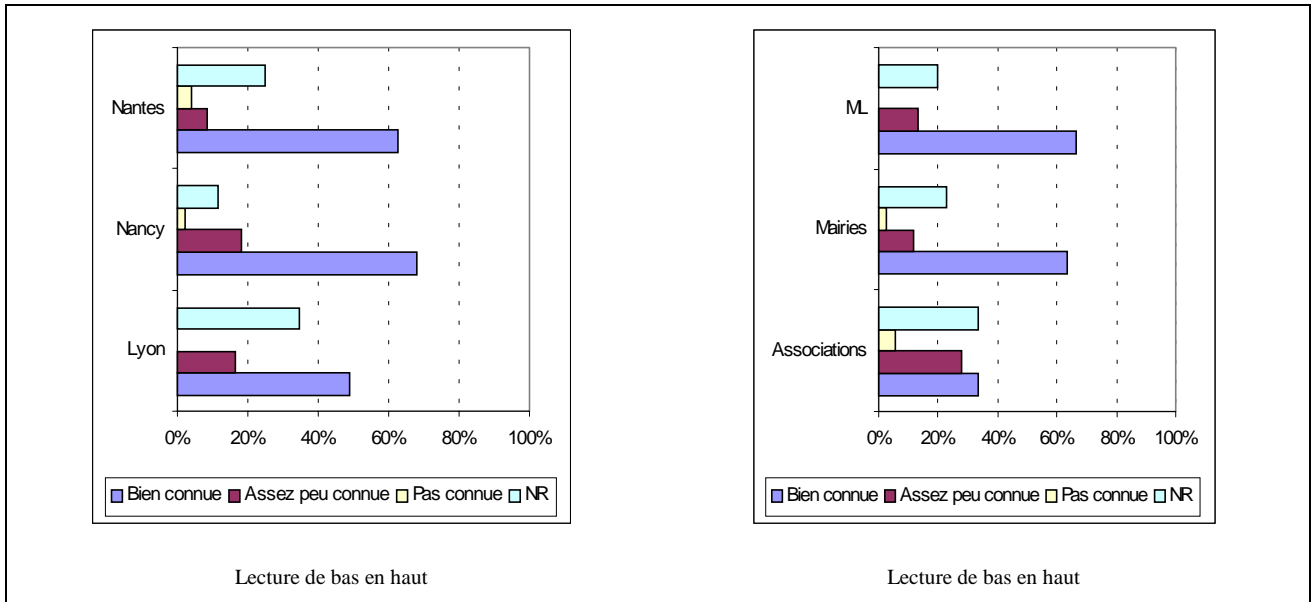
Graphique 5.2 : Connaissance des politiques d'aide au transport par les personnes accueillies, selon la perception des structures d'accueil et d'insertion



Le fait qu'à Lyon, les structures aient l'impression que leurs politiques semblent moins bien connues par les personnes accueillies et par les autres organismes d'accueil et d'insertion peut s'expliquer par la relative jeunesse de la politique tarifaire sociale sur le réseau lyonnais et par une difficulté à identifier, dans un contexte en évolution, qui s'occupe de quoi (Graphique 5.3). A l'inverse, la politique de tarification sociale est ancienne à Nantes ou faible depuis longtemps à Nancy, villes dans lesquelles les marques ont été pu être plus facilement prises.

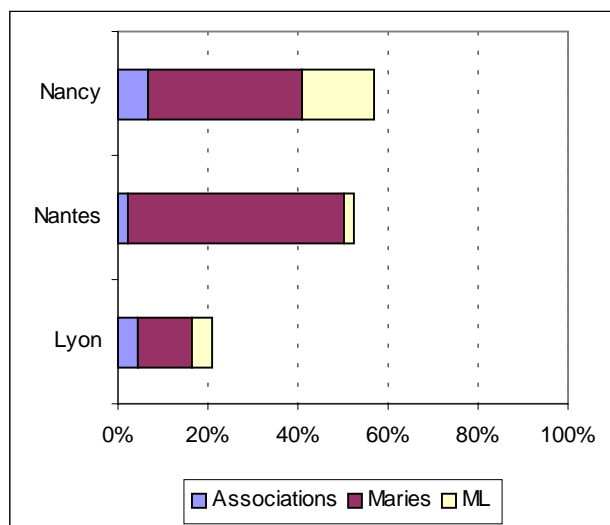
On peut également remarquer que, si les associations jugent bien connue leur politique en matière d'aide au transport par les personnes reçues, elles estiment en revanche ne pas être reconnues sur cette thématique par les autres structures d'accueil et d'insertion.

Graphique 5.3 : Connaissance des politiques d'aide au transport par les autres organismes d'insertion, selon la perception des structures d'accueil et d'insertion



Des stratégies de communication sur la question du transport ne sont développées que par 42 % des structures enquêtées et seulement 21 % à Lyon (Graphique 5.4). On peut retrouver ici pour Lyon des raisons liées à un contexte en évolution déjà évoqué mais aussi peut-être plus généralement une certaine « frilosité » à provoquer une demande accrue sur ce type d'aides. Communiquer sur le type d'aides accordées est principalement l'affaire des mairies.

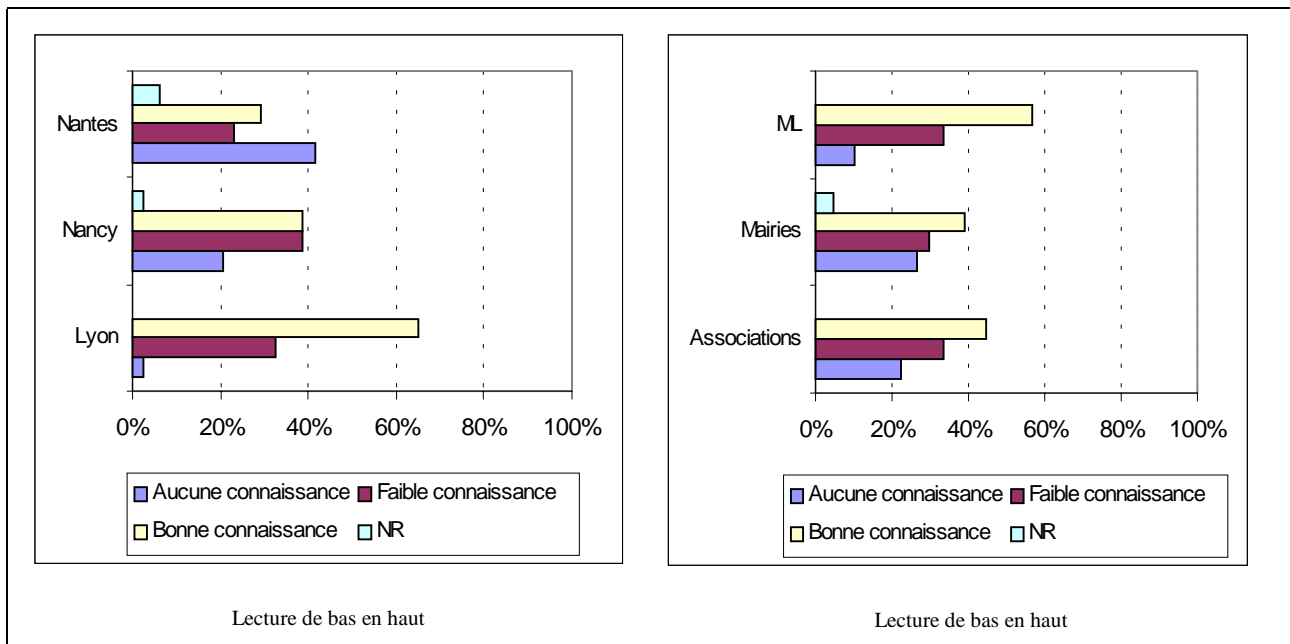
Graphique 5.4 : Structures affirmant avoir des stratégies de communication sur leur politique d'aide au transport



Lorsqu'elle existe, cette communication est surtout orientée vers la presse (30 réponses à la question ouverte sur 55) ou réalisée lors de réunion (9 cas) ou par plaquettes et affichage (12 cas). Elle vise surtout les partenaires institutionnels (14 réponses) même si les personnes accueillies sont quand même évoquées (12 cas).

Enfin, 44 % des structures affirment avoir une bonne connaissance des politiques d'aide au transport des autres organismes. C'est à Lyon que cette impression est la plus forte (65 % des avis exprimés) et à Nantes qu'elle est la plus faible (29 % seulement des avis). (Graphique 5.5). Dans cette ville, 40 % des structures affirment même n'avoir aucune connaissance des autres pratiques en la matière.

Graphique 5.5 : Connaissance des politiques d'aide pratiquées par les autres organismes d'insertion



Par ailleurs, le type de structure ne semble pas trop discriminant, si ce n'est une connaissance apparemment un peu plus développée des politiques des autres structures au sein des missions locales. Les missions locales, étant a priori des structures peu impliquées dans l'aide directe au transport compte tenu de leurs attributions, renvoient peut-être plus souvent les demandeurs vers d'autres organismes.

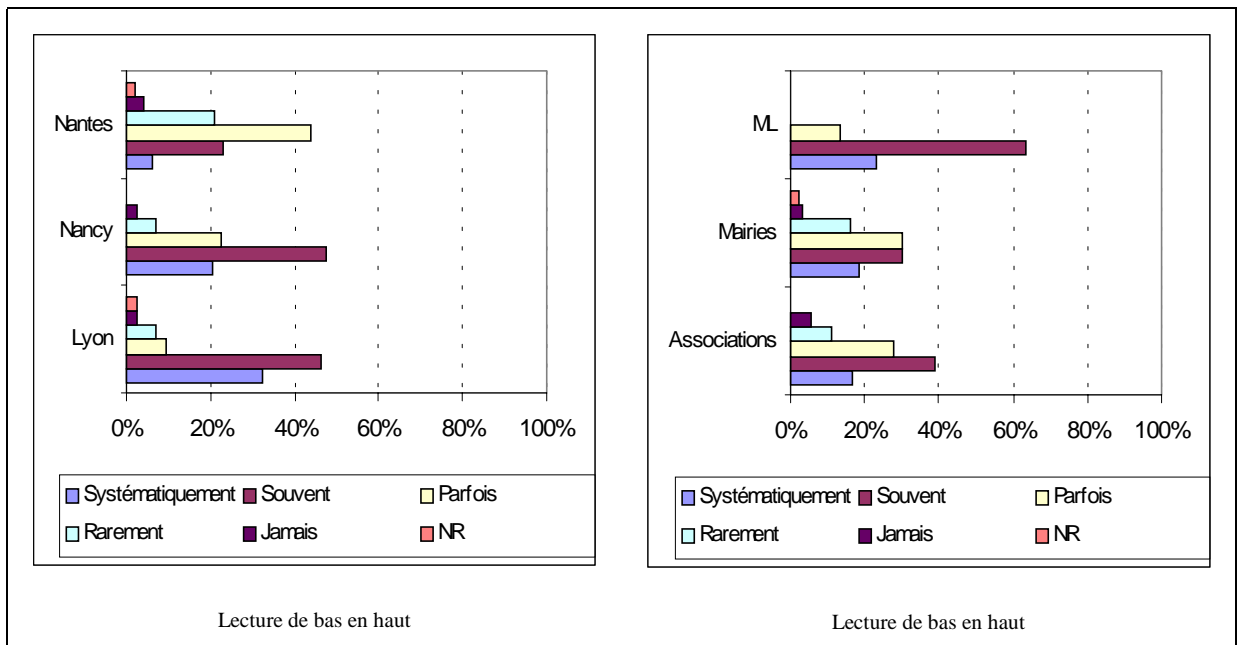
Les réponses à la question ouverte sur l'identification de ces partenaires confirment cette impression générale d'une bonne connaissance globale pour les structures qui l'affirment. Ainsi, les organismes cités par les structures elles-mêmes sont tout d'abord les services municipaux et départementaux (cités 31 fois sur un total de 120 réponses à la question ouverte), puis les missions locales (citées 28 fois) et l'ANPE (citée 23 fois), ainsi que l'autorité organisatrice des transports ou l'exploitant (cité 20 fois). Les associations sont peu citées (12 fois), comme les « aides SNCF » évoquées dans cinq cas. On peut également souligner que ce sont surtout les structures lyonnaises qui ont répondu à cette question (65 % des réponses), confirmant par là une tendance peut-être plus forte à Lyon de renvoi des demandes sur les organismes officiellement mandatés d'une responsabilité d'aide au transport.

3.3. La politique au quotidien

Au delà des politiques globales affirmées par les organismes enquêtés, une question portait sur la pratique « au quotidien », afin de déterminer si la question du transport était évoquée ou non spontanément par les personnes en charge de l'accueil et de l'insertion.

Cette question est très discriminante puisque, si le tiers des responsables des structures de Lyon affirme évoquer **systématiquement** les difficultés liées au transport avec les personnes reçues, ils ne sont plus que 20 % à Nancy et 6 % à Nantes. Le transport est **souvent** évoqué par la moitié des structures de Lyon et Nancy et seulement **parfois** par la moitié des structures nantaises (Graphique 5.6).

Graphique 5.6 : Fréquence d'évocation des difficultés liées au transport par les structures enquêtées avec les personnes reçues, par agglomération et type de structure



Concernant les types de structures, ce sont surtout les missions locales qui évoquent spontanément les questions liées au transport (85 % d'entre elles l'évoquent systématiquement ou souvent). A l'inverse, 20 % des mairies, notamment à Nantes, ne l'évoquent que rarement ou jamais.

Les raisons avancées pour aborder « souvent » ou « parfois » la thématique transport sont principalement l'insertion et l'emploi (32 cas sur 116 cités), le suivi global (15 cas), des problèmes de transports collectifs : d'offre (11 cas), de mobilité hors zone (9 cas), de handicap (6 cas) et d'amendes (4 cas).

D'autres raisons sont évoquées plus rarement. C'est le cas par exemple des questions liées à la santé (3 cas), aux démarches administratives (3 cas), l'exactitude aux rendez-vous, vie quotidienne, SNCF, orientation, trajet scolaire, encombrement circulation et stationnement, refus d'aide, manque de relais pour aller d'un point à un autre, environnement trop compliqué... La nature de ces raisons est intéressante à titre

d'information. Ces raisons peuvent en effet constituer d'éventuelles pistes de recherche pour améliorer les aides existantes.

Pour ceux qui affirment n'évoquer le transport que « rarement » ou « jamais », c'est parce qu'il n'y a pas de réel problème (7 cas sur 16 cités) ou que la solution est « hors de portée », donc non réalisable (5 cas).

4. LA PERCEPTION DE LA DEMANDE

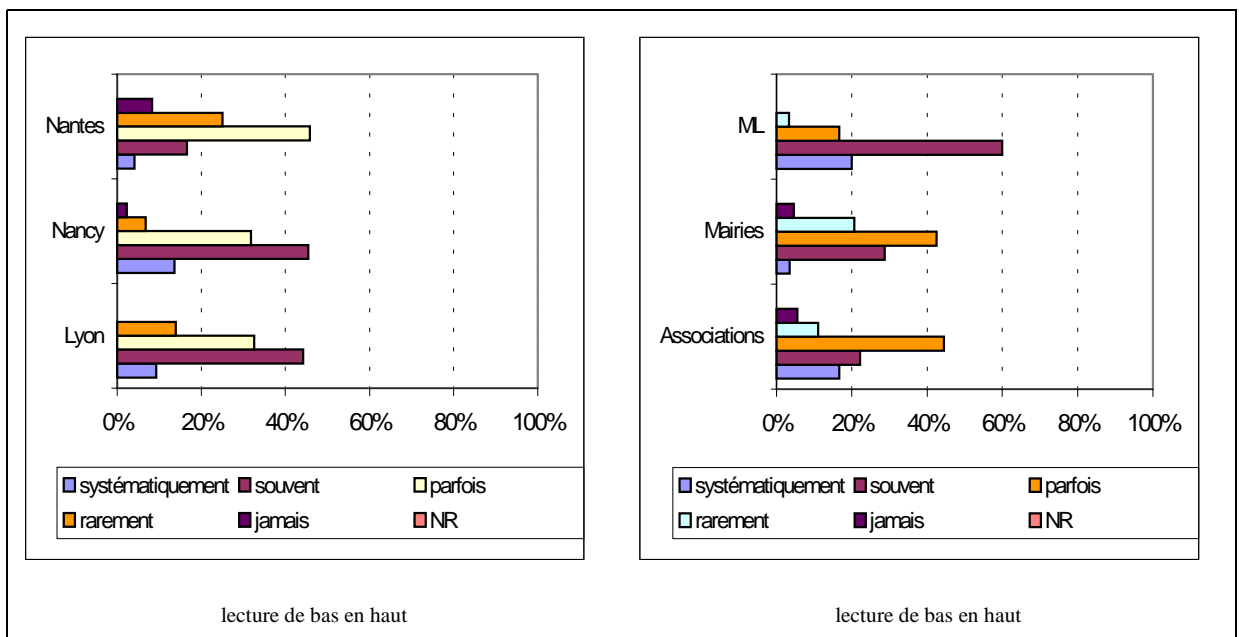
Il s’agit dans cette partie d’appréhender la manière dont les personnes en charge des structures d’accueil et d’insertion perçoivent la demande en matière d’aide au transport.

4.1. Le niveau de la demande

Les difficultés liées au transport sont perçues comme étant citées **souvent** ou **parfois** par les personnes reçues dans un peu moins de la moitié des cas à Lyon et Nancy et plus rarement à Nantes (Graphique 5.7). Il semblerait que, plus la politique en matière d’aide au transport est connue et développée, moins les personnes font de demande systématique (14 % à Nancy, 9 % à Lyon et 4 % à Nantes). La politique « bien connue » de gratuité sur l’ensemble du réseau nantais peut expliquer les différences observées sur Nantes.

On retrouve également le fait que les demandes semblent plus fréquentes dans les missions locales. Mais, là il peut également s’agir d’une plus grande sensibilité à la question des personnels des missions locales, comme vu précédemment.

Graphique 5.7 : Fréquence d’évocation des difficultés liées au transport par les personnes reçues, par agglomération et type de structure



Concernant une quantification de cette demande, et avec toutes les réserves et difficultés d’une telle question, les structures enquêtées estiment à 31 % en moyenne la proportion de personnes reçues qui évoquent spontanément les difficultés liées au transport. (Tableau 5.9).

Tableau 5.9 : Proportion estimée de personnes abordant spontanément des problèmes liés aux transports, par agglomération et type de structure

	Lyon		Nancy		Nantes		Total	
	%	Nb de struc. *	%	Nb de struc. *	%	Nb de struc. *	%	Nb de struc. *
Associations	52	2	40	7	31	6	38	15
Missions Locales	52	14	50	13	15	1	50	28
Mairies	24	20	29	22	18	36	23	78
Total	37	36	37	42	20	43	31	121

* Nombre de structures ayant répondu à la question

Tout d'abord, toutes structures confondues, il y a une différence nette entre Nantes et les deux autres villes. En moyenne, une personne sur cinq aborde spontanément les questions liées au transport à Nantes contre près du double à Lyon et Nancy.

Les associations et missions locales de Lyon et Nancy estiment cette proportion à environ la moitié des personnes reçues et leurs mairies et CCAS à 25-30 %.

Ce cadrage quantitatif, même s'il ne correspond qu'à une perception, est important, car il n'en existait pas à notre connaissance. Il reflète le fait que les difficultés liées au transport constituent une véritable préoccupation pour les acteurs de l'accueil et de l'insertion des personnes en difficulté financière.

4.2. Les profils des personnes reçues

Les réponses faites à l'interrogation sur l'identification des profils sont assez difficiles à interpréter puisqu'elles combinent fréquemment plusieurs caractéristiques d'ordres différents : âge, situation professionnelle, ressources financières, ressources sociales. Ces combinaisons proviennent de deux phénomènes distincts. D'une part les personnes accueillies relèvent de plusieurs catégories (retraités et sans ressources ou jeunes ou jeunes et demandeurs d'emploi). D'autre part, les structures d'assistance accueillent fréquemment plusieurs types de personnes (par exemple des personnes âgées et des handicapés ou des demandeurs d'asile et chômeurs). Il n'a pas été possible d'associer les réponses à l'un ou à l'autre de ces phénomènes.

C'est pourquoi le tableau 5.10, s'il permet de détecter des associations de profils deux à deux, ne nous permet pas de conclure directement à leur présence liée pour caractériser une population particulière.

Tableau 5.10 : Nombre de structures accueillant au moins deux catégories de profils

	Personnes âgées	Jeunes	Handicapés	Chômeurs	Salariés précaires	Allocataires	Pauvres	Demandeurs d'asile	Personnes isolées	Autres
Personnes âgées		11	7	27	4	7	5	1	4	4
Jeunes			3	34	4	11	11	4	5	4
Handicapés				9	1	5	2	2	1	1
Chômeurs					13	13	9	5	2	9
Salariés précaires						3	2	5	0	1
Allocataires							1	2	4	0
Pauvres								1	4	0
Demandeurs asile									1	
Personnes isolées										1
Autres										

Toutefois, par ces profils croisés, on retrouve bien les jeunes (chômeurs ou pauvres, reçus dans les missions locales ou CCAS), par exemple, ou les personnes âgées pauvres, reçues par les mairies.

Les catégories de personnes les plus citées sont les demandeurs d'emploi (70 cas), les jeunes (62 cas), les personnes âgées (34 cas), puis les ménages pauvres (23 cas), les allocataires (22 cas) et enfin les salariés précaires (19 cas). Sont également cités les personnes isolées et les handicapés (14 cas chacun), les demandeurs d'asile (10 cas) et de nombreux cas cités une fois ou deux.

Les profils de « précaires », cités ci-dessus, montrent une évolution tant qualitative que quantitative du public accueilli au cours des dix dernières années. L'un des changements les plus notables est certainement l'augmentation du nombre de salariés précaires.

Si les profils évoluent au cours du temps, il reste cependant qu'aujourd'hui trois profils seraient de plus en plus fréquents : les jeunes, les salariés précaires et les demandeurs d'asile.

Les avis sur l'évolution de la quantité de demande sont très partagés. La moitié des 12 structures s'exprimant sur la question estime qu'elle est en hausse et l'autre moitié estime qu'elle est en baisse. Une synthèse globale des avis permettrait de conclure à une perception d'une évolution générale dans le sens d'une augmentation de la précarité.

4.3. Les freins liés au transport

Le frein principal semble être très nettement, pour les structures enquêtées, la non disponibilité d'une voiture. Quant aux transports collectifs, la différence entre les tarifs et l'offre est faible, confirmant un impact important et du même ordre d'importance pour ces freins, notamment en matière d'accès à l'emploi, comme on le verra plus loin.

Tableau 5.11 : Classement des difficultés les plus souvent évoquées

	1*	2	3	4	Total	Score **
La non disponibilité d'une voiture particulière	53	30	32	13	128	261
Les tarifs des transports collectifs	40	34	23	31	128	301
L'absence de ligne de transports collectifs ou une insuffisance de l'offre (horaires, absence de ligne...) sur une commune ou un quartier	24	43	38	23	128	316

* 1 le plus important à 4 le moins important

** Le score est calculé en pondérant l'effectif par la valeur de l'item (1, 2, 3 ou 4).

Plus le score est faible, plus la raison apparaît comme importante

Le détail par type de structure (Tableau 5.12) montre que pour les associations et les missions locales il est difficile de hiérarchiser les freins évoqués. Les freins interviennent de manière quasi identique. Pour les mairies, le résultat est plus tranché, la non disponibilité d'une voiture particulière se distingue clairement des autres freins par l'importance qu'il revêt.

Tableau 5.12 : Classement des difficultés le plus souvent évoquées, par type de structure

	Score		
	ML	Associations	Mairies
La non disponibilité d'une voiture particulière	65	34	162
Les tarifs des transports collectifs	65	40	196
L'absence de ligne de transports collectifs ou une insuffisance de l'offre (horaires, absence de ligne...) sur une commune ou un quartier	67	35	214

Le classement par agglomération montre que le tarif des transports collectifs apparaît comme la difficulté la plus souvent évoquée dans l'agglomération lyonnaise. On retrouve vraisemblablement pour Lyon des problèmes d'information d'ailleurs très nettement relevés par les structures et les demandeurs d'aide, comme on le verra dans le chapitre 6. En revanche, le tarif des transports apparaît en dernière position à Nantes, ce qui reste cohérent avec la politique de gratuité mise en place par le réseau.

Tableau 5.13 : Classement des difficultés les plus souvent évoquées par agglomération

	Score		
	Lyon	Nancy	Nantes
La non disponibilité d'une voiture particulière	103	76	82
Les tarifs des transports collectifs	75	97	129
L'absence de ligne de transports collectifs ou une insuffisance de l'offre (horaires, absence de ligne...) sur une commune ou un quartier	92	113	111

Les autres raisons évoquées sont l'absence de permis de conduire (cité 16 fois), les problèmes de desserte TC (rejoignant la question sur l'offre, cité 9 fois), l'entretien de la voiture (cité 8 fois), le manque de ressources (cité 5 fois), ainsi que les phobies (cité 4 fois), l'insécurité ou les amendes dans les TC (cités chacun 2 fois).

Pour chacune des trois raisons principales évoquées précédemment, les structures enquêtées devaient ensuite préciser pour quel motif ces freins étaient les plus importants. Le tableau 5.14 synthétise les réponses à ces trois questions. Deux résultats ressortent très nettement.

Le premier est que pour les structures enquêtées, le motif principal pour lequel les transports représentent un frein est de loin l'accès à l'emploi, et dans ce cas ce n'est pas tant une question de tarif mais une question d'offre sous la forme de la disponibilité d'une voiture mais également de l'existence d'une offre de transports collectifs. Les motifs évoqués ensuite, accès à un stage, à une formation ou à des entretiens d'embauche, renforcent l'importance du motif « emploi » pris au sens large.

Le second est la perception que la non disponibilité d'une voiture particulière est plus dommageable pour l'accès à l'emploi, à un stage ou à une embauche que l'offre ou les tarifs de transports collectifs. Pour chaque motif, l'absence d'accès à une voiture est perçue comme plus pénalisante.

Tableau 5.14 : Freins en matière de transports par motif

	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais	Non Rép.	Score 1 *	Score 2 **
L'absence de VP est un frein à l'emploi	77	35	11	9	3	444	160
L'offre TC est un frein à l'emploi	55	36	25	14	5	392	93
L'absence de VP est un frein pour un stage ou une formation	34	56	31	10	4	376	73
L'absence de VP est un frein à l'entretien d'embauche	41	42	31	15	6	367	63
L'offre TC est un frein pour un stage ou une formation	38	34	35	21	7	345	33
Les tarifs TC sont un frein pour un stage ou une formation	41	32	26	28	8	340	32
Les tarifs TC sont un frein à l'emploi	41	29	29	29	7	338	24
L'offre TC est un frein à l'entretien d'embauche	33	37	35	24	6	337	20
Les tarifs TC sont un frein à l'entretien d'embauche	24	31	42	31	7	304	-25
L'absence de VP est un frein pour la vie quotidienne (achats, sociabilité, loisirs...)	13	36	48	30	8	286	-46
pour les démarches administratives	10	35	50	35	5	280	-65
Les tarifs TC sont un frein pour les démarches administratives	12	32	47	35	9	273	-61
Les tarifs TC sont un frein pour la vie quotidienne (achats, sociabilité, loisirs...)	14	27	41	43	10	262	-72
L'offre TC est un frein pour les démarches administratives	15	18	53	41	8	261	-87
L'offre TC est un frein pour la vie quotidienne (achats, sociabilité, loisirs...)	12	23	52	37	11	258	-79
L'absence de VP est un frein pour l'accès à la santé	5	21	60	46	3	249	-121
Les tarifs TC sont un frein pour l'accès à la santé	7	17	60	42	9	241	-113
L'offre TC est un frein pour l'accès à la santé	7	14	58	47	9	233	-124

* score 1 : obtenu en multipliant l'effectif par 4 pour souvent, 3 pour parfois, 2 pour rarement et 1 pour jamais. Le score le plus important reflète donc le frein principal pour un motif donné.

* score 2 : obtenu en multipliant l'effectif par 2 pour souvent, 1 pour parfois, (-1) pour rarement et (-2) pour jamais. Le score le plus important reflète donc le frein principal pour un motif donné.

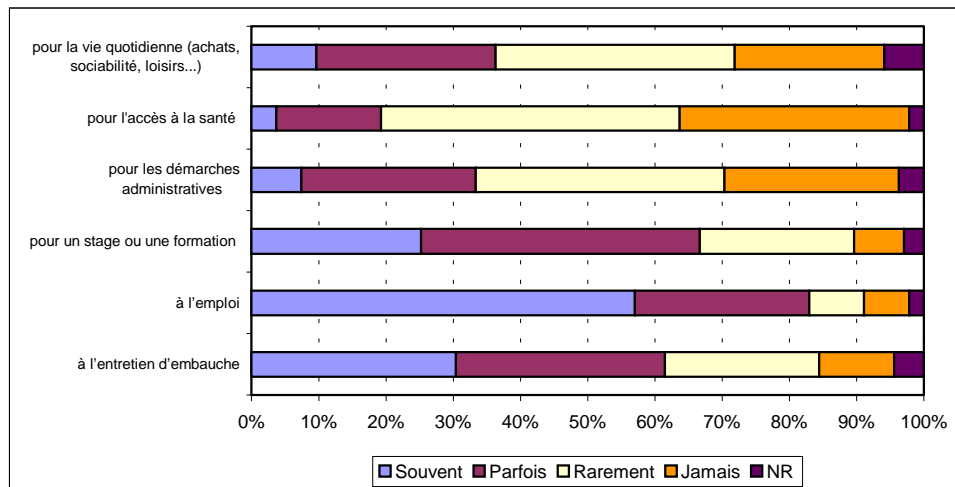
Au delà des questions d'emploi ou de formation, le transport n'est de fait que peu évoqué comme un frein ou alors rarement pour les autres motifs. Parmi les motifs proposés, les démarches administratives et les démarches de la vie quotidienne semblent freinées souvent ou parfois pour une quarantaine de structures (Graphique 5.8), ce qui, bien que non négligeable, est relativement peu par rapport aux motifs emploi et formation. On retrouve là une focalisation des structures de l'action sociale sur leurs principaux domaines de compétences et l'expression de demandes « politiquement correctes ».

On notera enfin que l'accès à la santé ne semble pas perçu comme freiné par les problèmes de transport.

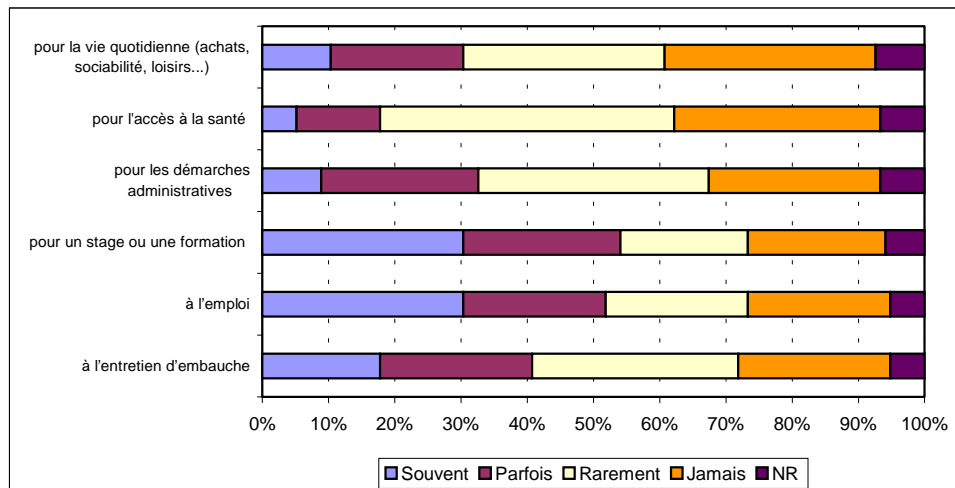
Des raisons ont également été proposées spontanément par les structures enquêtées. Ainsi, la non disponibilité d'une voiture particulière apparaît comme une contrainte pour la reconnaissance sociale, les vacances ou la sociabilité familiale. Les tarifs des transports collectifs apparaissent comme un frein pour emmener les enfants à l'école, pour les personnes qui n'ont pas droit aux aides et notamment dans le cas de la SNCF. L'offre de transports collectifs est également évoquée comme un frein pour le travail de nuit.

Graphique 5.8 : Les principaux motifs concernés par les freins à la mobilité

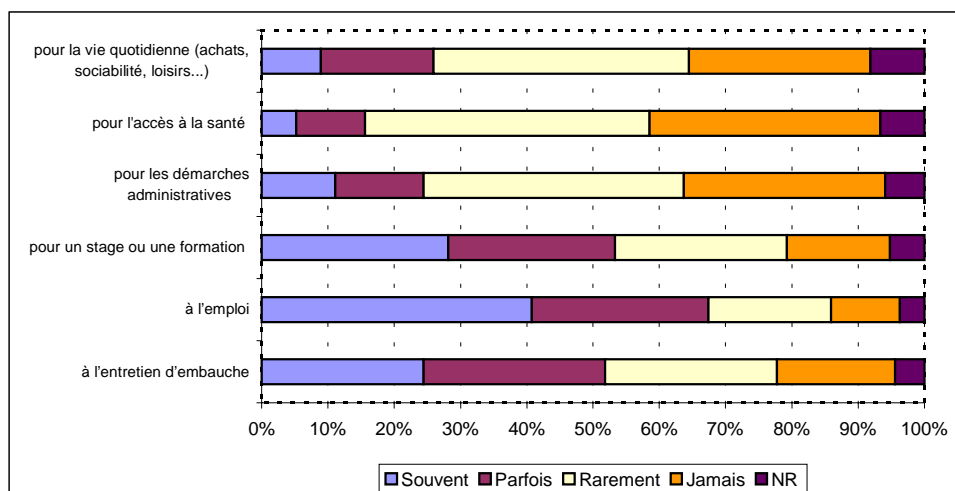
La non disponibilité d'une voiture particulière est évoquée comme un frein :



Les tarifs des transports collectifs sont évoqués comme un frein :



L'absence de lignes de transports collectifs ou l'offre insuffisante sur une commune ou un quartier sont évoqués comme un frein :

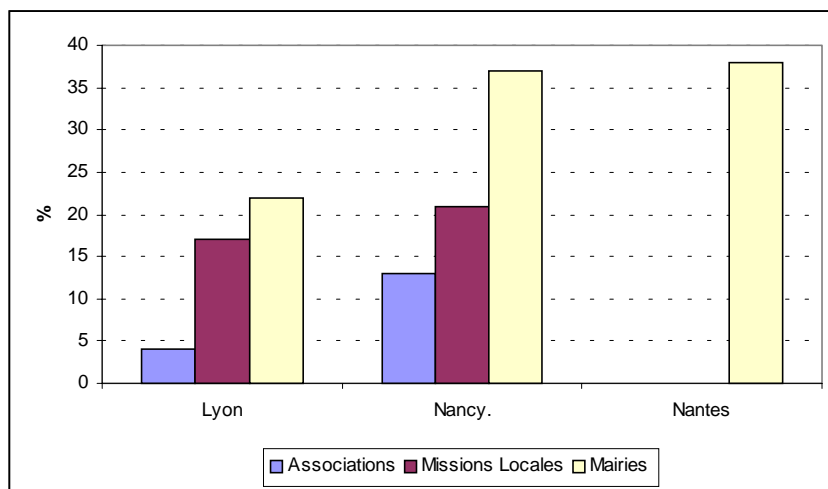


4.4. Les aides demandées

Un peu moins d'un tiers de l'ensemble des personnes accueillies sollicite une aide au transport auprès des structures sondées. Le plus fort taux est obtenu pour les mairies et CCAS de l'agglomération nantaise, ce qui correspond effectivement à la politique de gratuité relayée par ces structures (Graphique 5.9). Un taux élevé est également perceptible dans les mairies de l'agglomération de Nancy, ce qui pourrait s'expliquer par la substitution des mairies à l'autorité organisatrice, en matière d'aide au transport. On observe deux fois moins de demandes liées au transport dans les mairies lyonnaises.

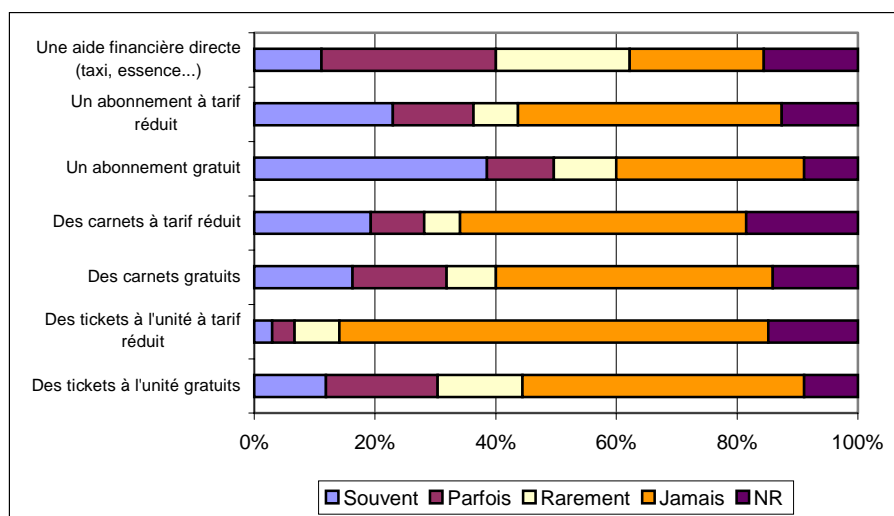
On peut également remarquer qu'à Nantes, il n'y aurait pas de demandes d'aide au transport en dehors des mairies et CCAS.

Graphique 5.9 : Proportion estimée de personnes se rendant dans les structures pour chercher un titre de transport



Parmi les titres demandés, ce sont surtout les abonnements gratuits qui ressortent, notamment à Nantes, puis les abonnements et carnets tickets réduits, notamment à Nancy. (Graphique 5.10).

Graphique 5.10 : Types d'aide demandés selon les structures d'accueil et d'insertion



Les tickets à l'unité gratuits ne semblent pas autant demandés auprès de ces structures que l'on aurait pu le penser en fonction de travaux antérieurs (Rosales-Montano et Harzo, 1994). Ils sont évoqués comme souvent demandés par seulement 12 % des structures et comme jamais demandés par la moitié des structures. Le ticket à l'unité à tarif réduit ne semble pas faire l'objet d'une demande particulière.

Les autres aides évoquées par les structures dans la question ouverte concernent essentiellement les problèmes de transports collectifs en dehors du périmètre des transports urbains (cité 15 fois), les aides au permis de conduire (cité 14 fois), les prêts de deux roues ou de voitures (cités respectivement 5 et 4 fois), puis des raisons liées à l'entretien de la voiture ou aux aides financières en général (cité l'un et l'autre 3 fois), ou des aides ponctuelles type aide au déménagement...

On notera enfin que la moitié des avis portant sur des aides relatives aux déplacements en transports collectifs en dehors du PTU est formulée uniquement à Lyon. Peut-être y a-t-il ici un effet taille de l'agglomération, qui s'étend dans le cas de Lyon, notamment pour les activités industrielles, au delà des limites de la communauté urbaine.

5. LES PRATIQUES, LA PERCEPTION DU SERVICE RENDU

En moyenne, les structures enquêtées semblent assez satisfaites de la manière dont elles traitent les questions liées au transport, puisqu'elles estiment résoudre les problèmes liés au transport des personnes reçues dans 72 % des cas en moyenne. (Tableau 5.15).

Tableau 5.15 : proportion estimée de personnes reçues pour lesquelles les problèmes liés au transport sont résolus, par agglomération et type de structure

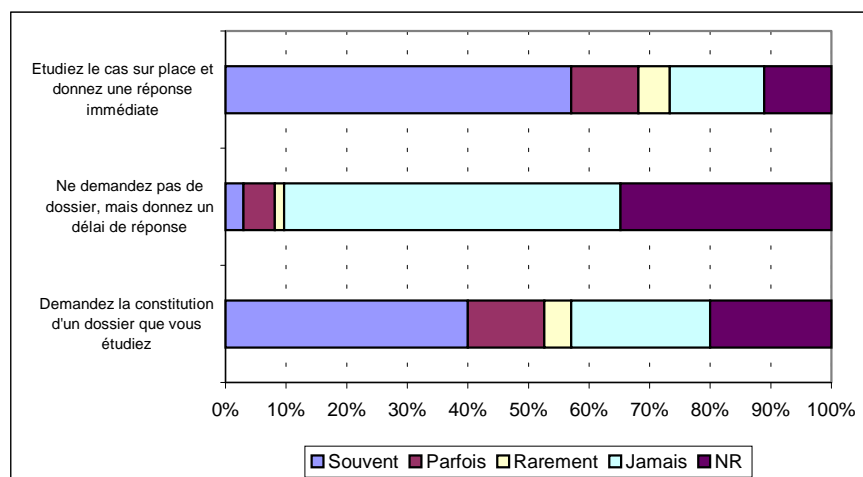
	Lyon		Nancy.		Nantes		Total	
	%	Nb. de struc. *	%	Nb. de struc. *	%	Nb. de struc *	%	Nb. de struc. *
Associations	52	2	50	7	90	5	65	14
Missions Locales	62	10	62	10	90	1	64	21
Mairies	50	19	79	21	88	35	76	75
Total	54	31	69	38	88	41	72	110

* Nombre de structures ayant répondu à la question

Cette appréciation est cependant très variable en fonction du réseau concerné. Elle est de 90 % à Nantes, 70 % à Nancy et 54 % à Lyon. Par contre, les différences par type de structure ne semblent pas significatives.

Une des raisons de cette satisfaction apparente peut résider dans le fonctionnement même des structures, puisque 57 % d'entre elles affirment **souvent** donner une réponse immédiate aux demandes formulées (Graphique 5.11). Corrélativement, la pratique des délais de réponse ne semble pas adaptée aux personnes reçues par les structures enquêtées et n'est affirmée que par quelques structures.

Graphique 5.11 : Gestion des demandes d'aide au transport



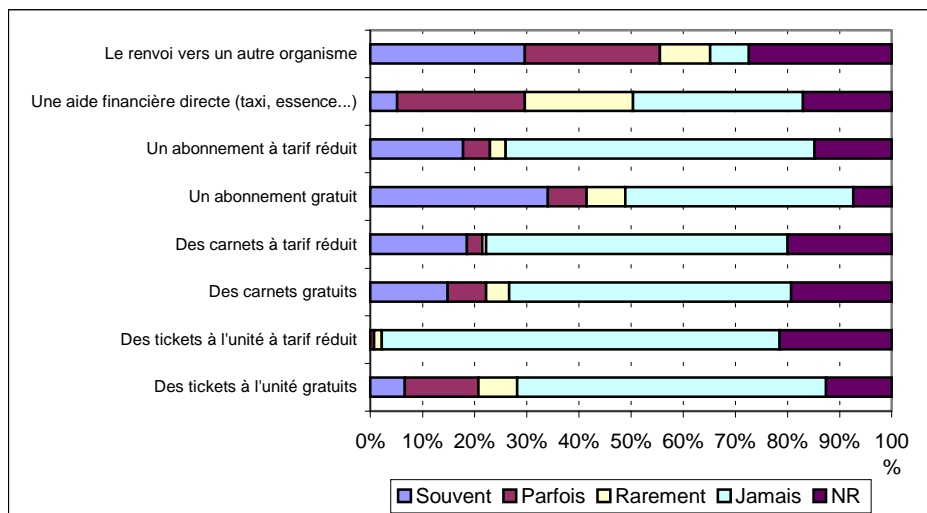
La pratique de la constitution d'un dossier est par contre habituelle et logique pour les parcours d'insertion par exemple, ce qui n'exclut pas des aides ponctuelles.

65 organismes se sont quand même prononcés sur le délai de réponse lorsqu'il existe. 37 annoncent moins d'une semaine, 13 moins de 15 jours et 25 estiment le délai à 1 mois et

plus. Les raisons invoquées pour les délais sont la constitution de dossier (16 cas) et des « délais institutionnels » (26 cas).

Concernant plus précisément ce que proposent les structures suite aux demandes formulées, on retrouve une grande cohérence avec leur perception de la demande. (Graphique 4.12) :

Graphique 5.12 : Les aides proposées par les structures d'accueil et d'insertion



Un tiers des structures propose **souvent** des abonnements gratuits, et 20 % d'entre elles proposent **souvent** des abonnements ou carnets à prix réduit.

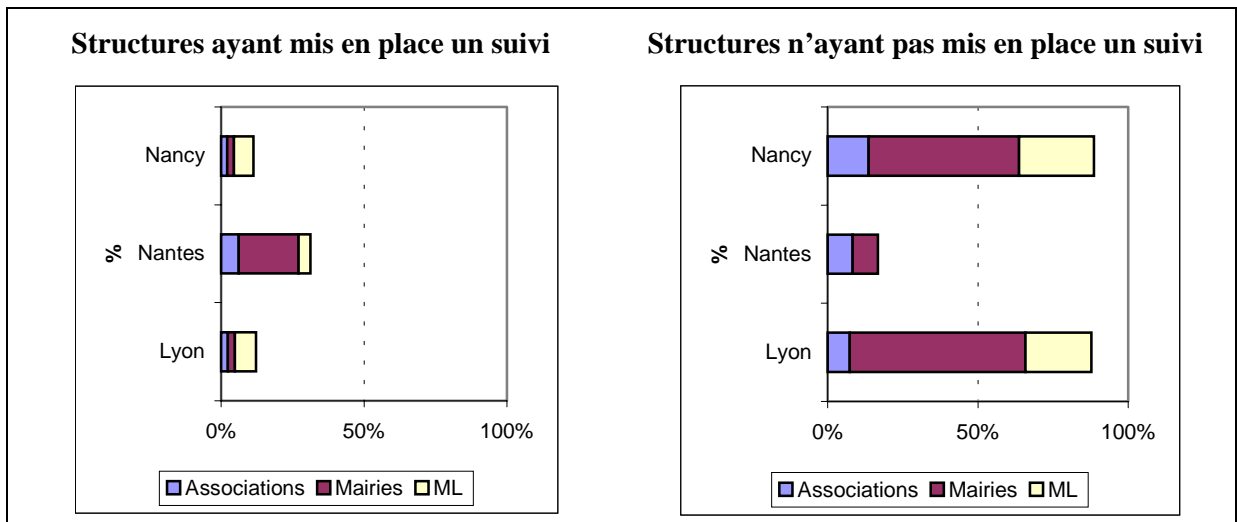
Seulement 5 % affirment proposer **souvent** des aides financières. Il s'agit de 7 structures au total, parmi lesquelles aucun profil particulier ne se distingue. Cette pratique concerne de manière marginale tous les types de structures et toutes les villes.

30 % d'entre elles renvoient **souvent** sur d'autres organismes. Cette pratique concerne très peu l'agglomération de Nantes.

Concernant l'amélioration de ces aides, les structures évoquent surtout les nouveaux dispositifs (33 cas), l'élargissement des ayant droit (18 cas) et une meilleure organisation (12 cas), puis de manière moins forte la baisse des subventions (7 cas) ou leur hausse (4 cas) et enfin une meilleure information (5 cas).

Enfin, il se confirme que les structures d'accueil et d'insertion ne pratiquent pas en général de suivi de leurs politiques d'aide au transport (Graphique 5.13). Seules 25 d'entre elles affirment l'avoir fait, dont 10 dans les mairies de Nantes. Pour les 15 qui ont précisé la nature du suivi, 10 évoquent un suivi régulier et 5 une étude ponctuelle.

Graphique 5.13 : Le suivi de la politique d'aide au transport, par agglomération et type de structure



6. EN CONCLUSION, LA QUESTION DU TRANSPORT BIEN IDENTIFIEE

Le premier résultat de l'analyse est que la question du transport ou des freins liés aux transports est bien identifiée par les structures d'accueil et d'insertion enquêtées. Elles estiment à 30 % le poids des questions liées au transport dans l'ensemble des aides demandées. Elles affirment les prendre en compte dans leurs pratiques et y répondre dans 70 % des cas, la réponse étant soit un traitement direct, soit un renvoi sur d'autres organismes dont elles estiment par ailleurs avoir une bonne connaissance.

Comme nous l'avons relevé dans le chapitre 3, le lien le plus fort est établi entre les demandes d'aide au transport et les motifs liés à l'emploi, à la formation, aux stages. Il y a là vraisemblablement un biais introduit par les logiques mêmes des acteurs de l'insertion, mais pas seulement. Il y a confirmation ici à travers la perception par les structures de ce lien, de l'existence de demandes de transport pour des raisons « valables (légitimes, politiquement correctes...) ». Par défaut, les autres motifs ressortent moins, même s'ils ne sont pas écartés.

Par ailleurs, des liens peuvent être assez facilement établis avec les politiques de tarification sociale présentes sur les réseaux étudiés, puisque les stratégies des structures se déterminent bien en fonction de ces politiques.

On peut cependant regretter que l'aide au transport reste encore trop souvent perçue comme un dispositif « ponctuel » qui donne lieu à une « aide facultative » ou au « cas par cas ». Une telle configuration renforce le sentiment d'assistance de l'individu reçu. Celui-ci est contraint de demander une aide qui n'est pas encore institutionnalisée mais qui au contraire fait l'objet d'un traitement aléatoire et subjectif, comme le mettent bien en évidence les entretiens réalisés auprès de personnes en difficultés et présentés dans le chapitre 6.

CHAPITRE 6

LA DEMANDE D'AIDE AU TRANSPORT

Connaître l'état de la demande en matière d'aide au transport permettrait de mieux cibler les politiques d'aide que ce soit au niveau des réseaux de transports collectifs urbains que des structures d'accueil et d'insertion en complément. En dehors de toute préoccupation de suivi, comme nous l'avons vu précédemment, cette connaissance est à produire.

C'est l'objectif recherché à travers l'analyse des carnets de bord, recensant au cours d'une semaine complète l'ensemble des personnes reçues par des structures d'accueil et d'insertion de Lyon, Nantes et Nancy et ayant formulé une demande d'aide au transport.

Une analyse des parcours et pratiques d'une vingtaine de personnes interrogées dans les structures d'accueil permet ensuite d'illustrer les comportements mis en évidence avec les carnets de bord.

1. DES DEMANDES DIVERSIFIEES D'AIDE AU TRANSPORT

Parmi les 139 structures d'accueil et d'insertion ayant répondu à l'enquête, 120 ont participé au recueil des informations par le carnet de bord (Annexe III).

1.1. Les caractéristiques générales de l'échantillon

Pour chaque jour et chaque personne à l'accueil, une page du carnet de bord devait être complétée, en mentionnant le nombre total de personnes reçues ce jour là et des informations détaillées sur les personnes ayant sollicité des aides au transport. Ces informations détaillées concernent des caractéristiques générales des personnes reçues (âge, sexe, revenu, structure familiale), ainsi que des informations sur les motifs et sur la nature de la demande.

Compte tenu de la démarche adoptée, un nombre important de carnets vierges a été recueilli, correspondant à des journées où les personnes en situation d'accueil ou de suivi n'ont reçu personne évoquant des difficultés liées au transport.

En tout, 2040 demandes d'aide au transport ont été recensées au cours de l'enquête. Presque la moitié de ces demandes émane des mairies et CCAS de Nantes, où ces structures ont une politique bien connue de gratuité.

Tableau 6.1 : Les 2040 demandes d'aide au transport recensées

Structure	Lyon	Nancy	Nantes	Total
Associations	48	78	26	152
Mairies	311	282	939	1532
Missions Locales	274	77	5	356
Total	633	437	970	2 040

A Lyon, les demandes ont été recensées essentiellement dans les CCAS et missions locales et plus ponctuellement dans les associations. A Nancy, les demandes ont été principalement effectuées dans les mairies et CCAS.

1.2. Les caractéristiques socio-économiques des personnes recensées

Les caractéristiques évoquées ne sont que sommaires, la formule retenue du carnet de bord et le nombre potentiellement élevé de personnes accueillies imposant de n'en retenir que quelques unes, les principales, pour ne pas rendre la saisie du carnet trop compliquée.

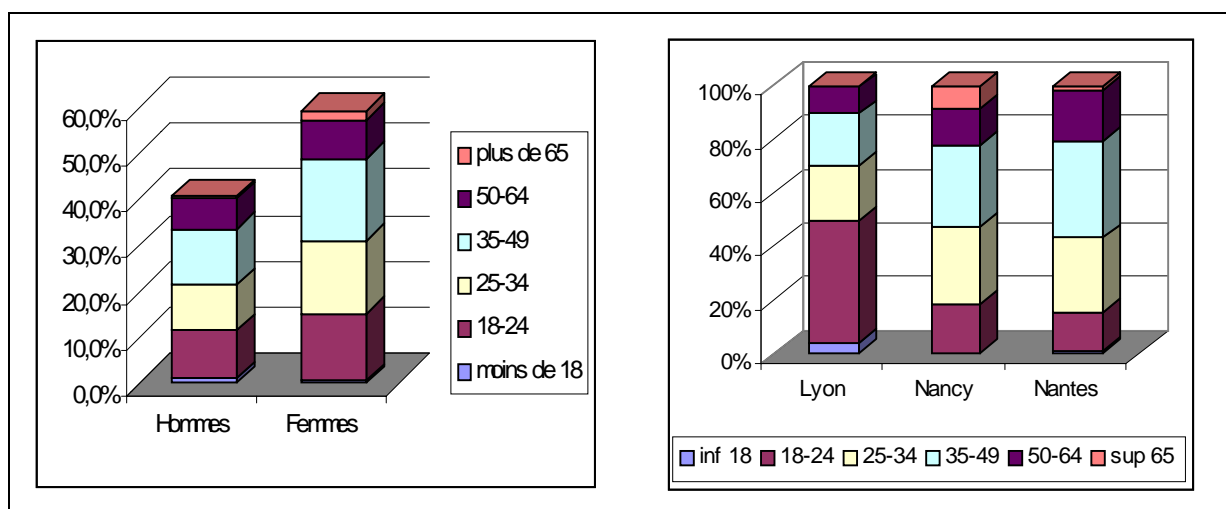
1.2.1. Les caractéristiques des personnes recensées

Les caractéristiques des personnes accueillies sont l'âge, le sexe, et le statut.

- *Surtout des femmes à Nantes et des jeunes à Lyon*

Les demandes d'aide au transport recensées sont formulées essentiellement par des femmes, qui représentent 60 % de l'échantillon. On retrouve ici un trait souligné lors du cadrage effectué sur la pauvreté. Ce trait est cependant plus marqué à Nantes et beaucoup moins sur les deux autres agglomérations.

Graphique 6.1 : Répartition par âge des personnes ayant formulé des demandes d'aide au transport, par sexe et par ville



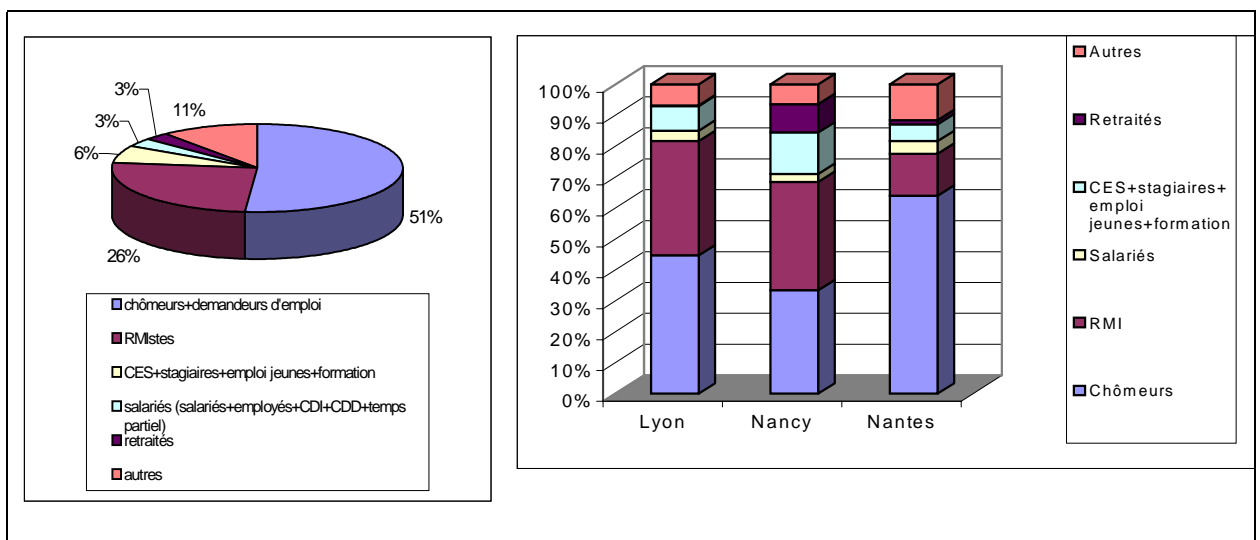
Toutes les tranches d'âge sont représentées. On peut toutefois noter le plus grand nombre de femmes de plus de 65 ans par rapport aux hommes, notamment à Nancy. On

peut également relever une part de demandes effectuées par des jeunes beaucoup plus élevée à Lyon (environ 40 % des demandes), ce qui est à relier à la grande part du recensement effectué auprès des missions locales sur Lyon.

• *Essentiellement des chômeurs et des RMistes*

Les personnes recensées sont pour la moitié des chômeurs et pour le quart des RMistes. Les autres personnes sont des jeunes (6 % des cas), des actifs salariés (3%) et des retraités (3%). Il semble y avoir une sur-représentation des chômeurs et RMistes, par comparaison aux profils évoqués par les personnels d'accueil et d'insertion. Elle peut être due à l'adéquation de ce profil avec les aides au transport accessibles dans les structures.

Graphique 6.2 : Répartition par statut des personnes ayant formulé des demandes d'aide au transport, global et selon la ville

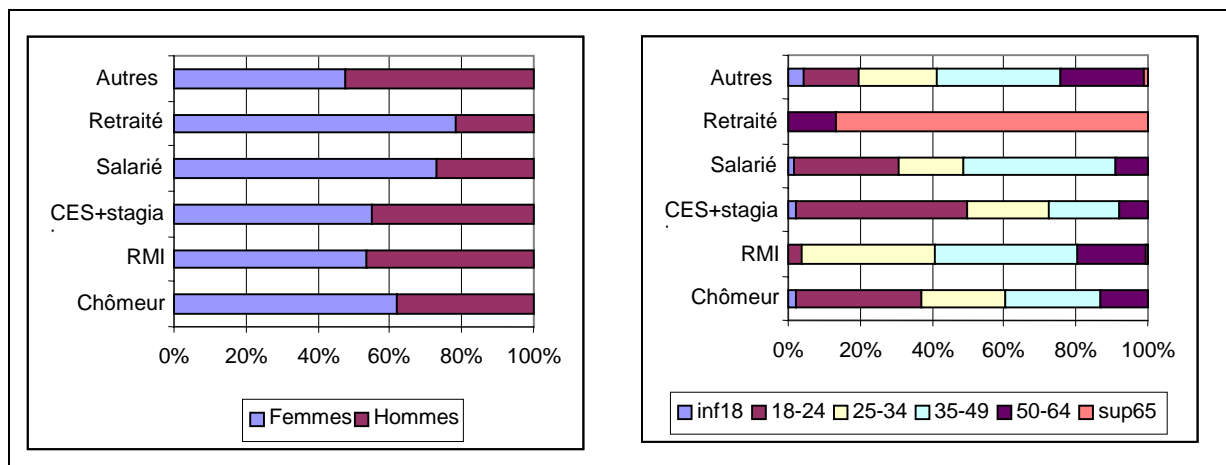


La proportion de chômeurs, plus importante à Nantes, et de retraités, plus importante à Nancy, confirme cette adéquation entre le profil des demandeurs et les aides auxquelles ils savent avoir droit : abonnements gratuits pour les chômeurs à Nantes et carnets de tickets gratuits pour certaines personnes âgées à Nancy. Cette situation peut être interprétée à la fois comme une bonne connaissance des aides de la part des demandeurs mais également comme une certaine résignation face aux critères d'attribution en vigueur.

• *Des profils croisés révélateurs*

Le graphique 6.3 révèle bien certains profils types des personnes accueillies. Ainsi, la proportion de femmes à fréquenter les structures d'accueil et d'insertion est encore plus élevée chez les retraités et les salariés. Si pour les retraités ce phénomène peut être expliqué démographiquement, pour les salariés, il ressort bien ici que les femmes sont plus concernées que les hommes par l'emploi précaire. De même, on retrouve très bien les jeunes en CES ou stagiaires et les jeunes chômeurs.

Graphique 6.3 : Le statut des personnes recensées en fonction de leur âge et de leur sexe



Ces caractéristiques confirment les profils perçus par les acteurs de l'insertion et détaillés dans le chapitre précédent.

1.2.2. Les caractéristiques des ménages recensés

Les caractéristiques des ménages sont la structure familiale, la tranche de revenu ainsi que le lieu de résidence.

- **Des ménages « seuls »**

L'information sur la composition des ménages a été obtenue dans 64 % des cas. Les personnes recensées sont très « seules », 46 % d'entre elles sont célibataires et 17 % sont des parents isolés.

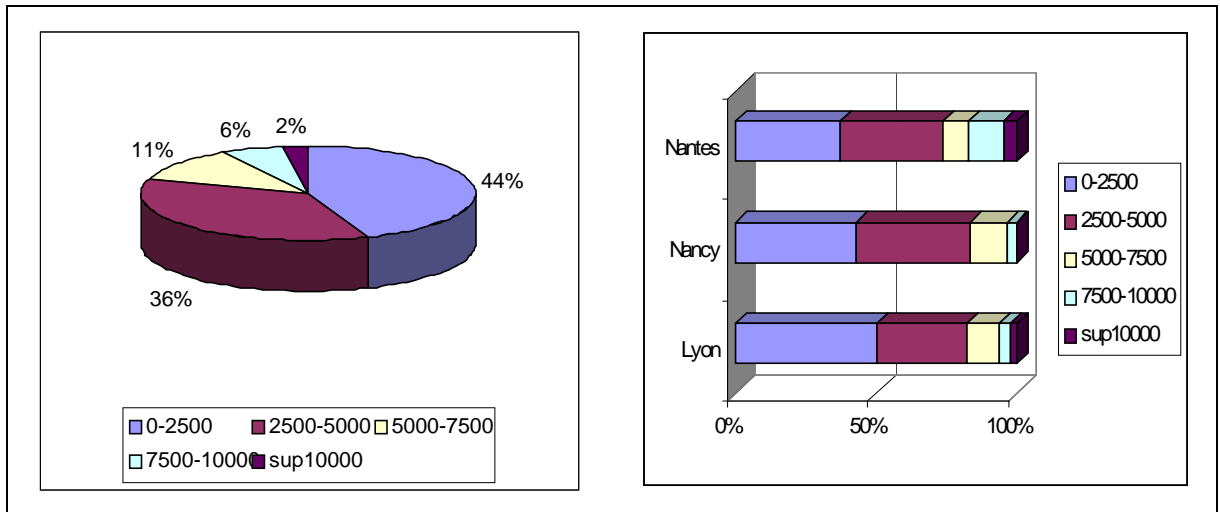
- **Le lieu de résidence**

Concernant le lieu de résidence au sein de l'agglomération, les personnes accueillies se répartissent pour moitié dans le centre à Lyon (communes de Lyon et Villeurbanne) et à Nancy et pour moitié dans le reste du périmètre des transports urbains. Les deux tiers des personnes recensées dans l'agglomération nantaise le sont dans la commune de Nantes.

- **Le revenu des ménages**

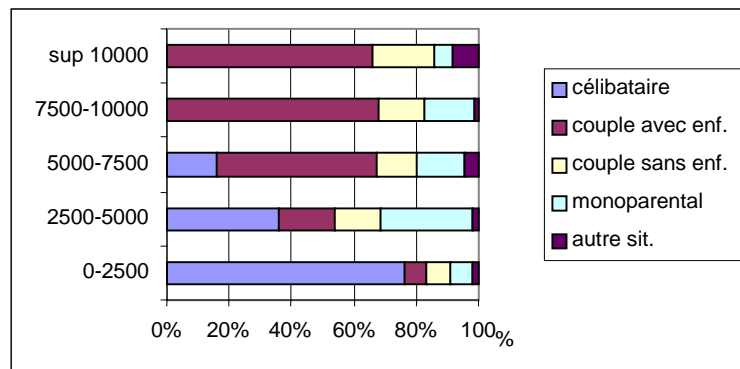
L'information sur le revenu n'a pu être obtenue que dans 72 % des cas. Elle révèle une appartenance à des ménages de revenus extrêmement faibles, puisque 44 % des personnes accueillies et pour qui le revenu est connu appartiennent à des ménages ayant moins de 2 500 F par mois, et 36 % appartiennent à des ménages dont le revenu global est compris entre 2 500 et 7 500 francs.

Graphique 6.4 : Répartition par revenu des personnes ayant formulé des demandes d'aide au transport, global et selon la ville



Le revenu moyen par unité de consommation calculé sur l'ensemble de l'échantillon est de 2 700 F, confirmant les faibles revenus des personnes enquêtées.

Graphique 6.5 : Répartition par revenu des personnes ayant formulé des demandes d'aide au transport, selon la structure du ménage



Le détail des revenus par structure familiale (graphique 6.5) souligne le poids important des célibataires dans les ménages aux plus faibles revenus ainsi que des familles monoparentales notamment entre 2 500 et 5 000 F de revenu par mois.

1.3. La demande effective d'aide au transport

Par demande effective, nous entendons la demande exprimée par les personnes reçues au cours de la semaine de recensement par carnet de bord, par chacune des 120 structures d'accueil et d'insertion.

1.3.1. La quantification de la demande

La part des demandes liées aux questions de transport ne peut être calculée que dans une partie des cas, lorsque les structures ont effectivement complété l'information sur le nombre de personnes reçues au total par jour par la structure. Cela a été possible pour 60 % des demandes de transports identifiées.

Dans ce cas, une quantification de la part des demandes liées au transport est alors possible, ainsi que sa déclinaison par agglomération et type de structure. Ainsi 1392 demandes d'aide au transport ont été identifiées dans des structures ayant, pendant la période, accueilli au total 9226 personnes, soit une proportion globale de demandes d'aide au transport de 15 %.

Tableau 6.2 : Perception et demande exprimée en matière d'aide au transport

	Proportion estimée de demandes d'aide au transport selon les avis des structures d'accueil et d'insertion (Rappel, cf. chapitre 5)				Proportion de demandes exprimées d'aide au transport En %			
	Lyon	Nancy	Nantes	Total	Lyon	Nancy	Nantes	Total
Associations	52	40	31	38	29,7	7,3	5,9	9,0
Missions Locales	52	50	*	50	30,0	33,3	*	30,6
Mairies	24	29	18	23	16,9	21,8	11,1	14,1
Total	37	37	20	31	23,0	16,2	10,7	15,1

* Non significatif, seule une mission locale à Nantes ayant fourni quelques éléments

Si on compare ce résultat à la perception qu'en ont les personnels des structures d'accueil et d'insertion (chapitre 5), on peut déjà relever qu'il y aurait une surestimation par ces personnes des questions liées au transport, puisque la proportion estimée est de 31 %, contre un taux observé de 15 %.

Ce doublement entre le perçu et l'observation est globalement valable sur les trois villes analysées. On retrouve bien une demande exprimée d'aide au transport plus faible en proportion à Nantes, qu'à Nancy et à Lyon. La question des aides au transport semblerait ainsi deux fois plus présente, tant au niveau de la perception que de la demande effective, à Lyon qu'à Nantes.

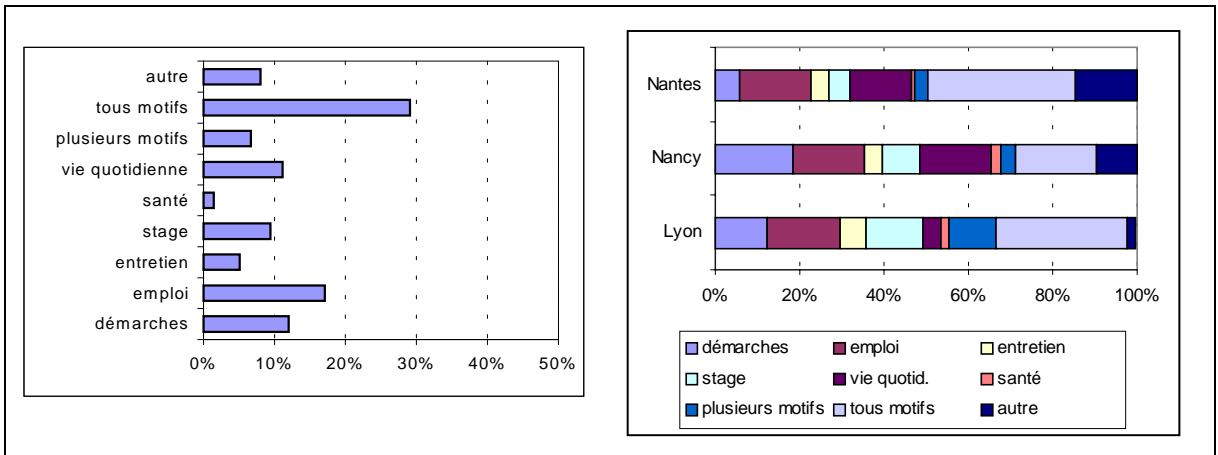
Concernant les différents types de structures, on peut relever que l'écart le plus important entre l'observé et la perception est obtenu pour les associations, pour lesquelles, les associations de Lyon mises à part, la demande exprimée est de l'ordre de 6-7 %. Pour les missions locales et les mairies, si on peut également relever une surestimation perçue des questions liées au transport, l'écart est moindre.

Il se confirme ici, que les questions d'aide au transport sont perçues et effectivement formulées principalement dans les missions locales.

1.3.2. Les motifs des demandes

Contrairement aux avis révélés par les acteurs de l'accueil et de l'insertion, le motif principal exprimé pour justifier une demande d'aide au transport est un motif général « tous motifs », évoqué dans 29 % des cas. Viennent ensuite l'emploi (17% des cas) et les démarches (11 % des cas).

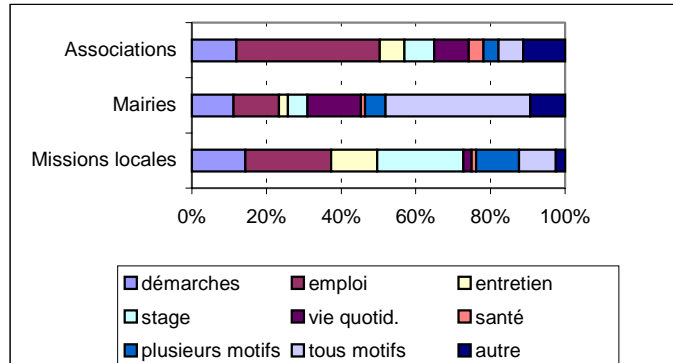
Graphique 6.6 : Les motifs évoqués lors des demandes d'aide au transport, globalement et par ville



Toujours en décalage avec la perception mise en évidence dans le chapitre précédent, le motif « vie quotidienne » est plus souvent évoqué (11 % des cas) que les stages (9 %) ou les entretiens (5%).

L'emploi est évoqué au même niveau dans chacune des villes. Par contre le motif « tous motifs » est évoqué deux fois moins à Nancy qu'à Nantes. L'existence d'une tarification sociale à Lyon et Nantes conduirait ainsi à des demandes moins ciblées ou à viser au delà du strict nécessaire.

Graphique 6.7 : Les motifs de la demande, par type de structure



L'emploi est plus évoqué dans les missions locales que dans les mairies, ce qui est assez logique compte tenu des attributions des missions locales. Cependant, il l'est encore plus dans les associations, et là c'est plus étonnant, sauf à considérer que les associations constituent le dernier recours pour un suivi des adultes, les missions locales étant focalisées sur les jeunes.

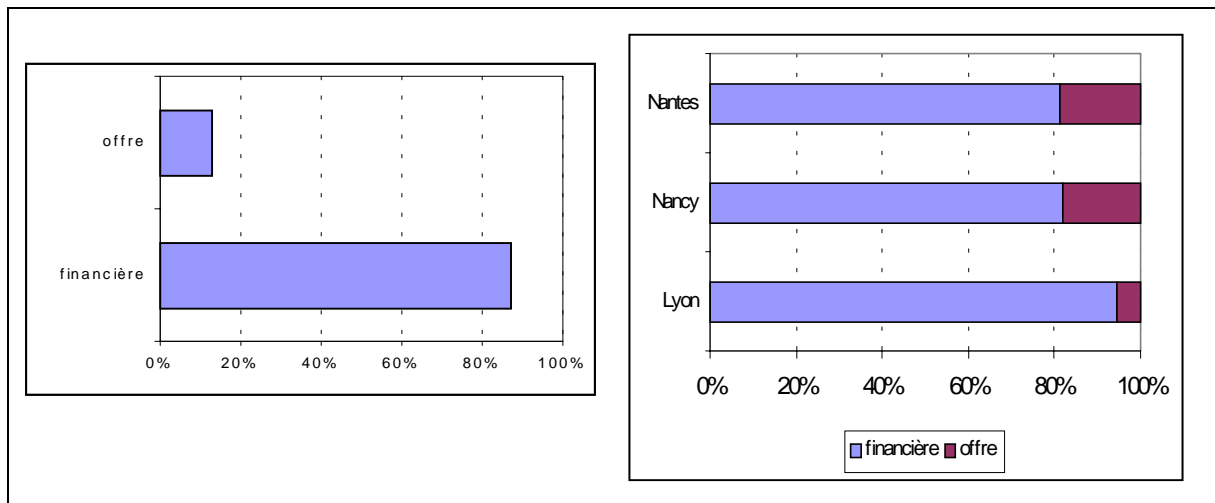
1.3.3. La nature de la demande

Sont abordés successivement la nature de la difficulté, le mode demandé et la nature précise de la demande.

- **La nature du frein**

L'objectif était ici de déterminer la nature de la difficulté pour la réalisation du motif évoqué précédemment. Ainsi, il ne semble faire aucun doute que les difficultés rencontrées en matière de transport sont avant tout des difficultés financières (87 % des cas).

Graphique 6.8 : Nature de la difficulté évoquée, globalement et par ville

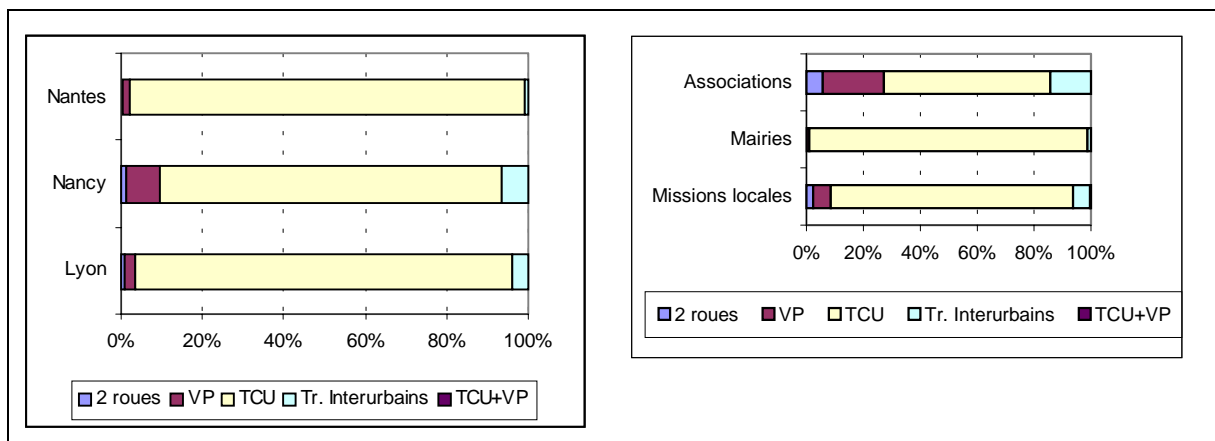


Ces difficultés financières sont essentielles à Nancy et Nantes (80 % des cas) et quasi exclusives à Lyon (95 % des cas).

A contrario, des difficultés liées à l'offre de transport semblent quasi absentes dans l'agglomération lyonnaise, alors qu'elles représentent environ 20 % des difficultés recensées sur Nancy et Nantes. Une des raisons pourrait être une meilleure desserte globale du périmètre des transports urbains de l'agglomération lyonnaise, par ailleurs le plus étendu des trois.

- **Le mode demandé**

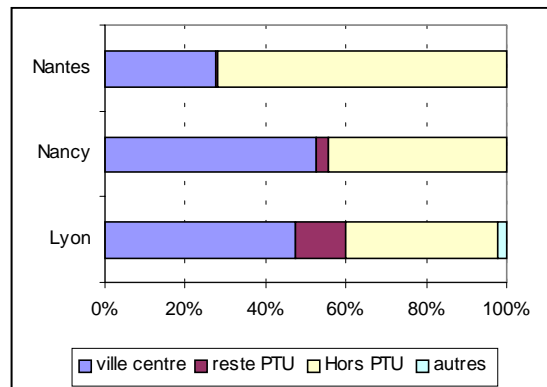
Graphique 6.9 : Le mode de transport demandé



Le mode demandé est essentiellement les transports collectifs urbains (plus de 90 % des cas), quelles que soient la ville et la structure d'accueil et d'insertion. C'est aussi vraisemblablement une demande sous contrainte, les autres demandes étant moins « naturelles » ou ayant de fait moins de chances d'aboutir.

Un lien apparaît entre les demandes de déplacements en voitures particulières et les demandes en transports collectifs interurbains (SNCF). Elles sont toutes deux plus fortes à Nancy, et notamment auprès des associations. Elles sont quasi absentes à Nantes et dans les mairies et CCAS.

Graphique 6.10 : Le lieu de destination, par agglomération



Concernant le lieu de destination, les demandes portent surtout à Nantes sur des déplacements en dehors du périmètre des transports urbains. C'est à Nancy que la part de demandes liées à des déplacements dans le centre est la plus élevée. La demande est à Lyon surtout concentrée à l'intérieur du périmètre des transports urbains. Ceci est cohérent avec ce que nous avons vu précédemment sur la nature de la difficulté rencontrée, l'offre n'étant apparemment pas un frein sur Lyon.

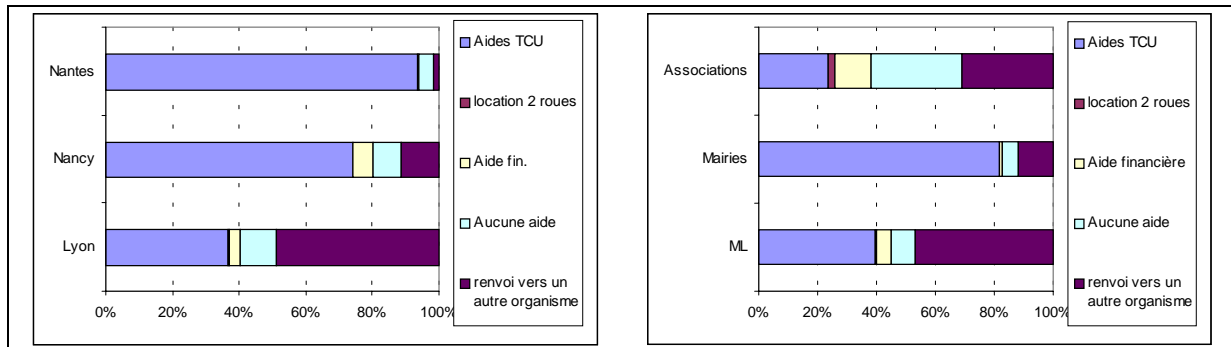
1.4. Les aides fournies

Lyon se distingue des autres villes par la part relativement importante de demandes réorientées vers un autre organisme. Cette situation peut s'expliquer par le rôle de l'exploitant dans la distribution des titres sociaux. Cette situation peut également traduire un important manque d'information auprès de la clientèle de la part de l'exploitant.

A Nantes la situation de la politique de tarification sociale semble bien connue et le nombre de demandes réorientées est très faible (1,7 % contre 48,8 % à Lyon).

L'essentiel de l'aide fournie est constitué de titres de transports collectifs urbains (93,4 % à Nantes, 74,3 % à Nancy et 36,5 % à Lyon). Les aides financières sont très faibles (2,5 % en moyenne, 6 % à Nancy, 3 % à Lyon et 0,5 % à Nantes) et confirment la faible perception qui en était faite par les acteurs de l'accueil et de l'insertion, qui l'estimaient à 5 % de l'ensemble des aides au transport (Cf. chapitre 5).

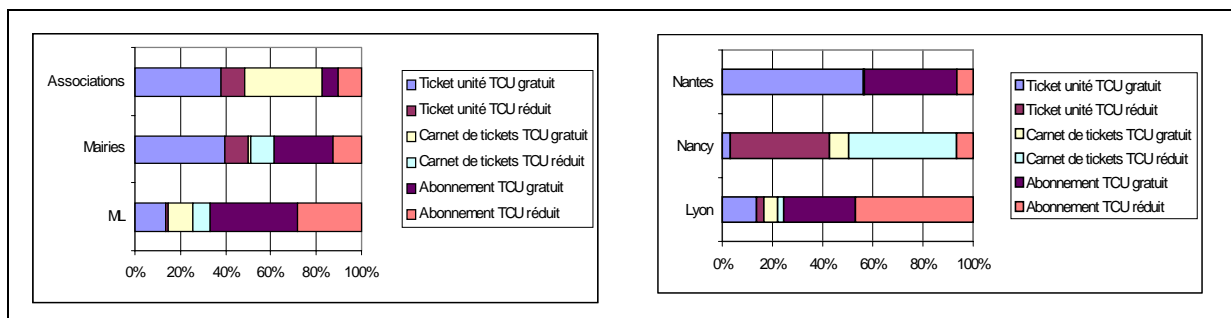
Graphique 6.11 : L'ensemble des aides fournies, par agglomération et par type de structure



L'analyse par structure souligne une fois encore le rôle des Mairies dans l'attribution des aides au transport, dont les titres sociaux par exemple à Nantes.

On remarque la relative faiblesse des missions locales et des associations dans la réponse aux demandes d'aide au transport, plus de la moitié des demandes est insatisfaite (renvoi vers autre organisme + aucune aide), ce qui correspond de fait à la réalité de leurs attributions. Les associations semblent moins bien connaître les autres structures, l'absence d'aide y étant plus forte.

Graphique 6.12 : Les aides fournies en matière de transports collectifs urbains, par agglomération et par type de structure



Le détail des aides fournies par ville confirme les politiques de tarification sociale existant dans ces villes. On retrouve les politiques de gratuité à Nantes (abonnements et tickets gratuits), de très forte réduction à Lyon (abonnements).

Les associations fournissent essentiellement des tickets ou des carnets de tickets gratuits. Les missions locales diffusent plutôt des abonnements (gratuits ou réduits) ou dirigent vers des organismes distribuant ce type de titres. Enfin, les mairies et CCAS distribuent, comme les associations, plutôt des tickets gratuits, répondant par là aux demandes d'urgence ainsi que des abonnements pour les structures de Nantes.

2. DES PARCOURS ET PRATIQUES QUI CONFIRMENT LA REALITE DES ENJEUX

Dans les chapitres qui précèdent, on a pu voir qu'il existait peu d'informations sur la mobilité des personnes pauvres ou en grande pauvreté. L'accès à l'emploi et l'accès à la santé apparaissent comme des enjeux de taille. Mais tout se passe comme si le terme même « d'accès » restait limité à son sens figuré. La manière dont les « pauvres » se déplacent, les contraintes qu'ils rencontrent et le poids de ces contraintes dans leur participation à la vie sociale (emploi mais pas seulement) restent relativement méconnus. Nous proposons dans ce dernier chapitre de nous intéresser aux pratiques de mobilité et aux représentations de personnes en situation sociale précaire.

2.1. Principales caractéristiques sociologiques des enquêtés

Rappelons que les principaux objectifs de l'enquête qualitative étaient de tester l'hypothèse des restrictions de la mobilité liées au coût du transport et d'identifier les évolutions des pratiques de transport des personnes lors de leur accès à une tarification sociale spécifique. Un guide d'entretien centré sur des récits de pratiques de mobilité et sur des évaluations de l'offre en transports collectifs (notamment tarifaire) a été construit pour être soumis à une vingtaine d'enquêtés (Annexe IV).

2.1.1. *Quel public enquêter ?*

Nous avons vu dans les chapitres précédents que la définition même de la pauvreté n'allait pas de soi. Il semble exister autant de définitions de cette notion que de champs de recherche, d'institutions d'assistance et de dispositifs d'aide. Cette profusion de sens peut trouver son origine dans la réalité même qui semble réfractaire à toute tentative de catégorisation tranchée. Comme le rappelle Paugam (1991 : 75) : « *Il n'existe en effet pas de seuil objectif de la pauvreté et, par conséquent, toute approche théorique de cette notion est condamnée à figer et à valider des catégorisations qui, dans la réalité, sont toujours arbitraires et inévitablement fluctuantes* ». Si l'on tente d'appréhender la pauvreté à partir du point de vue de la hiérarchie sociale, on se trouve confronté à une véritable continuité qu'il est difficile de rompre. Si l'on se place du point de vue du vécu des individus, on observe souvent moins des états stables et durables que des processus et des mouvements de va-et-vient. Face à ces nombreuses ambiguïtés que sous-tend la notion de pauvreté, Paugam propose de centrer le regard sur les formes sociales et institutionnelles que prend ce phénomène dans une société, c'est-à-dire de considérer les pauvres comme l'ensemble des personnes désignées comme tels par les institutions spécialisées de l'action sociale.

Pour des raisons de pertinence et de faisabilité, l'agglomération lyonnaise a été retenue comme cadre géographique de cette approche qualitative. L'analyse des politiques d'assistance en matière de transport a conduit à constituer trois grandes catégories d'institutions intervenant auprès des personnes en situation socioprofessionnelle précaire : les associations, les mairies (essentiellement CCAS) et les missions locales.

C'est auprès de ces trois types de structures que nous nous sommes tournés au moment de sélectionner les trois grands profils qui nous semblaient les plus représentatifs de la diversité des situations de précarité : les jeunes (âgés de moins de 25 ans), les hommes et femmes âgés (ées) de 25-45 ans en situation professionnelle précaire et des personnes sans domicile fixe. Sept structures ayant participé à l'enquête quantitative ont été contactées parmi lesquelles trois associations, deux missions locales et deux CCAS.

Selon les situations, soit les enquêteurs prenaient directement contact avec les interviewés dans la structure (en fonction des critères exposés plus haut et de la disposition des personnes), soit les membres des institutions pré-sélectionnaient des individus, s'assuraient de leur disponibilité et réalisaient les présentations. Les entretiens se déroulaient dans les locaux mêmes des missions locales, associations ou CCAS¹. Dans tous les cas, la mise en œuvre de l'enquête qualitative qui supposait une certaine disponibilité des membres des structures et surtout la pénétration d'un tiers dans la relation assistant/assisté a constitué un obstacle certain pour tous les organismes sollicités, et particulièrement pour les services municipaux. C'est la raison pour laquelle peu d'interviewés ont été enquêtés par le biais des CCAS, comme on peut le constater dans le tableau ci-dessous.

Tableau 6.3 : Répartition des personnes enquêtées selon les structures contactées

	Mission locale	Associations	CCAS
Interviewés	6	14	2

Chaque structure nous a en effet donné accès aux publics qu'elle recevait le plus fréquemment (compte tenu de la spécificité de leur aide). Les six interviewés contactés par les missions locales sont des jeunes de moins de 26 ans. Parmi les quatorze enquêtés rencontrés par le biais des associations d'entraide, neuf sont sans domicile fixe. Et par les CCAS, nous avons pu nous entretenir avec deux personnes handicapées.

Ce déséquilibre dans le mode d'accès au terrain se traduit par des profils d'interviewés spécifiques et très différenciés dont il faut tenir compte lors de l'interprétation des résultats. Ainsi les jeunes de moins de 25 ans et les SDF représentent plus des 2/3 de l'échantillon, quand les salariés précaires de 25-45 ans en constituent à peine 1/3. Les pratiques et les représentations de la mobilité sont dépendantes des conditions concrètes d'existence très spécifiques auxquelles sont confrontées ces différentes catégories sociales.

Accéder au terrain par le biais des institutions d'assistance nous a également permis de rencontrer des populations de chaque profil se différenciant selon une variable fondamentale pour notre problématique, celle des perspectives d'insertion socioprofessionnelle au moment de l'entretien. Ces perspectives ont été définies soit comme l'obtention récente d'un emploi fournissant un revenu au moins égal au SMIC, soit par l'inscription dans une démarche d'insertion professionnelle. Le tableau ci-dessous présente la distribution des interviewés selon les critères préalablement retenus.

¹ On notera que le fait de réaliser les entretiens dans les locaux des structures d'accueil a pu constituer un biais dans les discours avancés par certains interviewés, qui ont pu surestimer le poids des démarches d'insertion sociale et/ou professionnelle dans leurs pratiques quotidiennes.

Tableau 6.4 : Trois grands profils de personnes enquêtées

	Jeunes (<25 ans) habitants (es) d'un quartier périphérique	Travailleurs précaires (25-45 ans)	Personnes sans domicile fixe	Total
Avec perspectives d'insertion professionnelle	3	4	4	11
Sans perspective d'insertion professionnelle	3	3	5	11
Total	6	7	9	22

2.1.2. Des caractéristiques sociologiques conformes aux grandes tendances

Bien qu'il soit difficile de définir précisément la notion de pauvreté, on relève un certain nombre d'invariants socio-démographiques qui caractérisent les ménages pris en charge par les institutions d'assistance. Au delà de leurs spécificités soulignées plus haut, les interviewés constituant cet échantillon présentent des caractéristiques sociologiques relativement conformes aux grandes tendances exposées dans le chapitre 2 de ce document. Le tableau suivant présente la distribution des emplois et des revenus.

Tableau 6.5 : Distribution des emplois et des revenus des personnes enquêtées

Revenus	Emplois			
	Sans	Irréguliers	Régulier	Total
Non renseigné	1			1
Sans	2	3		5
Minima sociaux	6	2		8
Inférieur au Smic	1	3	1	5
Smic et plus			3	3
Total	10	8	4	22

Source : LET-OSL, 2001

On peut constater que seuls trois enquêtés disposent d'un emploi régulier leur procurant un revenu au moins égal au SMIC. En revanche les chômeurs et les salariés précaires (dont l'emploi est irrégulier et/ou le revenu inférieur au SMIC) représentent plus des 4/5 de l'échantillon (18/22).

Au cours du chapitre 2, il a également été établi que les ménages les plus pauvres se distinguaient par leur relative jeunesse. Le souci d'accéder à une relative diversité dans les formes de précarité et les critères de sélection des enquêtés qui en a découlé équilibrent relativement la pyramide des âges de l'échantillon. En revanche il est intéressant de croiser l'âge et le revenu.

Tableau 6.6 : Distribution des âges et des revenus des personnes enquêtées

Revenus	Ages			
	Jusqu'à 25 ans	26-45 ans	plus de 45 ans	Total
Non renseigné	1			1
Sans	4	1		5
Minima sociaux		8		8
Réguliers <Smic	2	1	2	5
Smic et plus	2	1		3
Total	9	11	2	22

Source : LET-OSL, 2001

On constate en effet plusieurs phénomènes déjà remarqués par de nombreux chercheurs. On voit d'abord que plus de la moitié des plus jeunes n'ont pas ou peu de revenus, n'ayant pas accès aux minima sociaux. Ce sont ces aides qui apparaissent vitales pour la classe d'âge des 26-45 ans tandis que les plus âgés atteignent des revenus inférieurs au SMIC avec des emplois très précaires (par la faiblesse du nombre d'heures travaillées et par leur irrégularité).

La jeunesse ne semble pas le seul barrage aux ressources financières. Le niveau de formation semble jouer en second plan, notamment dans l'accès aux minima sociaux. Le tableau suivant montre qu'un minimum de formation donne apparemment plus de chance aux individus constituant l'échantillon de cette enquête d'obtenir des revenus, y compris sociaux.

Tableau 6.7 : Distribution des niveaux de formation et des revenus des personnes enquêtées

Revenus	Formations				
	Non renseigné	Sans	Formation prof. qualifiante	Niveau lycée et plus	Total
Non renseigné		1			1
Sans		2	2	1	5
Minima sociaux		1	5	2	8
Réguliers <Smic	3	1		1	5
Smic et plus	2			1	3
Total	5	5	7	5	23

Source : LET-OSL, 2001

Nous avons également vu au cours du chapitre 2 que les ménages les plus pauvres étaient souvent constitués d'individus célibataires ou de familles monoparentales. Parmi les enquêtés, 17 sont célibataires ou séparés (2) tandis que 4 seulement sont mariés.

Cet exposé des caractéristiques sociologiques des enquêtés de l'échantillon serait incomplet si nous ne mentionnions leurs moyens de transport. Sur 22 personnes, seulement 5 disposent d'une voiture et 4 possèdent le permis de conduire.

Les transports collectifs et la marche à pied s'imposent donc pour la très grande majorité d'entre eux. Cependant, malgré leurs faibles revenus, tous ne bénéficient pas de la tarification sociale mise en place par le réseau lyonnais.

Tableau 6.8 : Principaux profils des personnes enquêtées selon le type d'abonnement qu'elles possèdent

	Abonnements		
	Sans	51F ou 101F	Plein tarif
Age	< 25 ans ou >40 ans	< 45 ans	< 25 ans ou > 40 ans
Formation	Sans ou formation professionnelle	Formation professionnelle ou bac	Sans ou formation professionnelle
Emploi	Tous	Sans	Irrégulier
Revenus	Sans ou SMIC et +	Minima sociaux	Sans ou SMIC et +

Source : LET-OSL, 2001

Les logiques qui régissent l'accès à la tarification sociale sont davantage déterminées par les pratiques de l'action sociale que par des conditions de revenus. Dans cette optique, la principale variable qui discrimine la possession ou non d'abonnements sociaux est l'obtention de minima sociaux. Indirectement, le niveau de formation joue un certain rôle.

L'échantillon possède ainsi des caractéristiques sociologiques assez conformes aux grandes tendances observées par ailleurs. Il n'en reste pas moins que nous nous sommes entretenus avec des personnes aux profils spécifiques. Compte-tenu du petit nombre d'interviewés, les analyses qui suivent n'ont pas la prétention de donner des réponses définitives quant à la mobilité des grands pauvres mais de fournir des éclairages et de soulever des interrogations pour des profils particuliers – interrogations qu'il conviendrait d'explorer dans d'autres études.

2.2. Principaux résultats

Chaque entretien a donné lieu à une analyse thématique dont les principaux items ont été croisés avec l'âge et les perspectives d'insertion professionnelle, variables qui s'avèrent déterminantes pour un certain nombre de pratiques et de représentations. Il nous a paru également essentiel de distinguer les réponses des personnes sans domicile fixe, qui constituent la moitié de l'échantillon et dont les conditions matérielles d'existence sont différentes, de celles des autres profils.

2.2.1. L'intériorisation des contraintes

Une des questions de départ de cette étude était d'approfondir le fondement de deux discours fortement contrastés et couramment répandus parmi les travailleurs sociaux et les chefs d'entreprise concernant l'impact du transport dans la participation à la vie sociale et notamment à l'emploi. Selon certains, l'absence de moyens de transport serait un obstacle majeur sur le chemin de l'emploi. Pour d'autres, on ne peut pas vraiment parler de problème dans la mesure où même les personnes les plus pauvres trouveraient toujours un moyen de se déplacer.

Cette opposition s'enracine dans l'expérience quotidienne des ménages en situation sociale précaire. Lorsqu'on les interroge directement sur l'offre de transport collectif ou

sur les espaces inaccessibles par manque de moyens de transport, ils sont nombreux (13/22), toutes variables sociologiques confondues, à affirmer clairement qu'ils n'ont aucun problème pour se déplacer et que l'offre de transport collectif est relativement bonne.

« Quels sont les endroits où vous allez jamais ? Où je vais jamais ? (...) Laisse-moi chercher un petit peu... Non, non. Non si je veux aller quelque part je trouverai toujours une solution. ... Non, non je vois pas... Non je vois vraiment pas. Tu vois quelque chose toi qui t'empêche... ? » (Enquêté 3, 18 ans)

« Quels sont les endroits où vous allez pas parce que ça vous paraît trop compliqué ? Non c'est pas parce que c'est trop compliqué mais parce que j'ai rien à faire là-bas... soit que je connais personne, qu'il y a rien à faire là-bas pour moi... Mais sinon si j'ai envie d'y aller ouais, je peux y aller. Est-ce qu'il y a des endroits où vous n'allez pas à cause de problèmes de transport alors ? Non... Non... Vous trouvez toujours moyen de vous arranger ? Oui. » (Enquêté 10, 31 ans, sans domicile fixe).

Il serait pourtant erroné d'en conclure à l'absence de problèmes car dans le même temps, les descriptions des pratiques de mobilité font constamment référence aux contraintes générées par le manque de moyens de transport. Citons encore en exemple l'interviewée 15 (25 ans) qui après avoir énuméré un grand nombre de lieux où elle n'allait plus « *parce que c'est trop loin* »², répond qu'elle peut se déplacer partout lorsqu'à la question suivante, l'enquêtrice lui demande quels sont les lieux où elle ne se rend jamais pour une question de transport. On recueille d'ailleurs ce même type de réponses auprès des personnes sans domicile fixe dont le mode de déplacement dominant est la marche à pied.

Ces apparentes contradictions soulèvent un certain nombre de questions sur le rapport aux contraintes des personnes les plus pauvres. A partir de la fin des années 1970, un certain nombre de sociologues dont Bourdieu (1979) ont mis en avant les principes actifs d'adaptation des classes populaires aux diverses contraintes, sous le terme du « goût de nécessité » ou « choix du nécessaire ». En fonction de leur position dans la hiérarchie sociale, les individus adoptent un système de besoin cohérent avec leurs moyens concrets d'existence : « *La nécessité impose un goût de nécessité, qui implique une forme d'adaptation à la nécessité, et par là, une acceptation du nécessaire* » (Bourdieu, 1979 : 433).

Dans cette optique, on pourrait entendre les discours sur l'absence de problème de transport, recueillis dans l'échantillon de l'enquête qualitative, comme une forme d'intériorisation des contraintes et de la condition qui interpréterait 3/4h de trajets en transport collectif comme du « vite fait » et qui aurait donné naissance à une sorte de « savoir-faire avec »³. A la lecture des entretiens et de la littérature sociologique sur les pratiques des catégories sociales les plus défavorisées, on peut se demander si tout ne se passe pas comme si les pauvres, constamment confrontés à des obstacles dans leur vie

² Alors interrogée sur les lieux où elle n'allait jamais.

³ Comme ont pu le montrer certains auteurs dont Kauffman (1985) ou Grignon et Passeron (1989), le « faire avec » ou la composition (« on compose ») est tout à la fois la résignation, l'acceptation et la création de quelque chose de nouveau.

quotidienne⁴, ne percevaient pas la notion de « problème » comme ce qui serait de l'ordre de l'insurmontable.

Cette interprétation permet d'apporter quelques pistes de réponse au débat sur les « problèmes » de transport des plus pauvres. On peut en effet se demander dans quelle mesure énoncer le questionnement en terme de « problèmes » n'aboutit pas à une impasse. La notion de « problème », ne pouvant se comprendre qu'en rapport avec le système de besoins spécifiques dans lequel elle s'insère, elle reste fortement différenciée selon les conditions sociales et matérielles d'existence de celui qui l'énonce. L'analyse des entretiens suggère de centrer davantage le regard sur les pratiques⁵ qui en disent plus long sur le poids des contraintes, sur les multiples aménagements qu'elles requièrent, sur la grande quantité de temps et de ressources diverses qu'elles réclament.

2.2.2. Des déplacements limités

Même si, selon leurs propres termes, les enquêtés peuvent « aller partout », ils décrivent des pratiques de déplacement très circonscrites en termes de lieux et de motifs. La limitation de la mobilité est le thème qui ressort le plus fréquemment des entretiens menés essentiellement avec les personnes disposant d'un logement fixe (personnel ou chez un membre du réseau de sociabilité) et les personnes sans domicile fixe qui se sont « installées » dans leurs situations. Nous verrons plus loin que les personnes sans domicile fixe qui s'inscrivent dans une démarche d'insertion socio-professionnelle (4/9) ont des obligations de déplacement qui influent très fortement leurs pratiques.

On remarque d'abord une limitation de la mobilité en quantité (nombre de déplacements hebdomadaires). Quand on les interroge sur leurs récents trajets, les interviewés répondent fréquemment qu'ils se sont peu déplacés. Dans un premier temps, nous pensions que la manière de poser la question pouvait constituer un biais : le terme « déplacement » pouvait donner lieu à des interprétations différenciées⁶ et la sollicitation d'un récit de mémoire sur une semaine pouvait être trop ambitieux. Nous avons alors varié les expressions et réduit aux quelques jours précédents l'entretien la description des pratiques. Les résultats n'ont pas été plus fructueux.

En nombre restreint, les déplacements paraissent également limités en lieux et en motifs. Dans l'analyse, il convient d'ailleurs de ne pas distinguer ces deux aspects. L'espace couramment parcouru par la plupart des interviewés⁷ n'est pas continu. Il se constitue de trois lieux-motifs principaux qui peuvent être dispersés dans l'espace urbain :

⁴ Certains auteurs définissent même les pauvres comme des catégories d'individus ou de familles suffisamment précarisés « pour être hors d'état de maîtriser le problème des ressources (...) [Ils] ne disposent ni des moyens suffisants ni des moyens stables pour assurer la couverture régulière de leurs besoins primordiaux : à commencer par l'habillement, la nourriture et le logement » (Schwartz, 1990 : 109). Voir également Paugam (1996) et Kauffman (1985).

⁵ Qui sont le produit des conditions sociales et matérielles d'existence, « travaillées » par les ressources économiques, sociales et culturelles dont disposent les individus.

⁶ La question était « Pouvez-vous me décrire les déplacements que vous avez faits cette semaine ? ».

⁷ Hormis les personnes sans domicile fixe s'inscrivant dans une démarche d'insertion socioprofessionnelle.

- la commune ou le quartier d'habitation (pour les lyonnais) où sont souvent concentrés les réseaux de sociabilité⁸ (amis et famille) ainsi que les services de vie quotidienne (médecins, pharmaciens, certaines administrations et institutions d'assistance) ;
- le lieu de travail ou de recherche d'emploi. Dans le dernier cas, différents critères vont déterminer le lieu de recherche : le type d'organisme (agences d'intérim ou ANPE), le type d'emploi recherché (les agences d'intérim concurrentes sont spatialement regroupées par grands secteurs d'activité) et les indications du réseau de sociabilité. On ne va pas toujours « au plus près » ;
- des lieux de sorties hebdomadaires, surtout pour les plus jeunes qui convergent régulièrement vers les lieux les plus commerçants de la ville de Lyon : la Part Dieu, la place Bellecour et la rue piétonne de la République.

Bellecour et la Part Dieu sont d'ailleurs deux pôles très fréquemment cités pour différents motifs (loisirs mais aussi rencontres amicales, achats, démarches administratives et même recherche d'emploi). Très animés (« Il y a du monde » disent les plus jeunes), ils offrent l'avantage d'être bien desservis par les transports collectifs. En revanche les communes limitrophes de Lyon et appartenant au PTU paraissent souvent très lointaines, surtout quand elles sont situées dans l'ouest lyonnais.

La mobilité des enquêtés s'inscrit dans des sortes de territoires éclatés dont le périmètre reste relativement restreint mais dont les frontières sont à la fois « techniques » et sociales. On se rend dans telle ANPE ou telle agence d'intérim sur les conseils d'un ami, on ne se rend pas dans tel ou tel quartier habité par des populations dont on est socialement distant, etc. Ces espaces connus s'opposent à l'immense terrain inconnu que constitue le reste de l'agglomération. Tout se passe comme si dans ces lieux connus, on possédait les repères qui facilitent le déplacement (même lorsque c'est éloigné, même lorsque plusieurs ruptures de charge s'imposent) tandis qu'ailleurs le sentiment d'insécurité pèse lourd sur les déplacements. Nous retrouverons cette importance de l'opposition espace connu/espace inconnu lorsque nous aborderons le thème des différents usages des modes de transport.

Nous avons vu que certains interviewés estiment ne pas avoir de problème de transport. Ils décrivent pourtant souvent une mobilité relativement limitée. L'absence de motifs de déplacement dans certains lieux tient souvent lieu de première explication à cette apparente contradiction. Mais les récits de pratiques font davantage état de réelles tactiques d'économie des ressources physiques et économiques. Pour ceux qui sont fréquemment contraints à la marche à pied⁹, comme pour ceux dont les ressources financières ne permettent ni d'accéder à la tarification sociale ni de s'assurer la satisfaction de la totalité de leurs besoins essentiels, il est fondamental d'établir de réels budgets transports. Chaque sortie est ainsi rigoureusement évaluée selon sa « rentabilité » économique et sociale ou, pour les jeunes empruntant couramment les transports collectifs sans payer, selon les risques encourus. Et lorsqu'aucun conseil amical n'encourage à s'éloigner, beaucoup d'enquêtés privilégient les services de

⁸ Lorsque les relations sont trop éloignées, les rencontres semblent relativement limitées.

⁹ Toutes les personnes sans domicile fixe rencontrées ont connu ou connaissent un usage très important de la marche à pied. Quand ils ne bénéficient pas d'abonnements sociaux, ils ont rarement les moyens d'acheter des tickets de transport. L'usage des transports collectifs représente alors un trop grand risque, surtout pour ceux qui souhaitent se réinsérer socialement.

proximité. L'extrait d'entretien ci-après résume bien des observations que nous avons pu souvent entendre, à propos de l'usage des transports collectifs comme de la marche ou de la voiture.

« Ce qui vous fait vous déplacer ce sont donc des activités pour vous... 24F le ticket liberté c'est quand même une somme ?

Je l'utilise vis à vis du prix du ticket... certains jours j'utilise un aller/retour... l'après-midi je dois aller à Sécurité Sociale ou alors rendre visite ... ça me fait quand même 4 trajets mais à 8F50... je l'amortis très bien... mais je ne le prends pas tous les jours... comme aujourd'hui j'avais beaucoup à faire j'ai pris un ticket à 24F... mais un autre jour je prendrai juste un aller-retour pour Edouard Herriot... ça me fait 2 tickets... si je n'ai pas à sortir l'après midi je ne prends pas le ticket à 24 francs... depuis mon retour je n'ai pas pris par 10... parce que c'était tellement juste par rapport à ce que j'avais à payer... les impôts locatifs... le loyer... j'ai eu l'eau et l'assurance... donc j'ai pris des tickets à l'unité et je marche beaucoup à pied aussi mais ça m'est un petit peu pénible quand même... mais je dis je ne peux pas prendre un ticket... j'ai eu fait de chez moi à Jean-Macé ou à l'école dentaire... ou au parc de la Tête d'Or... je voulais regarder les roses et bien j'ai fais l'aller-retour à pied... mais le retour a été pénible... ici je viens à pied... je mets 10 bonnes minutes mais je marche très vite... là je vais aller à Saxe-Gambetta chez une amie pour me coudre une jupe... j'en ai bien pour 40' aller/retour... mais je ne peux pas faire autrement... ce n'est pas un choix c'est ce que je suis obligée de faire... certaines fois je dis stop tu es fatiguée et je ne fais pas... et souvent je n'ai pas des chaussures de marche adaptées... il faut avoir des baskets... mais je ne peux pas... » (Enquêtee 20, 55 ans).

Cette présentation des espaces parcourus par les interviewés ne serait pas complète si nous omettions d'évoquer la situation particulière des personnes sans domicile fixe qui s'inscrivent dans une démarche d'insertion professionnelle. Dans leurs discours, ce qui apparaît d'abord c'est une importante dispersion de ce que l'on pourrait qualifier d'espace caritatif. Les différentes institutions d'assistance ne sont pas regroupées dans l'agglomération et obligent non seulement à multiplier les déplacements mais encore à organiser de véritables plannings hebdomadaires qui permettent de gérer les horaires d'ouverture des différentes administrations, les heures de rendez-vous et les temps de transport. Pour certains, chaque jour a « sa démarche » (emploi, logement, santé, statut, etc.). La situation la plus extrême qui nous a été exposée est celle de l'interviewée 9, jeune algérienne résidant en foyer d'urgence, enceinte de 7 mois au moment de l'entretien, qui circulait dans toute l'agglomération.

« Est-ce que vous pouvez me raconter les déplacements que vous avez fait cette semaine ? Cette semaine comme d'habitude j'ai beaucoup de déplacements soit le matin soit l'après-midi ... moi je suis donc en foyer. (...) Donc le matin on sort à 8h et l'après-midi on rentre à 5h. Donc toute la journée on est dans la rue... donc on est obligé de se déplacer... (...) J'ai beaucoup de RDV avec les médecins pour des analyses, pour même ma situation parce que je suis ici en France depuis un an, je suis demandeur d'asile donc avec la préfecture, ... ça ça demande par exemple des déplacements (...) On va prendre hier. Par exemple le matin je quitte le foyer à 8h, je viens directement ici pour chercher mon courrier ou bien si j'avais des RDV ou des entretiens avec des personnes d'ici. Après par exemple je cours beaucoup plus pour avoir une chambre dans un foyer parce que je suis enceinte. Donc comme hier j'étais à l'IDEF à 9h. (...) L'IDEF c'est à Bron. Donc c'est presque un trajet d'1h. L'après-midi j'ai été chercher mes analyses à la Part Dieu Terreaux alors je reviens jusqu'à là et j'ai été aussi à Hôtel Dieu pour

déposer mes analyses là-bas. Et le soir je rentre. (...) A midi je mange au restaurant social, presque à la Place Guichard. Il y a deux aussi au niveau de Lyon : il y a vieux Lyon, St Jean et l'autre à ... Lyon 3^e. (...) Chaque jour j'ai plus que 3 RDV, 4 RDV... ça dépend à Lyon 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} ça dépend. Ca dépend de quoi ? Ca dépend chaque secours catholique il a par exemple... il peut pas... Par exemple à Masséna, c'est le secours catholique pour les gens qui ont besoin d'une aide financière ou des cartes et tout... Ca dépend chaque secours a ses... Chacun apporte une aide différente... Voilà... » (Enquêtée 9, 33 ans).

2.2.3. Les usages des différents modes de transport

Au cours de la présentation des variables sociologiques caractérisant les enquêtés, nous avons vu que ces derniers disposaient de peu de moyens de transport : seulement 5 disposent d'une voiture particulière et 7 n'ont ni voiture, ni abonnement au réseau des transports collectifs. On ne s'étonnera pas alors que le mode de transport le plus usité soit la marche à pied. Presque tous les enquêtés la mentionnent comme un moyen de se déplacer à part entière (et non seulement comme le maillon extrême d'une chaîne de transports). En fonction des situations sociales, on en observe un usage différencié.

Deux groupes ont plus fréquemment recours à la marche à pied que les autres : les jeunes et les personnes sans domicile fixe. Dans les deux cas, la marche à pied est d'abord présentée comme une solution alternative aux risques encourus par la fraude. Précisons que la moitié des jeunes et des personnes sans abris de l'échantillon ne bénéficie d'aucun abonnement en transports collectifs¹⁰. La marche est alors couramment utilisée pour se rendre dans des lieux « risqués ». Nous avons évoqué dans la section précédente, l'opposition fréquente entre deux types d'espaces appropriés ou non. Dans les discours des personnes jeunes ou sans domicile fixe rencontrées, on relève fréquemment l'opposition entre deux territoires : le leur et celui des contrôleurs. La marche à pied s'inscrit alors dans des tactiques de contournement du territoire des autres. Il faut noter que plus la situation économique en général et en transport en particulier est précaire, plus la marche à pied est fréquente. Sur un trajet, la part en transport collectif est généralement plus importante pour les jeunes que pour les personnes sans abri. Pour ces derniers, les transports collectifs correspondent plutôt à des moments de repos au cours d'un itinéraire.

« Disons je préfère pas prendre de risque c'est pour ça que je sors pas trop de mes zones... je sais où ils [les contrôleurs] sont à peu près... je fais attention... On sait quel jour ils sont là... Où c'est qu'ils sont là le plus souvent... (...) ils sont pas vraiment n'importe où en fait... Ils choisissent leurs zones. Laurent Bonnevey... ils savent qu'à côté il y a le bureau des TCL, il y a tout ce qu'il faut... Je sais qu'on les aura jamais au Mas du Taureau ou qu'est-ce que chose comme ça... (...) Les zones à risques pour moi quand je sors de Vaulx-en-Velin c'est Charpennes, quand je descends du 37 là il y a un petit risque d'avoir des contrôleurs, Bonnevey, Charpennes en sortant du métro, Hôtel de ville... C'est les terminus quoi... [Et alors à ce moment là...] Je descends un arrêt avant et je fais à pied. » (Enquêté 3, 18 ans)

Les pieds sont également sollicités chaque fois qu'il n'y a pas de transports collectifs. Et pour ceux que l'on nomme « les captifs des TC », ces occasions sont très fréquentes. Il y

¹⁰ Pour des raisons diverses que nous verrons plus loin.

a d'abord les déplacements de nuit. Les sorties nocturnes sont fortement conditionnées par la contrainte transport. La plupart des enquêtés essaie de rentrer avant le dernier service (autour de minuit), mais il est très fréquent qu'ils soient contraints de rentrer à pied. Outre les loisirs tardifs, il faut citer le cas des travailleurs de nuit, comme l'interviewé 13 qui a trouvé un emploi dans la restauration et dont les horaires de travail dépassent bien souvent ceux des transports en commun. Mais les déplacements nocturnes ne sont pas les seules occasions de se reporter sur la marche à pied. Des retard importants, la peur de manquer une correspondance sont des expériences courantes dans la vie quotidienne qui conduisent à préférer s'en remettre à ses propres ressources physiques.

« On attend aussi des lustres et des lustres avant d'arriver... une fois j'ai tellement attendu que j'ai pris mes pieds... de la ligne 1 à cet hôpital parce que j'y ai travaillé aussi et bien j'ai mis une demi heure... je me suis dit est-ce que ça vaut le coup d'attendre le bus qui est hyper long à venir... ça m'arrive assez souvent de marcher plutôt qu'attendre parce que je ne suis pas d'un caractère à aimer trop attendre et comme les bus ne sont pas très ponctuels... je n'ai pas d'autres possibilités que de marcher... quand j'ai 1/2 heure d'attente par rapport à l'emploi j'ai intérêt à marcher plutôt que d'attendre 1/2 heure comme ça dans le vide c'est affreux... et je marche vite parce que je n'aime pas marcher doucement... mais je ne sais pas combien ça fait cette distance... » (Enquêté 15, 25 ans).

Par ailleurs, nous avons réalisé les entretiens quelques semaines après une longue période de grèves des salariés des transports en commun, ce qui nous a valu de longues descriptions sur les kilomètres à pied que cette situation induisait¹¹.

Les propos qui précèdent décrivent le recours à la marche à pied comme une forte contrainte. Ils seraient incomplets si nous omettions de signaler l'existence d'un discours très spécifique chez certaines personnes sans domicile fixe qui présentent la marche à pied comme un plaisir et un choix d'indépendance. C'est notamment le cas de l'interviewé 7 (45 ans), qui habite dans une caravane squattée de l'agglomération lyonnaise et qui préfère marcher « *plutôt que de dépendre de quiconque* » (travailleurs sociaux ou connaissances).

Tous ceux que nous avons rencontrés utilisent plus ou moins régulièrement les transports collectifs (excepté les personnes sans domicile fixe qui ne disposent pas ou pas encore d'une tarification sociale). Nous avons vu que lorsqu'on leur demandait par une question directe d'évaluer la qualité de l'offre en transports collectifs, les interviewés répondaient assez fréquemment par l'affirmative. Pourtant lorsqu'ils décrivent leurs pratiques quotidiennes, ils exposent de multiples contraintes.

Le type de contrainte qui ressort le plus fortement des entretiens est temporel. La plupart des interviewés considère que l'usage des transports collectifs est très consommateur de temps. Les parcours seraient très longs surtout si on compare avec le temps nécessaire en voiture. Il est à ce sujet frappant de constater un certain fatalisme face à des trajets qui durent régulièrement plus de trois quart d'heure.

¹¹ Ainsi une des enquêtée a-t-elle expliqué que compte tenu du nombre important de jours de grèves en mai 2001, elle avait préféré acheter des carnets de 10 tickets plutôt que son abonnement, au prix d'une réduction notable de ses déplacements et d'une augmentation de la marche à pied.

« Je peux me déplacer partout sauf qu'il y a le temps qui est rallongé... j'y vais mais c'est plus ou moins facile, pratique... quand on veut se déplacer quelque part, il y a toujours le moyen d'y aller... par contre le temps est élastique... Il faut prévoir tous les imprévus... même ce qu'on ne peut pas prévoir et ça c'est compliqué » (Enquêté 15, 25 ans).

Ce qui est peut-être le plus mal vécu par les usagers des transports collectifs que nous avons rencontrés, c'est l'élasticité du temps. Le temps d'attente parfois très (trop) court, parfois très long entre deux correspondances, le manque de ponctualité lors des passages aux arrêts, les décisions des chauffeurs d'interrompre momentanément le circuit sont autant d'éléments qui donnent le sentiment de ne pouvoir maîtriser le temps passé dans les transports collectifs et d'être trop souvent soumis à l'aléatoire. Pris séparément chacun de ces événements ne constitue pas un gros problème mais leur succession lors d'un même trajet peut faire échouer des correspondances. Citons les cas de l'interviewé 4 dont le trajet matinal (à 5h) ressemble à un véritable parcours du combattant :

« Ca fait combien de temps en tout ? Je mets une heure en tout. En courant... En courant pour attraper la ligne B de Charpenne jusqu'à... en fait pour attraper le métro il faut que je cours tous les matins. Quand j'arrive à Charpenne en fait le métro de Charpenne il est là. (...) Pour aller prendre l'autre en fait il faut que je cours parce que j'ai 30s à peu près pour l'attraper sinon j'arrive en retard au boulot après. [Parce qu'il y en a tous les combien de temps des métros à l'heure là ?] Tous les quarts d'heure je crois le matin, tous les quart d'heure, 10mn, je sais pas. Parce qu'une fois ouais je l'ai pris je suis arrivée en retard. Il passe à 35 je crois. Ca fait à peu près un quart d'heure après. [Faut pas le rater...] Ouais ça c'est sur. [Et tu y arrives tous les matins ?] Ouais. A part 2 ou 3 fois où j'y suis pas arrivé... Mais sinon ouais. [Donc tu décolles à 5h de chez toi...] 5h moins le quart. [Et tu arrives à 6h moins le quart...] Non 6h moins cinq. (...) C'est pas la journée que c'est chiant, c'est le matin quoi, c'est long. Si je loupe par exemple mon bus, j'en ai un 20mn après, si je loupe le métro c'est pareil, ¼h. » (Enquêté 4, 18 ans).

Pour des personnes qui ne disposent pas d'autres moyens de déplacement, la répétition régulière de ces situations est relativement mal vécue (surtout en période de grève où ces effets sont renforcés). Et elle nécessite de prévoir de grandes marges de manœuvre, donc de disposer de temps.

Au-delà de ces fortes contraintes temporelles, les enquêtés évoquent fréquemment des problèmes de desserte, particulièrement pour se rendre dans certaines communes de la communauté urbaine de Lyon, relativement mal desservies.

Certains mentionnent enfin un certain sentiment d'insécurité. Il est intéressant de noter que ce dernier prend un sens différent selon celui qui l'énonce. Tandis que les jeunes filles et les enquêtés âgés de plus de 25 ans parlent de perturbations provoquées par certains usagers, les jeunes garçons habitant les grands ensembles des communes périphériques font référence à une violence issue d'une politique méprisante de la part des exploitants. Selon eux, les retards, le maintien en service de très vieux bus ou l'insuffisante capacité en nombre de places pour desservir leur quartier sont autant de preuves de l'abandon dans lequel ils sont tenus. Quant aux chauffeurs, ils sont accusés d'actes de discrimination et d'injustice.

Soumis aux aléas temporels, aux grèves ou à l'agitation des concitoyens, la plupart des interviewés (exceptées les personnes sans domicile fixe) se représentent les transports collectifs comme un lieu insécurisant. Et lorsqu'ils sont confrontés à une urgence ou à

une affaire sérieuse, ceux qui en ont les moyens préfèrent se reporter sur la voiture particulière.

« Je me déplace en voiture quand c'est un truc très urgent... J'appelle mes frères... C'est-à-dire que s'il y a une adresse que je ne connais pas bien (...) j'appelle mon frère et il m'emmène en voiture » (Enquêté 14, 19 ans).

« Quand il faut que j'aille à un endroit et que je sais pas où il est, il vaut mieux que je prenne la voiture parce qu'avec les transports en commun... » (Enquêté 4, 18 ans).

Cinq enquêtés disposent d'une voiture, mais ils ne sont que quatre à l'utiliser (la 5^{ème} n'a pas encore le permis). Trois d'entre eux ont plus de 25 ans (30 ans, 45 ans et 48 ans). Tous ont des revenus et des emplois plus ou moins réguliers. Il convient d'abord de noter que tous ont une utilisation relativement restrictive de leur véhicule. L'entretien et l'essence représentent des sommes importantes pour leurs petits budgets. Aussi on ne se déplace pas en voiture à la légère et dès que les transports collectifs présentent un avantage (ils sont aussi rapides ou ils évitent les problèmes de stationnement), ils sont privilégiés.

« Je me déplace avec le métro des fois... des fois avec les bus... des fois avec ma voiture... mais je la prends quand c'est nécessaire... quand j'ai quelque chose à faire pour rentrer vite... autrement je prends le bus... (...). Je prends ma voiture mais seulement si c'est nécessaire parce que l'essence coûte trop cher et il y a l'entretien... elle est tout le temps en panne... surtout quand on ne travaille pas régulièrement c'est pénible quoi... » (Enquêté 17, 48 ans).

La question de l'usage de la voiture est particulièrement sensible pour les plus âgés dont les emplois et les revenus sont vraiment irréguliers. Accepter un emploi demande un véritable calcul de sa rentabilité eu égard à l'investissement nécessaire par l'usage du véhicule personnel. On peut parfois demander à l'employeur de payer l'essence. Mais il n'est pas rare d'être obligé de refuser.

« Je prends la voiture à des moments... par exemple j'ai trouvé du travail qui était loin... à Vénissieux... je travaille 2H... je mets 20 mn pour y aller... ça fait un long trajet pour 2H... le patron ne paye pas toujours l'essence » (Enquêté 18, 45 ans).

« Pour le travail ça dépend combien d'heures ils donnent... s'il y a de l'intérêt dedans on pourrait prendre la voiture... par exemple je travaille avec quelqu'un et il me donnait trois heures mais en dehors de Lyon... des fois je prends la voiture... des fois il me donne sa voiture... le jour où il me donne pas la voiture une fois je lui ai demandé pour mettre trois litres d'essence et il a refusé... je ne pouvais pas faire... parce que si je travaille trois heures combien ça gagne ?... s'il faut 4 litres d'essence pour aller en dehors de Lyon ça ne m'arrange pas... je suis toujours perdant... il a refusé... je n'ai pas accepté la mission... c'était à 15 km et il n'y a pas de TC pour aller là-bas... même si vous allez jusqu'à Porte de Lyon les bus s'arrêtent là... si j'ai des propositions en dehors de Lyon je leur demande s'ils paient le transport... s'ils ne paient pas le transport je calcule les heures et combien ça gagne... je calcule si c'est rentable... par exemple si on dépense 50F pour avoir 80F c'est inutile... juste pour avoir 30F de plus ? pas la peine ! ... on utilise notre énergie et on utilise l'argent... il n'y a pas d'intérêt dedans... » (Enquêté 17, 48 ans)

Cet enquêté dont la voiture est vieille et souvent en panne, doit régulièrement demander à un tiers de l'emmener. Mais tous ne peuvent recourir à ce type de soutien.

2.2.4. Un accès limité aux voitures particulières par l'entourage

Parmi les représentations couramment répandues concernant la mobilité des plus pauvres, il en est une qui accorde une prépondérance au réseau familial qui fournirait en toutes circonstances des moyens de transport à ceux qui en sont démunis. L'analyse des entretiens pourrait conduire à relativiser cette vision. Mais les réponses restent très déterminées par la composition spécifique de l'échantillon. Les remarques qui suivent constituent, plus encore que celles des autres sections, des pistes à approfondir.

Parmi les formes d'entraide en transport possibles, le prêt de véhicule ou l'accompagnement en voiture particulière est très peu mentionné par les enquêtés¹². Si la plupart peut citer quelques expériences de ce type, elles ne semblent ni régulières, ni assurées. Deux types de contraintes économiques et sociales pourraient expliquer cette situation : le faible équipement en voiture particulière de leur réseau de sociabilité et un relatif rétrécissement de ce dernier avec l'expérience de la précarité.

Il apparaît d'abord que l'entourage des interviewés de cette étude dispose rarement de meilleurs moyens de transport. La motorisation est relativement faible dans la famille comme parmi les amis ou les connaissances¹³ des enquêtés. Nous avons vu au chapitre 3, que le nombre moyen de voiture par ménage variait entre 0,5 et 0,6 pour les ménages pauvres et très pauvres, tandis qu'il atteignait 1,2 pour les autres ménages. Ici l'effet est renforcé par l'échantillon sur lequel repose l'enquête qui est restreint et composé de profils très spécifiques. Les jeunes de moins de 25 ans des quartiers périphériques et les personnes sans domicile fixe représentent plus des 2/3 de l'échantillon. Dans un cas comme dans l'autre, la famille ou les pairs disposent encore moins que les autres de voitures particulières de manière régulière.

De plus, ceux de leur réseau de sociabilité qui disposent d'une automobile connaissent souvent des difficultés financières tout aussi importantes.

« Et dans tes amis, ton entourage, il y en a qui ont une voiture ? Ouais il y en a qui en ont mais ils sont un peu avarés sur l'essence donc pour les services c'est un peu... il faut s'y prendre 3 semaines à l'avance quoi. » (Enquêté 5, 19 ans).

C'est pourquoi les interviewés insistent eux-mêmes sur la nécessité de ne pas abuser des requêtes. Les demandes sont souvent réservées à certaines occasions qui sont jugées importantes et/ou inextricables et/ou exceptionnelles. En fonction des conditions sociales et matérielles d'existence, les interviewés évalueront différemment la nécessité d'un transport en voiture. Pour ceux qui bénéficient des ressources les plus importantes, un déplacement dans un lieu inconnu¹⁴ ou pour un entretien d'embauche sont des occasions légitimes. Pour les plus démunis, notamment les personnes sans domicile fixe, c'est l'approvisionnement en eau potable ou une urgence médicale qui seront jugés comme suffisamment pressants pour nécessiter une demande auprès d'une connaissance.

¹² Une autre forme d'entraide est l'accompagnement à pied ou en transports collectifs pour montrer le chemin.

¹³ Voir chapitre 2.

¹⁴ On retrouve ici l'opposition espace connu/inconnu. La voiture est ici synonyme de sécurité.

« *Moi je lui [à un employeur potentiel] ai dit : « Mais attendez, moi je ne peux pas faire autrement que de prendre le bus ». Ma famille n'est pas à ma disponibilité... je ne peux pas les appeler toutes les deux minutes pour leur dire : « Oui il faut m'aider » (...). Je ne vais pas les embêter tout le temps » (Enquêtée 15, 25 ans)*

« *Vous arrive-t-il de circuler comme passager ? Oui... j'ai des amis qui m'emmènent en voiture... mais je n'aime pas trop demander... je préfère être indépendant... j'ai été en fauteuil roulant et de devoir dépendre de quelqu'un c'est pas très agréable... les gens le font parce que c'est un peu une B. A. ... on sent qu'il y a une petite contrainte et on a son amour-propre... donc c'est pas toujours facile... » (Enquêté 21, 36 ans).*

Avoir plus de « ressources », être plus « démuné » : ces expressions n'ont pas seulement une dimension économique. L'analyse des entretiens montre combien l'accès à une voiture particulière est également corrélé avec la cohésion sociale du réseau de sociabilité dans lequel s'intègrent les enquêtés (excepté pour les plus jeunes¹⁵). Ainsi, parmi les personnes sans domicile fixe de l'échantillon, beaucoup se trouvent dans des situations de rupture avec les membres de leur ancien réseau de sociabilité, soit après des conflits, soit par le fait de l'immigration. Et il semble que l'on ne puisse parler de réelle solidarité avec ceux qui partagent leur situation¹⁶. Or, deux d'entre eux seulement affirment pouvoir avoir accès sous certaines conditions à une voiture particulière. Les autres semblent ne pouvoir compter sur aucun soutien de ce type.

Un certain nombre de chercheurs¹⁷ travaillant sur les phénomènes d'exclusion a pu montrer les liens forts qui existaient entre la précarisation sur le plan économique et professionnel et sur le plan des relations sociales. Ainsi Lagree (1994), explique dans son article sur l'« Exclusion sociale et la formation d'une underclass » que la pauvreté, la précarité et le chômage engendrent un « affaiblissement » des contacts avec la communauté (exception faite des jeunes habitants des grands ensembles). Il constate que ceux qui connaissent le chômage ou des situations précaires voient se dédensifier leur réseau de connaissances, diminuer leurs relations de voisinage : ils échangent moins de services, participent moins à tous les aspects de la vie collective et se replient sur un cercle de plus en plus étroit, souvent limité au foyer. S'interrogeant sur l'absence d'identité collective dans les grands ensembles, Villechaise (1997 : 363) dresse le même constat : « *Dans la cité (...) les relations qui parviennent à se nouer entre locataires sont teintées de méfiance, instables et fragiles. Les habitants voient dans la propension à « voisiner » la source de nombreux dangers, les ragots d'abord, mais aussi les abus de toute sorte* ». Le repli sur la cellule familiale et sur une parenté très élective semble la norme. On comprend dans cette optique, que les chances de trouver des moyens de transport (déjà plus rarement distribués statistiquement) soient encore diminuées.

Nous ne pouvons, ni ne souhaitons, nous inscrire dans un débat sur la force ou la faiblesse de la cohésion sociale parmi les catégories sociales les plus défavorisées. Nous ne prétendons pas plus nier l'existence de réseaux d'entraide, notamment en matière de transport. La dimension de cette enquête qualitative reste bien trop limitée pour en tirer

¹⁵ Pour plus d'informations sur la circulation hiérarchisée des biens entre les jeunes des quartiers périphériques voir Lepoutre (1997).

¹⁶ Pour en savoir plus sur l'isolement social des personnes sans domicile fixe, on peut consulter les travaux de Garnier-Muller (2000).

¹⁷ Voir notamment : Elias (1997), Villechaise (1997), Lagree (1994), Paugam (1996) et Schwartz (1990).

des conclusions. Cependant, croisée aux résultats de recherches centrées sur l'exclusion, elle nous semble suggérer de ne pas idéaliser la capacité des classes populaires à mobiliser d'inépuisables ressources.

2.2.5. *Appréciation de la tarification sociale*

Dans un article intitulé « Sans domicile à Paris : une typologie de l'utilisation des services et du mode d'hébergement », Marpsat et Firdion (1998) ont pu montrer qu'il existait une forme de compétition entre pauvres au sein d'un système d'assistance basé sur des critères rigides et stigmatisants¹⁸ qui constituent en véritables atouts ce qui hors du système d'assistance est perçu et vécu comme un handicap : être sans domicile, sans revenu, inscrit à l'ANPE depuis un certain nombre d'années, être une femme avec un enfant, etc. Dans une moindre mesure, on pourrait dresser ce même type de constat à propos de la tarification sociale des transports collectifs lyonnais : tous les enquêtés n'y ont pas accès et ceux qui s'en trouvent rejetés ne sont certainement pas des nantis.

En premier lieu, il faut noter que de nombreux interviewés ont mentionné une réelle opacité quant aux différents tarifs existants. Souvent ce n'est qu'en interrogeant les travailleurs sociaux, alors « qu'on n'en peut plus », que l'on accède aux informations. Dans certains cas, nous avons laissé, après l'entretien, le guide édité par les transports collectifs aux enquêtés.

« Avant je prenais un plein abonnement à 283F... le tarif qui était normal... donc comme je ne pouvais plus... donc j'avais fait part au CCAS d'une demande d'aide... je n'arrivais plus à avoir d'argent pour pouvoir manger donc je suis allé voir l'AS et c'est comme ça que j'ai appris qu'il y avait une aide au niveau des TC... après quand j'en ai parlé autour de moi aux personnes qui sont dans la même situation financière elles m'ont dit qu'elles savaient... ce n'était pas inscrit sur les panneaux des arrêts de bus... il y avait différentes mentions mais ce titre là n'était pas indiqué et ce n'était pas non plus indiqué dans les bus... je n'avais jamais eu non plus le livret des tarifs... ni dans ma boîte aux lettres non plus et je n'ai pas eu l'idée de me renseigner... j'ai simplement demandé si il y avait un droit par rapport à l'invalidité... un tarif réduit et on m'a répondu non et point final... donc je n'ai pas insisté... dans une agence TCL à Lyon... » (Enquêté 21, 36 ans).

La difficulté d'accéder à l'information est redoublée par la difficulté à la comprendre. L'existence d'une multiplicité de tarifs variables en fonction d'une multiplicité de critères rend perplexe les interviewés qui ont souvent un peu de mal pour s'y retrouver. Ils comprennent rarement pourquoi des personnes connaissant, de leur point de vue, la même situation socioéconomique, ne bénéficient pas des mêmes avantages. Quand enfin ils perçoivent ou quand on leur montre la catégorie à laquelle ils pourraient appartenir, certains manifestent une certaine stupeur devant la rigidité des critères qui peuvent leur paraître trop stigmatisants.

« Il y a quand même des abonnements qui sont proposés, il y en a un à 50 francs et un à 100 francs... c'est pour des personnes soit qui sont au RMI, soit qui sont titulaires de l'AUD (...) Ca alors... Je savais pas ça... Je suis pas au RMI, J'ai pas encore l'âge pour ça... [On leur montre le guide tarifaire] Vous en avez pas un autre comme ça ? [Non mais vous pouvez garder celui-là...] Et où c'est qu'il faut que j'aille pour ça là ? Pour avoir un truc comme ça et l'abonnement ? [Ca je l'ai eu à Laurent Bonnevey...] Au bureau des TCL ? C'est bien ça... On va

¹⁸ Cette analyse est également défendue par Agnès Villechaise.

ramener un petit truc comme ça... [Ils lisent les conditions d'obtention de l'abonnement à 50 francs] Faut vraiment être dans... Faut être à fond dedans... »
(Enquêté 2, 20 ans).

Ainsi l'enquêtée 4 répugne à se rendre au CCAS pour chercher son ticket car elle y côtoie des personnes avec lesquelles elle préférerait garder le plus de distance et nous avons rencontré une personne sans domicile fixe depuis de nombreuses années qui considérait qu'il n'était « pas assez pauvre pour en arriver là » - il touchait encore quelques allocations des ASSEDIC.

« A la mairie au service des ressources humaines ou je sais pas quoi. [Le CCAS ?] Ouais peut-être, un truc pour les cas sociaux ! Mais c'est vrai en plus il y a que des cas sociaux là-dedans. Moi je vais juste pour acheter un ticket de bus. Mais ils sont toujours en train de pleurer là-bas, en train de demander des sous et tout. C'est vrai en plus... des tickets pour acheter à manger... Ils sont graves ! »
(Enquêtée 4, 18 ans).

L'accès à la tarification peut enfin se traduire par de multiples démêlés administratifs qui obligent à fournir de nombreux papiers attestant de la situation, à revenir plusieurs fois car le dossier a été mal traité, à entrer en conflit avec les agents d'accueil pour établir ses droits. Ce dernier obstacle à l'abonnement réduit est souvent mal vécu par des personnes qui ont le sentiment d'être écrasées par ce qu'elles appellent « la paperasserie ».

Il faut cependant noter que ce discours n'est pas unanimement répandu. Certains déclarent n'avoir rencontré aucun problème pour obtenir l'information et le coupon, soit qu'ils se soient eux-mêmes renseignés (souvent ce sont des personnes disposant de réelles perspectives socioprofessionnelles), soit qu'ils aient été totalement pris en charge par les services sociaux, (comme dans le cas des personnes sans domicile fixe).

Lorsqu'enfin, ils obtiennent le précieux abonnement, la plupart des enquêtés le perçoivent comme un gage de sécurité. Avoir un abonnement rassure, donne le sentiment « *d'être comme tout le monde* » et de pouvoir se déplacer « *en toute liberté* »¹⁹. Le nombre de déplacements augmente pour certains, pour d'autres ils sont facilités (la marche à pied semble nettement diminuer), pour d'autres encore l'usage des transports collectifs sans la crainte permanente d'être contrôlé apparaît comme un réel confort.

« Là je suis beaucoup plus libre... je peux sortir davantage ça a été quelque chose de très important cet abonnement... je n'ai plus ce trac... ce souci... de me dire je ne vais pas pouvoir sortir... je vais rester enfermé toute la semaine... ça m'est arrivé... c'est-à-dire quand vous avez 3.700F avec un loyer de 2.400F... une APL de 1.000F et puis la nourriture... il nous reste 33F par jour... c'est difficile de pouvoir faire toujours comme on veut ... si en plus ça tombe dans les périodes des anniversaires de famille... où il y a toujours quelque chose... c'est dur à gérer... donc c'est un grand plus... » (Enquêté 21, 36 ans).

« C'est avantageux pour moi... je suis vraiment contente parce que quand je n'ai pas beaucoup de moyens... c'est quand même avantageux parce que 300F et quelques tous les mois... c'est cher... qu'il faut enlever encore et encore autre chose après... ça me permet déjà d'être en règle et bien et tranquille avec ça... je

¹⁹ Entre guillemets, nous reprenons des expressions entendues au cours des entretiens.

ne me déplace pas forcément plus... mais je sais que c'est possible de me déplacer si j'en ai besoin... » (Enquêtee 16, 29 ans).

Mais tous les enquêtés ne bénéficient pas de la tarification sociale. On rencontre deux cas de figure qui sont déterminés par l'âge. Le premier cas est celui des plus jeunes pour qui, la fraude reste le tarif le moins cher. Ainsi nous avons rencontré de jeunes hommes qui possédaient une carte leur donnant accès à des coupons à tarifs réduits qu'ils n'achetaient jamais.

Dans leurs discours, la fraude apparaît à la fois comme une fatalité, une solution économiquement rentable et comme un mode de protestation. Ce serait une fatalité, car le manque de moyens ne laisserait pas d'autre choix. Elle serait rentable car les risques sont jugés très faibles : les risques de contrôles pourraient être plus ou moins maîtrisés par différentes techniques²⁰ et en cas d'amendes, l'absence de ressources rendrait caduque toute tentative de recouvrement. Enfin elle constitue un mode de protestation pour ceux qui estiment soit que le service est mauvais (notamment en direction des quartiers périphériques) soit que les transports en commun devraient être gratuits.

L'autre catégorie ne disposant pas de tarification sociale se compose de personnes plus âgées, qui soit pourraient en bénéficier mais n'ont pas l'information, soit possèdent des emplois et des revenus réguliers ou irréguliers mais supérieurs aux seuils établis par les différents critères. En l'absence d'abonnements réduits, être en situation de pauvreté et se déplacer nécessitent de faire des choix notamment entre les tarifs existants. Le manque d'argent oblige parfois à opter pour des titres de transport qui ne sont pas forcément les plus avantageux mais qui permettent un certain équilibre budgétaire.

Qu'ils n'aient pas d'abonnement réduit ou qu'ils aient rencontré des difficultés pour l'obtenir, la plupart des interviewés font valoir deux principes d'aide qu'ils jugent plus conformes à leurs besoins : soit une prise en charge totale par les services sociaux soit un tarif adapté non pas à un statut mais aux revenus.

2.3. Des contraintes à toutes les étapes de l'insertion professionnelle

Cet ensemble de contraintes que nous avons décrit déterminent les conditions d'insertion des plus pauvres à la vie sociale. Si pour un certain nombre d'activités (loisirs, sociabilité, santé, démarches administratives), ils peuvent s'organiser de manière à concentrer leurs déplacements sur des espaces restreints et bien desservis, il en est sur lequel ils ont peu de prise, c'est l'emploi.

Deux discours s'opposent dans les entretiens. Certains considèrent que leur situation ne leur permet pas d'émettre des réserves quant à la localisation d'un éventuel poste. « On trouve ce qu'on prend » est une phrase courante. Il s'agit généralement des interviewés qui disposent des moindres perspectives d'insertion. Ceux qui perçoivent des chances de « s'en sortir », déclarent essayer de tenir compte de leur manque de moyens de transport en choisissant les missions les plus rentables, en cherchant des opportunités dans un périmètre restreint ou en essayant de trouver des emplois où le transport est fourni.

²⁰ Comme éviter le territoire des contrôleurs, voyager avec un titre de transport périmé, fournir une pièce d'identité avec une mauvaise adresse, falsifier des cartes d'abonnement mensuel par le remplacement de la photo du titulaire, etc.

Dans tous les cas, le manque de moyens de transport, et particulièrement l'absence de véhicule personnel, apparaît comme un obstacle à toutes les étapes de l'insertion professionnelle : lors de la recherche d'emploi d'abord, dans la mesure où les zones de recherche s'inscrivent dans un périmètre limité (c'est souvent dans le même quartier que l'on se rend régulièrement pour visiter les agences d'intérim), et dans la mesure où les postes peuvent être sélectionnés en fonction de leur accessibilité.

Les interviews révèlent également des contraintes lors de l'entretien d'embauche. Les aléas des transports collectifs exposent fréquemment à des retards (surtout quand on doit se rendre dans un lieu inconnu où il est difficile d'estimer les imprévus) - quand des grèves n'obligent pas à déplacer le rendez-vous. Ces cas de figure (retards, grèves) viendraient renforcer la mauvaise opinion des employeurs potentiels à l'égard des salariés captifs des transports collectifs jugés moins fiables. L'exemple narré par l'interviewée 15 est à ce sujet exemplaire :

« Une chose très désagréable c'est que ces derniers temps ils étaient souvent en grève... alors là ça a été la catastrophe... je veux dire mon entretien d'embauche... c'était celui de Saint-Cyr... j'ai été obligée de le déplacer... le Monsieur m'a un petit peu dit : "Oh écoutez ! il faudrait vous arranger autrement"... moi je lui ai dit : "mais attendez je ne peux pas faire autrement que de prendre le bus"... (...) Vous pensez que ça a été un handicap dans l'entretien d'embauche ? Oui... parce qu'il m'a dit : "Je vais être franche avec vous... si à chaque fois qu'il y a une grève de bus vous ne pouvez pas venir ça n'ira pas"... Je lui ai dit que j'essaierais de m'arranger... mais comment s'arranger ?... » (Enquêtée 15, 25 ans).

Enfin pour se rendre quotidiennement à leur travail les interviewés rencontrent encore des difficultés. Les grèves peuvent les contraindre à rester chez eux, ce qui est rarement du goût de leurs employeurs. La longueur des trajets (parfois deux heures par jour) use leurs forces. Et lorsque leur emploi consiste en missions de mise à disposition auprès de particuliers ou de collectivités, la parcellisation des horaires et la dispersion géographique rendent impossibles l'utilisation des transports collectifs et problématiques l'usage de la voiture, quand elle existe.

3. CONCLUSION

La demande concernant des aides au transport, telle qu'elle a pu être approchée au moyen des carnets de bord et complétée par les enquêtes qualitatives, traduit la réalité de la question pour les personnes en situation de pauvreté.

L'analyse de la demande effective révèle que les difficultés liées au transport sont perçues comme plus importantes par les acteurs de l'accueil et de l'insertion qu'elles ne semblent l'être dans la réalité. On retiendra ainsi que 15 personnes sur 100 qui sont reçues dans des structures locales évoquent des difficultés liées au transport. C'est surtout l'accès à l'emploi, aux stages et à des formations qui génère l'expression de demandes d'aides au transport, demande qui reste en grande majorité ciblée sur les transports collectifs urbains.

Par ailleurs, lorsque l'on interroge directement les personnes en situation de précarité sur les espaces qui leur demeurent inaccessibles par manque de moyens de transport, ils tendent à nier l'existence de véritables obstacles. Selon eux, lorsque l'on veut se déplacer, on peut aller partout. Pourtant la description des pratiques et des représentations des mobilités montre qu'il existe de réelles difficultés liées au transport qui ont, pour certains, une très forte influence sur les possibilités de participation à la vie sociale, notamment en matière d'emploi.

L'opposition apparente entre ces différents constats nous ramène à la faiblesse des liens communément perçus entre pauvreté et transport. En effet, on peut se demander si tout ne se passe pas comme si les difficultés quotidiennes de transport ne parvenaient pas à se matérialiser en demande d'aide concrète ; soit parce que l'accès à l'information et à la tarification sociale paraîtrait opaque et complexe à ceux qui en ont le plus besoin, soit parce que ces derniers eux-mêmes ne percevraient pas les problèmes de mobilité comme un « domaine » relevant de l'action sociale.

CONCLUSION GENERALE

Le lien pauvreté-mobilité, tel que nous l'avons abordé, n'est pas suffisant, et loin s'en faut, pour décrire une partie des processus nourrissant la pauvreté et une partie des freins possibles à l'intégration sociale dans son ensemble. Toutefois la mise en évidence tout à la fois de la perception croissante de l'importance des freins liés au transport et de la réalité du phénomène conduisent à interroger les dispositifs existants d'aide au transport et plus généralement les politiques sociales dans leur ensemble.

La pauvreté ne se réduit pas à des catégories institutionnelles

A partir de quand peut-on dire qu'une personne est en situation de pauvreté voire de grande pauvreté ? Qu'est-ce qu'un « besoin de transport » ? Ces questions traversent ce document car elles interrogent autant les chercheurs que les praticiens. Nous avons vu au cours de l'état des lieux bibliographique combien le concept de pauvreté était difficile à définir et combien de situations diversifiées il pouvait recouvrir. Face à cette hétérogénéité, le choix de cibler l'action sociale sur des personnes relevant de catégories institutionnelles bien identifiées (Rmistres, personnes inscrites à l'A.N.P.E., personnes retraitées, etc.) exclut de fait une partie non négligeable de la population pour qui l'accès aux différents modes de transport reste problématique, comme l'ont montré les entretiens qualitatifs.

Une perception qui amplifie le phénomène...

Le poids important accordé dans la presse au cours des années 2000-2001 aux questions de gratuité ou plus généralement de lien entre les transports et l'exclusion reflète une perception tout à fait réelle du questionnement par l'opinion publique, mais aussi par les politiques et par les acteurs de l'action sociale. Nous avons pu mettre en évidence, qu'en moyenne, les structures enquêtées estiment à un peu moins d'un tiers la proportion de personnes qu'elles accueillent et pour qui le transport est à un moment donné un frein ou une préoccupation majeure.

...une demande effective qui relativise mais confirme la réalité du frein

La demande exprimée, à travers les carnets de bord remplis au cours d'une semaine dans 120 structures d'accueil et d'insertion, confirme la réalité de l'existence de demandes d'aide au transport. Ces demandes d'aide au transport sont évoquées par 15 % environ des personnes qui s'adressent à une structure d'accueil, d'insertion ou d'hébergement. Ce qui correspond à un ordre de grandeur globalement deux fois moindre que la perception même du questionnement par les acteurs de l'action sociale. Ce cadrage quantitatif de la demande d'aide au transport constitue un des principaux résultats de cette recherche, notamment au regard des objectifs. Cette proportion de 15 % est suffisamment élevée pour que l'on puisse en conclure que le déplacement est un problème bien réel pour les plus démunis. On relèvera également que ce taux est vraisemblablement sous estimé, du fait d'un manque d'information vérifié tant auprès des structures que des personnes concernées sur les possibilités d'aide au transport.

Les professionnels de l'action sociale devraient ainsi évoquer plus systématiquement les questions de mobilité (comme ils évoquent les questions de logement ou autres). Si une politique locale (mesures de tarification sociale) existe, elle doit être connue, pour ne pas créer de l'inégalité entre ceux qui savent et ceux qui ne savent pas.

Un frein perçu comme surtout lié à l'emploi...

Pour les structures enquêtées, il est indéniable que le frein majeur réside dans l'accès à l'emploi, à la formation ou aux stages. On retrouve là un élément mis en évidence dans la revue de la littérature et relatif à ces demandes « politiquement correctes » car s'inscrivant dans une logique d'insertion. Bien évidemment pour ces structures d'autres motifs sont également perçus comme présentant des enjeux, mais très nettement en retrait par rapport aux premiers.

L'opposition des deux discours, qui était en quelque sorte à la base de notre questionnement, entre d'un côté l'absence totale de difficulté liée au transport ou à l'inverse les difficultés de transport vues comme un frein absolu, est de fait assez artificielle. Nous avons pu montrer que les difficultés de transport sont un frein bien réel quant à l'accès à l'emploi. A l'inverse, le fait que des déplacements se fassent de toute façon, n'exclut pas la situation inégalitaire dans laquelle se trouvent les personnes qui, de ce fait, doivent « galérer ».

... une demande plus diversifiée

Les demandes d'aide au transport recensées relativisent le lien entre transport et emploi et font apparaître des besoins concernant un ensemble de motifs, ou plus précisément de manière non négligeable des motifs liés aux démarches administratives ou à la vie quotidienne. Bien évidemment l'expression de ces demandes est également liée aux types de structures analysées, l'emploi (ou plus généralement l'insertion) étant plus évoqué dans les missions locales ou les associations, et les demandes les plus diversifiées dans les mairies et les CCAS.

On peut également relever que les demandes diversifiées sont moins formulées sur l'agglomération nancéenne, où les mesures de tarification sociale dans les transports urbains sont les moins développées parmi les trois agglomérations étudiées. Dans cette ville la demande effective rejoint la perception de cette demande, associant demandes d'aide au transport et insertion (emploi, stage, formation, entretien...).

Un frein financier dans un contexte d'offre globalement perçue comme satisfaisante

Là encore, il ne fait aucun doute que le frein essentiel est lié aux difficultés financières des personnes. Moins de 15 % de la demande effective d'aide au transport semble pouvoir être reliée à des questions d'offre, pour des déplacements hors ville centre, dans ou hors périmètre des transports urbains. Si les questions d'offre ne sont pas absentes et correspondent ponctuellement à des soucis réels, ce sont surtout les aides et notamment les tarifs sociaux dans les transports collectifs urbains qui peuvent répondre à l'essentiel des besoins. Ce point peut d'ailleurs être relié à une demande de plus en plus forte évoquée précédemment de mesures concernant plusieurs motifs, voire tous les motifs, de déplacements, demande à laquelle répondent des solutions telles que des abonnements gratuits ou à tarifs très réduits.

Des profils spécifiques

Les profils des personnes en situation de pauvreté ou de précarité ne sont pas figés dans le temps. Toutefois, la méthodologie employée nous permet tout au plus de donner une « photo » des profils actuels. Ainsi, comme cela a été pointé par la revue de la littérature sur le sujet, notre enquête confirme le poids important des jeunes, des femmes notamment retraitées, des familles monoparentales ou des célibataires dans les populations les plus défavorisées. Parmi ces personnes ou ménages, si le chômage ou le RMI sont le lot des trois quarts des personnes recensées comme ayant formulé des demandes d'aide au transport, on peut également relever la part non négligeable (6 %) de salariés, « les salariés pauvres ».

La précarisation de l'emploi génère des difficultés et des demandes supplémentaires

Le lien entre transport et intégration professionnelle se pose cruellement dans le cadre de la précarisation des formes d'emploi, et ce d'autant plus que les problèmes rencontrés par les personnes sont souvent complexes. Leur situation, à la périphérie de la pauvreté institutionnelle leur interdit souvent l'accès aux tarifications sociales. Tandis que leurs diverses « missions » peuvent les conduire quotidiennement en de multiples lieux de l'agglomération pour quelques heures. Leur accès à l'emploi est alors éminemment conditionné par un calcul rigoureux de rentabilité économique du déplacement et par le recours régulier à des demandes ponctuelles auprès des structures d'assistance, demandes qui accroissent le sentiment de dépendance et rappellent, s'il le fallait, qu'on ne « s'en sort » jamais tout à fait.

Des évolutions tarifaires certaines...

Les évolutions tarifaires mises en évidence confirment le développement de mesures fortes de tarification sociale (abonnements gratuits ou très réduits...) dans les réseaux français, et notamment les plus gros au cours des années 90. Perception croissante d'une montée de la précarité et mobilisations diverses pour l'accès au transport pour tous, peuvent expliquer cette évolution qui a conduit 22 réseaux à introduire des tarifs très sociaux entre 1993 et 1999.

Le fait marquant, au cours de la période analysée (93-99) est l'apparition de tarifs très réduits qui, ciblés sur les populations les plus précarisées, procèdent d'une logique de redistribution, dont les bénéficiaires n'en sont pas moins clients à part entière de l'opérateur transport.

Dans le même temps la volonté de cibler les plus défavorisés est manifeste. Là encore de plus en plus de réseaux mettent en place des mesures tarifaires ciblées pour des populations particulières identifiées par un statut (chômeur, RMI...). L'attribution des mesures très « sociales » est conditionnée par des critères de revenu de la personne ou du ménage.

Par rapport à la demande effective en matière d'aide au transport, le développement de titres gratuits ou très réduits notamment de type abonnement pour couvrir l'ensemble des besoins de déplacements (quel que soit le motif) répond indéniablement aux besoins exprimés, tels que nous avons pu les mettre en évidence.

Ainsi, par rapport à des travaux antérieurs mettant en évidence la nécessité de titres de type tickets à faible prix ou tickets courte distance, il semble que l'extension des besoins ou la prise de conscience que les transports concernent de nombreux motifs de la vie

quotidienne plaideraient plutôt pour l'introduction d'abonnements gratuits ou à tarifs très réduits pour les personnes défavorisées.

...mais avec des trous dans les mailles du filet

Toutefois, cette évolution vers des politiques ciblées en fonction du statut et du revenu laisse de nombreuses personnes en dehors du filet des politiques tarifaires sociales. Ces personnes peuvent être exclues de par leur statut, comme les chômeurs non déclarés mais aux revenus effectivement très faibles voire inexistantes ou les jeunes, très souvent écartés des mesures fortes de réduction tarifaire, ou encore les salariés « pauvres », parce qu'ils ont un emploi. Ils peuvent être également exclus des mesures sociales par un simple dépassement des seuils définis, ce qui se traduit parfois par du tout (gratuité) ou rien (pas de réduction).

Une amplification des distorsions émanant des pratiques des structures et des populations

Les conséquences des politiques ciblées des réseaux sont renforcées par les structures de l'action sociale et par les populations elles-mêmes. Les premières, bien que conscientes de l'importance de l'accès au transport pour la participation à la vie sociale, ne disposent souvent pas d'outils propres au transport. Elles interviennent souvent auprès des personnes en difficulté soit de manière très ponctuelle, soit à partir des approches dans lesquelles elles se sont spécialisées (approches qui se structurent à partir de dispositifs relativement rigides), soit enfin en se saisissant de la tarification sociale, elle-même définie pour des profils très fléchés. Quant aux personnes en difficulté, on remarque une forte adaptation aux contraintes et une relative méconnaissance des aides en dehors de tout encadrement caritatif. C'est souvent quand elles sont dans des situations institutionnellement reconnues de pauvreté qu'elles apprennent l'existence d'aides (le cas des personnes sans domicile fixe rencontrées en entretien est à ce titre exemplaire) et qu'elles en perçoivent le contour, ne demandant souvent que ce qu'il est possible d'obtenir. C'est ainsi que l'on peut expliquer l'écart mis en avant par l'enquête entre d'une part, une forte demande de voiture particulière perçue par les structures et exprimée dans les entretiens avec les personnes en difficulté et d'autre part, une demande effective (relevée par les carnets de bord) très concentrée sur les transports collectifs.

Une nécessaire continuité des dispositifs, selon les revenus...

Concernant la question de l'exclusion des mesures tarifaires sociales par le statut ou par les « seuils », des dispositifs progressifs devraient pouvoir être mis en place, contribuant ainsi à dépasser les risques de « trappe à pauvreté ».

Dans un double souci d'équité et de pertinence, les systèmes de tarification fondés sur le revenu comme seul critère ouvrant droit à une tarification discriminante devraient être privilégiés. Un tel système existe à Dunkerque (Harzo et Couty, 2000). Nous avons pu constater, alors même que l'autorité organisatrice a supprimé la gratuité pour la remplacer par une tarification très réduite, à quel point il est unanimement considéré comme « juste » par les usagers de l'agglomération dunkerquoise.

...et une approche individualisée

Des besoins ponctuels existent auxquels il est difficile de répondre par des politiques globales. On retrouve là par exemple les entretiens d'embauche dans des zones peu ou mal desservies par les transports collectifs, des situations ponctuelles de précarité...

Dans ces cas la réponse institutionnelle n'est pas adaptée et doit être compensée par des possibilités d'intervention au niveau des structures d'accueil et d'insertion. A côté des mesures tarifaires institutionnelles, pourquoi ne pas mettre à disposition de ces structures les même titres à usage diversifié et dont l'attribution serait arrêtée au niveau même des structures ? Encore faut-il que ces dernières en soient motrices et ne reculent pas devant le risque de « guichet ».

BIBLIOGRAPHIE

- Abdelkrim Chikh R. (1994), "Transports et parcours, Déplacements des femmes immigrées dans les quartiers périphériques", *Villes et Transports*, Actes du séminaire (Tome 1, 1991-1992), Plan Urbain.
- Abdelmalki L., Mundler P. (1997), "Le développement humain. Sources, itinéraire et mesure du concept", *Informations et commentaires*, n°100, pp. 26-36.
- Ampt L. (1994), "Definition and measurement of transport poverty", *Seventh International Conference on Travel Behaviour*, 13-16 juin, Chili, 17 p.
- ARCH'URBA (1996), *Les jeunes des quartiers en difficulté - mobilité et sécurité des déplacements*, DRAST, rapport de recherche, novembre.
- Atkinson T. (1998), "La pauvreté et l'exclusion sociale en Europe", in Atkinson T., Freyssinet J., Glaude M., Seibel C. *Pauvreté et exclusion*, Conseil Economique et Social, La documentation française, pp. 11-36.
- Atkinson T., Glaude M., Olier L., Piketty Th. (2001), *Inégalités économiques*, Paris, La documentation française, 384 p.
- Baneth J. (1998), "Les indicateurs synthétiques de développement", *Futuribles*, n°231, mai, pp. 5-27.
- Banque Mondiale (1990), *Rapport sur le développement dans le monde 1990. La pauvreté*, Washington, D.C., Banque Mondiale, 288 p.
- Begag A. (1995), *Espace et exclusion. Mobilité dans les quartiers périphériques d'Avignon*, Paris, L'Harmattan, 165 p.
- Bey M. (1999), "Recherches sur la pauvreté: état des lieux. Contribution à la définition d'une définition de la problématique", *Revue Tiers Monde*, Vol. XL, n°160, pp. 871-870
- Bichot J., Marcilhacy D. (1998), *L'inéquité des minima sociaux. Le niveau de vie selon la composition des ménages*, *Futuribles*, juin, pp. 5-27.
- Blanchet A. (1992), *L'enquête et ses méthodes: l'entretien*, Paris, Nathan, 125p., coll. Sociologie.
- Bloch L., Estrade M.A. (1998), Les emplois précaires sont-ils un marchepied vers les emplois stables en France ?, in Atkinson T., Freyssinet J., Glaude, M., Seibel C., *Pauvreté et exclusion*, Conseil Economique et Social, La documentation française, pp. 125-131.
- Bonnel P., Claisse G., Mignot D. (1998), *Economie et politique de transports*, Cours de deuxième année de l'ENTPE, Vaulx-en-Velin.
- Bourdieu P. (1979), *La Distinction*, Paris, Les Editions de Minuit, 670 p.
- Castells M. (1981), *La question urbaine*, Paris, Maspéro, 528 p.
- Caussat L. (1998), "Les minima sociaux en France", in Atkinson T., Freyssinet J., Glaude, M., Seibel C., *Pauvreté et exclusion*, Conseil Economique et Social, La documentation française, pp. 113-124.

- CERC (1993), *Précarité et risque d'exclusion en France*, Document du CERC n° 109, 3ème trimestre 1993, La Documentation Française, 169 p.
- CETE de l'Ouest (1996), *La mobilité et les pratiques de déplacements des personnes précaires et l'usage des transports urbains de l'agglomération nantaise*.
- Chevallier M. (1996), *Mobilité et autonomie, ségrégation urbaine et politique de désenclavement*, Rapport de recherche, Lyon.
- Claisse G. (dir.), Diaz Olvera L., Dille B., Klein O., Mignot D., Paulo Ch., Plat D., Pochet P. (2000), *Inégalités de déplacement et équité sociale : revenus, indices et inégalités d'accès à la VP*, résultats provisoires, Rapport intermédiaire 2, recherche financée par le PREDIT, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 68 p.
- CNT (1991), *Transports urbains et exclusion sociale*, 37 p.
- Cogneau D., Dumont J.-C., Loup J., Robillard A.S. (1996), *Pauvreté et développement : un bilan malaisé*, Document de travail, Développement et Insertion International (DIAL).
- Concialdi P. (1998), "Pauvreté", *Cahiers français*, n°286, pp. 68-77.
- Conseil Economique et Social (1995), *La grande pauvreté. Evaluation des politiques publiques de lutte contre la grande pauvreté*, Paris, Direction des Journaux Officiels, pag. mult.
- Conseil National de l'Information Statistique (1998), *Pauvreté, Précarité, Exclusion*, CNIS, Paris, 76 p.
- Coret S., Pelisson D. (1991), *Le grand commerce et la marche à pied dans les quartiers faisant l'objet de D.S.Q.*, Université Lyon 2, 48 p. + bibliographie + annexes.
- CSERC (1997), *Minima sociaux : entre protection et insertion*, La documentation française.
- Coutras J. (1994), "Vie familiale et organisation des transports", *Villes et Transports*, Actes du séminaire (Tome 1, 1991-1992), Plan Urbain.
- Diaz Olvera L., Mignot D., Plat D. (1998), *Les transports dans l'Est lyonnais. Eléments de cadrage pour une meilleure prise en compte des personnes à faible revenu*, Rapport pour UNI-Est, LET, février 1998, 38p. + annexes.
- Delalande D. (1998), "Richesse et pauvreté des nations", *Cahiers français*, n°286, pp. 78-87.
- Delarue J.M. (1991), *Banlieues en difficultés : la relégation*, Rapport au ministre d'Etat, ministre de la Ville et de l'Aménagement du territoire, Paris, Syros/Alternatives, 224 p.
- DIV (1993a), *Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville*, Paris, 36 p.
- DIV (1993b), "Ouvrir les quartiers", *Actes du symposium de Nantes*, 142 p.
- Economie et Statistique (1997), "Mesurer la pauvreté aujourd'hui", n° 308/309/310, INSEE.
- Elias N. (1997), *Les logiques de l'exclusion : enquête sociologique au coeur des problèmes d'une communauté*, Paris, Fayard, 278p.
- Fleurbaey M., Herpin N., Martinez M., Verger D. (1997), "Mesurer la pauvreté ?", *Economie et Statistique*, n° 308/309/310, pp. 23-32.
- Gallez C., Orfeuil J.P. (1997), "L'évolution de la mobilité quotidienne. Croissance ou réduction des disparités ? ", *Recherche Transports Sécurité*, n° 56, pp. 27-42.
- Garnier-Muller A. (2000), *Les « Inutiles ». Survivre en banlieue et dans la rue*, Paris, Les Editions de l'Atelier, 234p.
- GART (1997), "La tarification des demandeurs d'emploi et des autres précaires financiers dans les transports publics urbain et interurbains", *Information économique du GART*, n° 22.

- Gilles-Simon M.O., Legros M. (1995), *Politiques sociales : l'épreuve de la pauvreté*, CREDOC, Paris, 265 p.
- Gilles-Simon M.O., Legros M. (1997), "Les politiques sociales du point de vue des populations pauvres", *Economie et Statistique*, n°303, pp. 33-43.
- Glaude M. (1998), La pauvreté, sa mesure et son évolution, in Atkinson T., Freyssinet J., Glaude, M., Seibel C., *Pauvreté et exclusion*, Conseil Economique et Social, La documentation française, pp. 37-67.
- Godard X., Diaz Olvera L. (2000), *Pauvreté et transports urbains. Expérience française et villes en développement*, Rapport pour la Banque Mondiale dans le cadre de l'Urban Transport Strategy Review, SITRASS, Lyon, 109 p.
- Grignon C., Passeron J.C. (1989), *Le savant et le populaire. Misérabilisme et populisme en sociologie et en littérature*, Paris, Gallimard le Seuil, 260p.
- Grieco M. (1995), "Time pressure and low-income families : the implications for "social" transport policy in Europe", *Community development journal*, Vol. 30, n° 4, pp. 347-363.
- Guédez A. (1995), "L'exclusion en question et les transports", *Les annales de la recherche urbaine*, n° 68-69, pp. 164-169.
- Harzo Ch. (1999), *Transports et inégalités*, Approche bibliographique réalisée pour le PUCA, Observatoire Social de Lyon, 12 p., janvier.
- Harzo Ch., Couty F., Richard Ch. (1997), *Méthodologie d'ajustement de l'offre de transport et de la demande dans les quartiers d'habitat social*, Lyon, Observatoire Social de Lyon, 80 p. + annexes.
- Harzo Ch., Couty F. (2000), *Évolution et adaptation de la tarification sociale dans les transports publics de la Communauté Urbaine de Dunkerque*, Étude pour la Communauté Urbaine de Dunkerque, OSL, 2000.
- Harzo Ch., Rosales-Montano S. (1994), *Tarification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province*, Lyon, Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon - Observatoire Social de Lyon, 164 p.
- Harzo Ch., Rosales-Montano S. (1995), *Chômage et déplacements (impact du chômage sur les pratiques et attitudes en matière de déplacements urbains)*, Lyon, Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon - Observatoire Social de Lyon, 119 p.
- Herpin N., Verger D. (1997a), "La pauvreté une et multiple", *Economie et Statistique*, n°308/309/310, pp. 3-22.
- Herpin N., Verger D. (1997b), "Les étudiants, les autres jeunes, leur famille et la pauvreté", *Economie et Statistique*, n°308/309/310, pp. 211-227.
- Herpin N., Verger D. (2000), *La consommation des Français. 2. Transports, loisirs, santé*, Paris, La Découverte, 122 p. (Coll. Repères).
- Heurgon E. (1993), "Nouvelles problématiques en matière de tarification sociale", Spector, Thérèse (sous la direction de), *Déplacements et liens sociaux*, Séminaire du CETUR Déplacements et liens sociaux, octobre 1992-juillet 1993, Bagneux, CETUR, pp. 183-185.
- Hourriez J.M., Olier L. (1997), "Niveau de vie et taille du ménage : estimations d'une échelle d'équivalence", *Economie et Statistique*, n°308/309/310, pp. 65-94.
- Hourriez J.M., Legris B. (1997), "L'approche monétaire de la pauvreté : méthodologie et résultats", *Economie et Statistique*, n°308/309/310, pp. 35-63.
- INSEE-SES (1998), *Les Comptes des Transports en 1997*, INSEE.

- Julhiet A., Spector Th. (1992), *Les Transporteurs face au désenclavement des quartiers*, Bagneux, CETUR, 54 p.
- Kanbur R., Squire L. (1999), *The Evolution of Thinking about Poverty: Exploring the Interactions*, World Bank, 39 p.
- Kaufmann J.C. (1985), " « S'en sortir », « pas de problème », « faire avec » : au cœur de la culture populaire (note de recherche) ", *Anthropologie et Sociétés*, 9 (2), pp. 195-201.
- Köhler J., Luchmann H.J., Wadeskog A. (1999), *Expenditure on environmentally sensitive goods and services : household spending in Europe*, Department of Applied Economics - University of Cambridge, 21 p. (Coll. DAE working papers, n°9903).
- Lagarenne Ch., Legendre N. (2000), "Les travailleurs pauvres en France : facteurs individuels et familiaux", *Economie et Statistique*, n°335, pp. 3-23.
- Lagrée J.C. (1994), "Exclusion et formation d'une underclass", in Bouchayer F. (dir.), *Trajectoires sociales et inégalités. Recherches sur les conditions de vie*, Ramonville ST-Agne, Edition Erès, pp. 297-325.
- Lardjane F. (1996), *Restructurations spatiales et problématiques des déplacements dans six quartiers sensibles d'Ile-de-France*, IPRAUS Développement, 106 p.
- Lautier B., Salama P. (1995), "De l'histoire de la pauvreté en Europe à la pauvreté dans le Tiers Monde", *Revue Tiers-Monde*, Vol. XXXVI, n°142, pp. 245-255.
- Lepoutre D. (1997), *Cœur de banlieue : codes, rites et langages*, Paris, Odile Jacob, 362 p.
- Linden G., Meyer L. (2000), « Pauvreté monétaire persistante et exclusion sociale dans l'Union européenne », *Statistiques en Bref, Population et Conditions Sociales*, n°13/2000, EUROSTAT.
- Lollivier S., Verger D. (1997), "Pauvreté d'existence, monétaire ou subjective sont distinctes", *Economie et Statistique*, n°308/309/310, pp. 113-142.
- Madre J.L. (1981), *La tarification des transports urbains comme outil de politique sociale*, Paris, CREDOC, 93 p.
- Madre J.L. (1987), *Intervention publique et transports de voyageurs*, Caen, Paradigme.
- Marpsat M., Firdion J.M. (1998), "Sans domicile à Paris : une typologie de l'utilisation des services et du mode d'hébergement", *Sociétés Contemporaines*, n°30, pp. 111-155.
- Maurin E., Chambaz C. (1996), « La persistance de la pauvreté et son évolution. Une évolution sur données françaises », *Economie et Prévision*, n°122, janvier.
- Maxwell S. (1999), "The Meaning and Measurement of Poverty", *ODI Poverty Briefing*, n°3, p. 6.
- Mignot D. (1999), *Les services à la personne : approche par l'analyse de la répartition des établissements sur l'agglomération lyonnaise*, Rapport intermédiaire n°2 pour le PREDIT, Septembre 1999, 49 p.
- Mignot D. (2000), *La croissance éclatée des villes*, Thèse d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lumière Lyon 2, 13 décembre 2000, 163 p. + pièces jointes.
- Mignot D. (dir.), Rosales-Montano S., Harzo Ch., Cusset J.M., Diaz Olvera L., Deguilhem Y., Lainez, V., Paulo Ch., Pelot V., Routhier J.L. (2000), *Mobilité et Grande Pauvreté, Rapport intermédiaire 1*, recherche financée par le PREDIT et l'UTP, Laboratoire d'Economie des Transports - Agence d'Urbanisme d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Observatoire Social de Lyon, Lyon, 61 p. + annexes.
- Milano S. (1995), « La lutte contre la pauvreté », *Problèmes politiques et sociaux*, n°751.
- Minard V. (1999), *Mobilité et coût du déplacement*, Travail de fin d'études, ENTPE.

- Missaoui L. (à paraître), "Usages des espaces par les jeunes perpignanais", *Ville et emploi*, Editions de l'Aube.
- Murakami E., Young J. (1997), "Daily travel by persons with low income", *African American Mobility Symposium*, 29-31 octobre, <http://www-cta.ornl.gov/npts/1995/Doc/LowInc.pdf>.
- Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale (2000a), "La pauvreté : où en est-on aujourd'hui ?", *Problèmes économiques*, n°2 695, pp. 1-5.
- Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale (2000b), *Rapport 2000*, Paris, La documentation française, 125 p.
- Palloncy G. (1997), *Les jeunes et les transports collectifs urbains ; mesures concrètes pour les politiques concertées de prévention et de répression des actes d'incivilité et des infractions*, IHESI, GDS n°3, 8ème Session nationale d'études 1996-1997.
- Paugam S. (1996), "Les statuts de la pauvreté assistée", *Revue française de sociologie*, XXXII, pp. 75-101.
- Paugam S. (1996), *L'exclusion. L'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 582 p. (Coll. Textes à l'appui).
- PNUD (1999), "Mondialisation et pauvreté : espoirs et devoirs", *Problèmes Economiques*, n°2-632, pp. 18-23.
- Pradhan M., Ravallion M. (1998), *Measuring Poverty Using Qualitative Perceptions of Welfare*, Banque Mondiale, 25 p. + annexes.
- Purwanto J. (2000), *Les pauvres et leurs déplacements en Ile de France*, Mémoire de DEA. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Université Paris XII, 64 p. + annexes.
- Quetelard B. (1998), "La mobilité dans les quartiers de la politique de la ville : enseignements des enquêtes ménages déplacements de Lille (1987) et Lyon (1995)", in Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement (éd.), *Les transports et la ville. Analyses et diagnostics*, Paris, Presses de l'ENPC, pp. 127-131.
- Rémy J., Voyé L. (1992), *La Ville : vers une nouvelle définition ?*, Paris, L'Harmattan, 175 p.
- Rosales-Montano S. (1991), *Quelle desserte en transports en commun pour les grands ensembles ? Le cas de la ZUP de Rillieux-la-Pape, Etat des lieux, évaluation perceptive des transports en commun et propositions de principe de desserte améliorée*, Lyon, Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, 79 p.
- Rosales-Montano S., Foulon G. (1993), *La desserte en transports en commun des principaux quartiers défavorisés de l'agglomération lyonnaise. Etat de lieux et orientations d'action*, Lyon, DDE Rhône, SEMALY, 79 p. + annexes.
- Rosales-Montano S., Harzo Ch. (1994), *Tarifification sociale, aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province : bilans et orientations*, Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon, Observatoire Social de Lyon.
- Salama P., Valier J. (1995), "Mesures de pauvreté et de l'appauvrissement", *Revue Tiers-Monde*, Vol. XXXVI, n°142, pp. 257-278.
- Sandretto R. (1997), "Caractériser et mesurer le sous-développement", *Informations et commentaires*, n°100, pp. 13-25.
- Satterthwaite D. (1995), "The underestimation of urban poverty and of its health consequences", *Third World Planning Review*, Vol. 17, n°4, pp. iii-xii.
- Schwartz O. (1990), *Le monde privé des ouvriers. Hommes et femmes du Nord*, Paris, PUF, 531 p.
- Séchet R. (1996), *Espaces et Pauvretés. La géographie interrogée*, Paris, L'Harmattan, 213 p.

Sen A. (2000), *Repenser l'inégalité*, Editions du Seuil, 286 p.

Spector Th. (dir.) (1993), *Déplacements et liens sociaux*, Séminaire du CETUR Déplacements et liens sociaux, octobre 1992-juillet 1993, Bagneux, CETUR, 294 p. (Coll. Déplacements, n° 14).

Sueur J.P. (1998), *Demain, la ville*, Paris, La documentation française, 231 p.

TRANSDEV (1993), *Les quartiers en difficulté dans les réseaux*, TRANSDEV, 33 p. + annexes.

Valtriani P. (1993), "Un concept de pauvreté disjonctif", *Economie Appliquée*, Vol. XLVI, n°4, pp. 127-158.

Villechaise A. (1997), "La banlieue sans qualités. Absence d'identité collective dans les grands ensembles", *Revue française de sociologie*, XXXVIII, pp. 351-374.

ANNEXES

ANNEXE I

LISTE DES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS ANALYSES

Abbeville	Colmar	Montélimar
Aix-les-Bains	Concarneau	Morlaix
Ajaccio	Creil	Mulhouse
Alençon	Le Creusot	Nancy
Amiens	Dieppe	Nantes
Angers	Dijon	Nevers
Angoulême	Douai	Nice
Annecy	Dunkerque	Nîmes
Arras	Elboeuf	Niort
Auchy-les-Mines	Epernay	Orléans
Aurillac	Evreux	Pau
Auxerre	Flers	Perpignan
Avignon	Forbach	Poitiers
Bayonne	Givors	Quimper
Beauvais	Grenoble	Reims
Belfort	Le Havre	Rennes
Besançon	Hénin-Carvin	Roanne
Blois	La Rochelle	Romans
Bordeaux	La Roche-sur-Yon	Rouen
Boulogne-sur-Mer	Laval	Saint-Brieuc
Bourg-en-Bresse	Le Mans	Saint-Chamond
Bourges	Le Puy-en-Velay	Saint-Lô
Brest	Lens-Liévin	Saint-Malo
Béthune	Libourne	Saint-Nazaire
Béziers	Lille	Saintes
Caen	Limoges	Saumur
Cahors	Longwy	Sens
Calais	Lorient	Saint-Etienne
Cambrai	Lyon	Strasbourg
Cannes/Le Cannet	Mâcon	Sète
Cayenne	Marseille	Tarbes
Châlons-en-Champ.	Martigues	Toulon
Chalon-sur-Saône	Maubeuge	Toulouse
Chambéry	Menton	Tours
Charleville	Metz	Troyes
Châteauroux	Montargis	Valence
Châtelleraut	Montauban	Valenciennes
Cherbourg	Montbéliard	Vannes
Cholet	Montluçon	Vichy
Clermont-Ferrand	Montpellier	Villefranche-sur-Saône

ANNEXE II

LE QUESTIONNAIRE

Enquête nationale « Mobilité et Pauvreté »

Questionnaire

Structure d'accueil :

Nom de la personne répondant au questionnaire :

Fonction :

Nombre de personnes reçues par votre structure, en moyenne, par mois :

Nombre de personnes reçues par votre structure, par semaine d'un mois courant :

semaine 1	semaine 2	semaine 3	semaine 4
.....

LA POLITIQUE GLOBALE

1- Votre structure a-t-elle une politique en matière d'aides au transport ?

OUI NON

↳ **Si oui, pouvez-vous décrire brièvement quelle politique ?**
(principales mesures et depuis quelle date)

↳ **Si non pouvez-vous expliquer brièvement pourquoi**
(puis passez à la question 5)

2- Selon vous, cette politique d'aide au transport est-elle connue des personnes que vous accueillez ?

Bien connue Assez peu connue Pas connue

3- Cette politique est-elle connue des autres organismes d'insertion ?

Bien connue Assez peu connue Pas connue

4-Avez-vous au cours des 12 derniers mois communiqué sur cette politique ? NON OUI → **Comment et auprès de qui ?**

.....

.....

.....

5- Quelle connaissance avez-vous des politiques d'aide au transport des autres organismes ? Aucune connaissance Une faible connaissance Une bonne connaissance → **Dans ce cas pouvez-vous nous en citer quelques unes ?**

.....

.....

.....

.....

6- Vous-même, évoquez-vous avec les personnes reçues les difficultés¹ liées au transport ?

Systématiquement

Souvent

Parfois

Rarement

Jamais

↘ **Dans quels cas ?** ↙↘ **Pourquoi ?** ↙

.....

.....

.....

.....

LA PERCEPTION DE LA DEMANDE**7- Des difficultés liées au transport sont-elles évoquées par les personnes que vous accueillez ?**

Systématiquement

Souvent

Parfois

Rarement

Jamais

¹ Nous définissons ici comme difficulté liée au transport, le fait de ne pas posséder ou avoir accès à une voiture particulière et / ou de ne pouvoir utiliser les transports collectifs pour des raisons de tarif et/ou d'offre insuffisante.

8- Parmi les personnes qui s'adressent à vous, quelle proportion selon vous aborde spontanément des problèmes liés aux transports ?

.....%

9- Qui sont les personnes qui viennent demander des aides au transport ? Pouvez-vous en décrire quelques profils ?

.....

10- Ce profil type a-t-il évolué ces dernières années ? (Si oui, pouvez-vous expliquer ?)

.....

11- Pouvez-vous classer les difficultés le plus souvent évoquées par les personnes demandant une aide au transport ?

- La non disponibilité d'une voiture particulière
- Les tarifs des transports collectifs
- L'absence de ligne de transports collectifs ou une insuffisance de l'offre (horaires, absence de ligne...) sur une commune ou un quartier
- Autre difficulté → **Laquelle ?**

12- Les personnes reçues parlent de la non disponibilité d'une voiture particulière comme d'un frein :

	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais
à l'entretien d'embauche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
à l'emploi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour un stage ou une formation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour les démarches administratives	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour l'accès à la santé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour la vie quotidienne (achats, sociabilité, loisirs...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autres motifs				
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13- Les personnes reçues parlent des tarifs des transports collectifs comme d'un frein :

	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais
à l'entretien d'embauche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
à l'emploi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour un stage ou une formation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour les démarches administratives	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour l'accès à la santé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour la vie quotidienne (achats, sociabilité, loisirs...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autres motifs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14- Les personnes reçues parlent de l'absence de ligne de transports collectifs ou de l'offre insuffisante (horaires, absence de ligne...) sur une commune ou un quartier comme d'un frein :

	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais
à l'entretien d'embauche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
à l'emploi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour un stage ou une formation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour les démarches administratives	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour l'accès à la santé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pour la vie quotidienne (achats, sociabilité, loisirs...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autres motifs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

15- Parmi les personnes qui s'adressent à votre structure, quelle proportion selon vous vient pour chercher un titre de transports collectifs ?

.....%

16- Quels types d'aides au transport vous sont demandés ?

	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais
Des tickets à l'unité gratuits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des tickets à l'unité à tarif réduit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des carnets gratuits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Des carnets à tarif réduit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un abonnement gratuit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Un abonnement à tarif réduit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Une aide financière directe (taxi, essence...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17- De quelle proportion de personnes reçues estimez-vous résoudre les problèmes liés au transport ?

..... %

LES PRATIQUES

18- Face à une demande d'aide au transport, vous :

	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais
demandez la constitution d'un dossier que vous étudiez	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ne demandez pas de dossier, mais donnez un délai de réponse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
étudiez le cas sur place et donnez une réponse immédiate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autres pratiques				
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19-Dans le cas où vous prenez un délai de réponse, quelle est sa durée moyenne en fonction du type d'aide ?

.....

20- Votre structure propose :

	Souvent	Parfois	Rarement	Jamais
des tickets à l'unité gratuits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
des tickets à l'unité à tarif réduit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
des carnets gratuits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
des carnets à tarif réduit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
un abonnement gratuit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
un abonnement à tarif réduit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
une aide financière directe (taxi, essence...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
autre :				
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
le renvoi vers un autre organisme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21- Les aides que vous venez de décrire, ont-elles beaucoup évolué au cours des 5 dernières années ? (si oui, quelles sont les principales évolutions ?)

.....

22- Enfin, avez vous mis en place au sein de votre structure une démarche ou un outil pour suivre les difficultés liées au transport ?

OUI NON

Si OUI, pouvez-vous les expliciter (pouvez-vous transmettre les éléments de synthèse si les documents existent ?) :

23- Vous serait-il possible de faire une synthèse des aides octroyées l'année dernière (ou l'année en cours) ?

	<i>Mois type</i> Nombre	<i>Année</i> Nombre
Des tickets à l'unité gratuits		
Des tickets à l'unité à tarif réduit		
Des carnets gratuits		
Des carnets à tarif réduit		
Un abonnement gratuit		
Un abonnement à tarif réduit		
Une aide financière directe (taxi, essence...)		
Autre :		
Le renvoi vers un autre organisme		

Nous vous remercions pour votre participation à notre enquête

Pour toute question concernant cette enquête, vous pouvez contacter :

l'enquêteur(trice) que vous avez reçu(e) :

ou

M. Dominique Mignot

Laboratoire d'Economie des transports

ENTPE, rue Maurice Audin, 69518 Vaulx-en-Velin

Tel. 04 72 04 70 49 - Fax. 04 72 04 70 92

e-mail: dominique.mignot@entpe.fr

ANNEXE III

LE CARNET DE BORD

Carnet de bord - Suivi des personnes ayant évoqué et/ou sollicité des aides relatives au transport

Structure d'accueil :

Nom de la personne tenant le carnet de bord :

Date :

Nombre de personnes reçues au total dans la journée :

Personne				Ménage			Motif de la demande	Nature de la difficulté	Mode de transport demandé	Commune de destination	Nature de l'aide fournie								
Sexe	Age	Statut (chômeur, RMI,...)	Commune de résidence	Revenu du ménage par mois	Nombre d'adultes	Nombre d'enfants	ENTR Entretien STAG Stage, formation EMPL Emploi DEMA Démarches SANT Santé VIE Vie quotidienne AUTR Autre, préciser TOUS Tous motifs Plusieurs motifs, préciser	OFF Offre (horaires, absence de ligne, ...) FIN financière	TCU transports collectifs urbains VP Voiture particulière 2R deux roues Taxi taxi INTER transports interurbains (SNCF, cars)		Ticket TCU	Carnet TCU	Abonnement TCU	Prêt, location VP	Prêt, location 2 R	Aide financière directe (taxi, essence, ...)	A U C U N E	Renvoi vers autre organisme, préciser :	Autre, préciser :
H ou F				1 [0 - 2500] 2 [2500 - 5000] 3 [5000 - 7500] 4 [7500 - 10000] 5 plus de 10000							R réduit G gratuit	R réduit G gratuit	R réduit G gratuit			indiquer le montant			
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> F	<input type="checkbox"/>

ANNEXE IV

GUIDE D'ENTRETIEN

PLAN DE CODAGE

VARIABLES SOCIOLOGIQUES

Guide d'entretien auprès des personnes en situation de grande pauvreté

Rappel : les questions proposées servent uniquement de guide, d'aide-mémoire à l'interviewer. Lorsqu'elles sont entre parenthèses, elles correspondent plutôt à des relances.

1°) Récit de trajectoire

Depuis combien de temps fréquentez-vous [la structure par l'intermédiaire de laquelle nous vous avons contacté] ?

Comment s'est passé le premier contact avec cette structure ?

(Relances : A quelle occasion ? Par quels moyens ? ("guidage" administratif ? conseil d'amis ? autres ?))

Quelle est la situation [travail, chômage, retraite, sans domicile, etc.] actuelle exacte ?

Inscription de cette situation dans l'histoire personnelle ?

(Relances : Quelle était la situation précédente ? Comment et quand la situation actuelle est-elle advenue ? Formation ou expérience professionnelle antérieure ?)

2° Récit de pratiques

Est-ce que vous pouvez me parler de trajets que vous avez effectués cette semaine (si trop large demander pour la veille) ?

(Relances : Où ? A quelle occasion ? Quand c'est-à-dire comment ce déplacement s'insère dans le calendrier d'activité ? Avec qui (réseau de sociabilité mobilisé) ? Par quel(s) moyen(s) ? Si véhicule prêté ou acheté faire préciser à qui ? comment se passe l'emprunt ? Qui d'autre à "accès" à ce véhicule ?)

Quel est l'endroit où vous vous rendez le plus fréquemment ?

(Relances pour description de la pratique : idem précédemment)

Quel est l'endroit le plus éloigné de votre domicile [ou le lieu où vous résidez actuellement] où vous êtes allé récemment ?

(Relances idem précédemment)

Quel est l'endroit le plus éloigné de votre domicile [ou le lieu où vous résidez actuellement] où vous vous rendez régulièrement ?

(**Relances** idem précédemment)

Pouvez-vous me décrire comment ça se passe quand :

(Pour toutes ces questions, demander d'abord et à chaque fois si les activités sont réalisées. Faire raconter les expériences les plus récentes. Relances idem plus haut.)

Vous allez en course ?

Vous vous rendez à votre lieu de travail ?

Vous êtes en recherche d'emploi ?

Vous vous rendez à un entretien d'embauche ?

Vous devez vous déplacer pour des démarches administratives ?

Vous allez consulter quelqu'un pour une question de santé ? [Demander d'abord où est son médecin, le dispensaire ou l'hôpital le plus proche, etc.]

Vous vous rendez à la structure [par l'intermédiaire de laquelle nous vous avons contacté]

Vous emmenez les enfants à l'école ? [Demander d'abord où est l'école...]

Vous visitez de la famille ou des amis ? [Demander d'abord où habitent la famille et les amis, où se passent les rencontres ?]

Vous avez des activités de loisirs qui vous conduisent hors de votre domicile ?

Quels sont les lieux dans l'agglomération où vous ne vous rendez jamais ?

(Cette question introduit la suivante)

Quels sont les lieux dans l'agglomération où vous ne vous rendez jamais à cause de problèmes de transport ?

3°) Offre et usage des tarifs TC

Avez-vous un tarif spécial pour voyager en transport collectif ? Si oui, depuis quand ?

Comment en avez-vous eu connaissance ?

(**Relances** : informations municipales, aide sociale, amis-famille, autre)

Comment procédez-vous pour obtenir cette réduction ?

(Relances : Auprès de qui l'obtenez-vous ? Quand ?)

Qu'est ce que cela a changé dans votre pratique des transports ?

[S'il(elle) ne bénéficie pas de tarifs] Connaissez-vous des personnes qui utilisent des tarifs réduits ? Qu'en pensez-vous ?

[S'il(elle) ne bénéficie pas de tarifs] Vous-même comment vous déplacez-vous ?

(Relances : tickets ou abonnement sans réduction, fraude)

[S'il(elle) paie le plein tarif] Pourquoi ?

(Relances si discours de valeur du type : "je pense que je dois payer mon transport...", approfondir : y a-t-il d'autres dépenses ainsi considérées ? Si non, pourquoi le transport ? Si oui lesquelles ?)

[S'il(elle) fraude] Comment vous y prenez-vous ?

(Relances : Récit d'un transport non payé, Evaluation des risques et des sanctions encourus ? Techniques de fraude ?)

Qu'est-ce que vous pensez de l'offre en TC ?

(Relances : sur le plan des tarifs ? Sur le plan des lignes ? Sur le plan des fréquences ? Sur le plan des conditions (confort, sécurité) de déplacement) ?

Que faudrait-il pour améliorer ou développer votre usage des transports collectifs ?

4°) Variables socio-économiques

Age

Situation familiale

Situation professionnelle (si non précisée plus haut) de l'interviewé ? Du conjoint ?

Aides sociales et (si possible) et revenus.

Plan de codage des variables sociologiques des interviewés de l'enquête qualitative

	0	1	2	3	4
Vu à	Nr	Mission locale	Associations	CHRS, CCAS	
Sexe	Nr	Homme	Femme		
Situation maritale	Nr	Célibataire	Marié, concubin	Séparé	
Enfants	Nr	Non	Oui		
A Lyon depuis...	Nr	< ou =2 ans	> 2 ans		
Logement	Nr	Chez les parents, amis	Logement individuel personnel	Foyer/squatt régulier	Foyer irrégulier
Qualification	Nr	Sans	Certificats professionnels	Lycée et plus	
Emploi	Nr	Sans	emploi irrégulier	emploi régulier	
Revenus	Nr	Sans ou très irréguliers	Minimума sociaux, ASSEDICS	Salaire régulier > smic	Smic et plus
Permis	Nr	Non	Oui		
Abonnement	Nr	Sans	max.	101f ou 51f	Autre
Voiture	Nr	Sans	personnelle		
Perspectives	Nr	Sérieuses	Faibles		

Variables sociologiques des interviewés de l'enquête qualitative

interviewé	Vu à	Sexe	Age	Marital.	Enfants	à Lyon...	Loge	Form.	Empl.	Reven.	Perm.	Abon.	Voiture	Perspect.
1	1	1	26	2	2	1	2	3	3	4	2	1	2	1
2	1	1	20	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2
3	1	1	18	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2
4	1	2	18	1	1	2	1	3	3	3	1	3	2	1
5	1	1	19	1	1	2	1	3	1	1	1	1	1	1
6	2	1	42	3	2	1	3	2	2	1	2	1	1	1
7	2	1	45	1	1	2	3	1	1	2	0	1	1	2
8	2	1	44	1	1	2	3	2	2	2	0	3	1	2
9	2	2	33	1	2	1	4	3	1	2	0	3	1	2
10	2	1	31	1	1	1	1	3	1	2	0	3	1	2
11	2	1	37	3	2	2	3	2	2	2	2	1	1	1
12	2	1	23	1	1	1	3	0	3	4	1	1	1	1
13	2	1	25	1	1	1	3	0	2	3	1	3	1	2
14	2	1	19	1	1	0	3	1	1	0	1	3	1	1
15	1	2	25	1	1	0	2	2	2	1	1	2	1	2
16	2	2	29	1	1	2	2	2	1	2	1	3	1	2
17	2	1	48	2	2	2	0	1	2	3	2	2	2	2
18	2	2	45	2	2	2	2	0	2	3	1	4	2	2
19	2	1	30	2	1	2	0	0	3	4	1	4	2	1
20	2	2	55	0	2	1	0	0	1	3	1	1	1	1
21	3	1	36	1	1	0	2	2	1	2	1	3	1	1
22	3	1	42	1	1	0	2	2	1	2	1	3	1	1

ANNEXE V

**EXTRAITS DE LA REVUE DE PRESSE SUR LA PAUVRETE ET
LA GRANDE PAUVRETE**

Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, rapport 2000, Paris : Ed. La Documentation française.

« *L'amélioration du contexte économique risque de nous faire revenir à la prise en charge traditionnelle des pauvres contredisant ainsi l'esprit de la loi d'orientation contre les exclusions, qui cherche à promouvoir l'accès aux droits pour tous* ».

Alors qu'elle se classe parmi les premières puissances économiques, la France compte environ 200 000 sans-abri, deux millions de mal logés et six millions de personnes dépendants des minima sociaux.

Définition du « working poor » par J. M. Hourriez, Insee.

Il s'agit « *des salariés appartenant à de ménages dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté et ayant travaillé au moins six mois dans l'année* ».

S'agissant du seuil de pauvreté, plusieurs définitions coexistent. Aux Etats Unis par exemple, le seuil de pauvreté officiel a été fondé sur les besoins alimentaires.

La Tribune, 30-05-00

150 000 à 200 000 personnes ne sont pas couvertes aujourd'hui par le régime de la sécurité sociale.

Le Figaro, 24-04-00

En France, plusieurs centaines de milliers de salariés occupent des emplois pour des salaires inférieurs aux revenus d'assistance dont ils pourraient bénéficier s'ils ne travaillaient pas. Il en résulte un développement des travailleurs pauvres, les « working poors » qui occupent un emploi mais appartiennent à des ménages dont le niveau annuel de revenu les situe en dessous du seuil de pauvreté.

Selon plusieurs travaux statistiques récents, **les dispositifs de soutien aux bas revenus, tels qu'ils fonctionnent actuellement en France, font que l'on ne gagne rien ou presque à occuper un travail à temps partiel.**

Construction d'un indice d'indépendance, en fonction de l'emploi, de l'autonomie financière, du logement et de la vie de couple :

grille de lecture appliquée aux 146 000 jeunes qui ont quitté le système éducatif en 1992 sans avoir de diplôme. Cinq ans après seule la moitié d'entre eux sont autonomes au regard des quatre critères.

Organisé par le Cerc¹, l'Insee, le Commissariat général du Plan, et l'Université d'Evry, un colloque s'est déroulé sur les « working poor ». **Le but étant de dresser un constat sur une réalité encore mal connue en France et d'explorer les pistes possibles de politiques économiques pour lutter contre ce phénomène.**

Les Echos, 29-05-00 . La Tribune, 30-05-00

¹ Conseil de l'Emploi, des Revenus et de la Cohésion sociale

Le contrat à durée indéterminée ne concerne plus que 56% des actifs (72 % il y a vingt-cinq ans) ; le temps partiel a pris une place nouvelle et crée une catégorie de travailleurs pauvres.

En France, 100 000 étudiants vivaient en dessous du seuil de pauvreté (**rapport de Jean-François Dauriac, directeur du Crous de Créteil, chiffres contestés par l'Observatoire de la vie étudiante qui estime à 23 000 le nombre d'étudiants en situation de « pauvreté chronique, grave et durable » et à 70 000 le nombre de ceux qui seraient contraints de travailler pour financer leurs études.**

Les Echos, 31-05-00

Alternatives économiques, avril 2000

Tentative avortée de La Poste de faire payer ses « chèques de banque ». Polémique autour d'un « service bancaire pour les plus démunis ».

Le Progrès, 05-08-00

Le Sénat a décidé de la gratuité du service bancaire de base pour les plus démunis. Sont concernés : les allocataires du Rmi, du minimum vieillesse, ceux qui perçoivent l'allocation pour adulte handicapé ou celle de solidarité.

Libération, 13-10-00

La Mrie² a présenté son dossier annuel (données 1999) sur l'état de la pauvreté en Rhône-Alpes, **mettant en parallèle le retour de la croissance et la persistance d'un noyau dur de l'exclusion.**

Lyon Figaro, 17-10-00 ; Le Progrès, 17-10-00

Lyon capitale, 18-10-00

Les Echos, 08-06-00

"la surmortalité des chômeurs : un effet catalyseur du chômage ?"

Insee, Economie et Statistiques n° 334, avril 2000

"les différences de mortalité par milieu social restent fortes" Insee, Données sociales, 1999

« France, Portrait social 2000-2001 », Insee, 214 p.

"Situations de famille et emploi" INED 1999.

Selon l'Insee (chiffres de 1996) 1,3 millions de personnes actives vivent sous le seuil de pauvreté en France : ce chiffre d'une ampleur insoupçonnée tranche singulièrement avec les récents succès de l'économie française sur le front du chômage et avec les idées reçues sur la dissuasion des chômeurs à reprendre un emploi.

Avec leurs proches, cela représente un total de plus de deux millions de personnes auxquelles il faut ajouter 830 000 enfants de moins de 17 ans, vivant dans une famille correspondant à cette définition.

Les inégalités s'accroissent malgré une redistribution accrue des cotisations et des prestations sociales. **Selon l'Insee, l'explication tient surtout à l'essor du temps partiel et au durcissement des critères d'allocations de chômage. Ils ont eu pour effet d'appauvrir en termes relatifs, les foyers les moins aisés.**

La Tribune, 19-10-00

² Mission Régionale d'Information sur l'Exclusion

Qu'est ce qu'un travailleur pauvre en France ?

Une personne qui occupe ou recherche un emploi et vit avec moins de 3500 F. par mois en 1996, (soit un actif qui exerce un emploi au minimum un mois par an, mais vit avec sa famille sous le seuil de pauvreté).

La majorité des travailleurs pauvres occupent un emploi les douze mois de l'année, un emploi caractérisé par la précarité (CDD et intérim) ou le temps partiel non choisi.

En 1999 le Secours catholique a accueilli 703 600 personnes :

- 90 % ont un niveau de vie inférieur au seuil de pauvreté.
- 44 % ne vivent que de transferts sociaux.
- 12 % vivent uniquement de revenus du travail.

Un quart des personnes reçues par le Secours catholique a un emploi :

- seul un sur 4 occupe un CDI ou un CDD à plein temps.
- 19 % ont un emploi à temps partiel.
- 18 % ont un emploi aidé.
- 13 % en intérim ou saisonnier.
- 3 % à leur compte très précaire.
- 21 % un "petit boulot".

La reprise ne suffira pas à attaquer le noyau dur de l'exclusion : avec le retour de la croissance, les budgets alloués à l'insertion sont revus à la baisse. Le nombre de contrats emploi-solidarité aura diminué de moitié entre 1997 et 2001. L'exclusion qui n'est pas seulement liée au chômage mais aussi à la mutation des formes de travail risque de s'en trouver renforcée.

Le Monde, 24-10-00

Selon l'Insee, le chômage augmente le risque de décès : après cinq ans de chômage le risque de décès d'un demandeur d'emploi est environ trois fois plus élevé que celui d'un actif du même âge. Ces chiffres sont à rapprocher de la différence de mortalité en fonction du milieu social.

Les Echos, 26-10-00

La difficulté à trouver un emploi ne bride pas seulement les revenus et l'indépendance, elle perturbe aussi la vie affective et la santé. L'emploi favorise la vie à deux, le chômage la défavorise : « *alors que 85% des hommes de plus de 18 ans qui ont un emploi vivent en couple, cette proportion tombe à 61% dans le cas des hommes au chômage depuis plus de deux ans* ».

Intégration professionnelle et intégration familiale vont de pair : sur 100 jeunes hommes, 7 commencent une vie maritale avant d'avoir trouvé un emploi, tandis que 83 trouvent un emploi avant de commencer une vie maritale.

Le risque de pauvreté s'accroît avec la durée déterminée. **Le travail à temps partiel contraint est une source réelle de pauvreté.** Les prestations sociales représentent plus du tiers du revenu des ménages de ces travailleurs.

La pauvreté est un mal persistant : "*deux individus sur cinq qui étaient pauvres en 1994 l'étaient encore en 1996*" qu'ils fussent actifs ou non.

La Tribune, 27-10-00 et 30-10-00 ; Le Figaro 27-10-00
Les Echos, 27-10-00 ; Libération 30-10-00 ; Actualités HLM, 30-11-00

En une décennie le Dal est devenu un pilier de la lutte contre l'exclusion. **Fondée en 1990 autour du thème "un toit c'est un droit", moins en vue qu'à ses débuts, l'association s'enorgueillit d'avoir aidé des familles en détresse et d'avoir éveillé le débat politique sur la question du logement.**

Le Monde, 4-11-00

Le **Haut comité au logement** préconise un renforcement des actions vers les déshérités

Le Monde, 15-11-00

Le Secours catholique dénonce les emplois précaires. Seul un quart des personnes aidées par le Secours catholique ont un emploi, mais dans la grande majorité, il s'agit d'un travail précaire et sous-payé.

Le Secours catholique note une aggravation pour les personnes « accueillies » : les mères isolées et les travailleurs pauvres restent les grands oubliés de la croissance. En 1999 les femmes isolées avec enfants représentaient près d'un quart des personnes qui se sont adressées au Secours catholique.

Les Echos, 15-11-00 ; Le Monde, 16-11-00

L'embellie économique n'exclut pas l'exclusion : d'une part le « **noyau dur** » de populations très éloignées de l'emploi et stigmatisées en raison de leurs difficultés personnelles ; d'autre part au sein même du monde du travail, tous ceux qui ne disposent que de ressources faibles et irrégulières. Le recours aux minima sociaux ne diminue guère et d'autre part le travail ne garantit pas l'insertion.

D'autre part se maintiennent des catégories de populations marginalisées, en situation de rupture sociale, que la croissance retrouvée risque paradoxalement d'exclure davantage en les stigmatisant, en les considérant comme "**inemployables**".

Le Tout Lyon, 10-11-00

Le rapport de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion dévoile les grandes lignes de l'enquête de l'INED auprès de 500 jeunes sans-abri à Paris : surtout des garçons, bien souvent en situation d'échec scolaire, ayant fréquemment connu des situations de violence ou de rupture familiale, une part importante étant née hors métropole.

Le Figaro 24-11-00

Le premier rapport de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion montre que la croissance a eu un impact limité sur la pauvreté. La croissance a bénéficié autant aux pauvres qu'aux autres. Mais pas plus : *“tout en améliorant en termes absolus la situation des ménages au-dessous du seuil, la croissance économique peut dans le même temps maintenir, voire créer, plus d'inégalités en termes relatifs si, parallèlement, les ménages non pauvres connaissent également une amélioration plus importante de leurs ressources”.*

Ce rapport étudie particulièrement :

- **la pauvreté des jeunes.** Il montre que la pauvreté est devenue un phénomène de jeunes en trois décennies : *“30 % des personnes âgées de plus de soixante-cinq ans étaient en 1970 sous le seuil de pauvreté monétaire ; elles ne sont plus que 4,8 % dans cette situation en 1996”.* Pour les jeunes l'évolution est exactement inverse.

- **l'accès aux droits des populations en difficulté.**

L'exclusion toucherait 10 % de la population : entre 4,5 et 5,5 millions de personnes vivent avec moins de 3650 francs par mois en France. La pauvreté globale reflue pour la première fois depuis 15 ans. A partir des indications de l'INSEE sur les difficultés des ménages, l'Observatoire indique que le taux de pauvreté en terme de conditions de vie a diminué de 13,2 % à 11,9 % entre 1997 et 1999 ; il note également la diminution de 1,4% du nombre de bénéficiaires du RMI au premier semestre de cette année.

D'après ce rapport, les étrangers restent les salariés les plus vulnérables.

- 46 % des salariés étrangers sont non qualifiés contre à peine plus d'un quart des français.

- les femmes étrangères sont 69 % à occuper un emploi non qualifié contre 38 % pour les femmes françaises.

- 13,4 % des étrangers sont en mission d'intérim ou en CDD contre 9,6 % des français.

- ils travaillent également plus à temps partiel : 19 % contre 16 % des français.

- en janvier 1999 le taux de chômage des non nationaux s'élevait à 23 % contre 11 % pour les Français.

La Tribune, 24-11-00 ; Le Monde 24-11-00

Le Figaro 24-11-00 ; Le Progrès, 24-11-00

Libération, 24-11-00 ; Les Echos, 24-11-00

Le Monde, 28-11-00

Chômage de longue durée : la double vie du noyau dur.

Rapport du CERC sur la croissance et les inégalités.

Le Monde, 09-01-01

Les pénuries de main d'œuvre apparues ici ou là accréditent l'idée que parmi les chômeurs de longue durée, nombreuses seraient les personnes inemployables. En fait, rares sont les personnes dans ce cas. Ce qui ne veut pas dire que la durée du chômage n'a aucun effet sur les gens. Mais elle ne provoque pas mécaniquement une désocialisation qui empêcherait à coup sûr de reprendre rapidement un emploi. Si noyau dur il y a, il est surtout lié au fonctionnement du marché du travail.

Alternatives économiques, décembre 2000

Le chômage décroît, pas la précarité. Le nombre de demandeurs d'emploi retrouve son niveau de juin 1991. Bémol si on considère aussi comme demandeurs d'emploi les "**précaires**" qui exercent une activité occasionnelle ou réduite, CDD et intérim, qui tend à confirmer que la baisse du chômage gonfle le nombre des travailleurs les plus précaires.

Libération, 1-12-00

"Les travailleurs pauvres"

Insee, Economie et statistique, n°335, dec 2000.

Selon l'Insee, un travailleur pauvre sur cinq est en CDI à plein temps.

Les Echos, 7-12-00

Le gouvernement envisage un RMI pour les jeunes devant le constat d'un rajeunissement de la population des démunis. Des aides et interventions publiques existent (bourses, contrat de qualification, programme Trace, aides à la formation...), mais de nombreux jeunes passent au travers de ces mesures d'où l'idée de créer "*un dispositif assez général*" avec pour objectif de "*donner des ressources aux jeunes qui n'entrent dans aucun des dispositifs existants avec une volonté d'insertion*".

Les députés ont adopté une proposition de loi visant à mettre en place une commission d'étude sur le sujet. Pour alimenter la réflexion Ségolène Royal va transmettre au Parlement un rapport sur l'ensemble des aides aux jeunes adultes.

Libération, 12-12-00 ; Les Echos 13-12-00

La Tribune 13-12-00

Le gouvernement veut améliorer le sort des salariés en CDD. Les députés ont renoncé à taxer le travail précaire. Cependant, la prime de précarité des CDD sera portée à 10 %.

Les Echos, 13-12-00 ; La Tribune 14-12-00

En Rhône-Alpes tout le monde ne profite pas de la reprise : 57 % des jeunes sans diplôme ni qualification sont chômeurs : *"les jeunes exclus de la relance cumulent les difficultés entre les échecs scolaires, les problèmes de santé ou de famille"*. Paradoxe de la reprise : il reste encore beaucoup de chômeurs alors que les entreprises se plaignent de ne pouvoir recruter.

Le Progrès, 16-12-00

Enquête de l'INED sur les jeunes exclus :

Les jeunes en situation de pauvreté extrême ont une origine sociale modeste et sont peu diplômés ; mais l'échec scolaire n'est qu'un élément intermédiaire du parcours de ces jeunes. Selon l'étude, le premier facteur d'exclusion est *"le déracinement géographique et culturel"*. L'histoire familiale pèse également lourd : 4 jeunes sur 10 n'ont plus de contact régulier avec leur mère et 6 sur 10 avec leur père, ils se plaignent d'avoir subi de mauvais traitements et ont souvent été placés dans l'enfance. 40 % des filles et 24 % des garçons ont déjà fait une tentative de suicide.

Le Figaro, 18-12-00

"La persistance du lien entre pauvreté et échec scolaire" in France, portrait social, Insee 2000

Le Conseil constitutionnel remet en cause les allègements d'impôts pour les bas salaires.

Le Monde, 21-12-00

La fracture sociale demeure, même si cette année le fléau a légèrement reculé, bénéficiant des effets de la croissance. Et la MRE de déplorer encore l'implication moyenne de l'ensemble des acteurs économiques et la coordination médiocre entre ceux censés combattre l'exclusion.

Acteurs de l'économie Rhône-Alpes, décembre 2000

Note d'information
n° 00.54, décembre 2000, Ministère de l'éducation.

Education : l'argent contribue à la réussite.

"En 1997, 62 % des enfants de 15 ans appartenant aux familles les plus modestes sont en retard en classe de troisième contre seulement 17 % des adolescents appartenant aux 20 % des familles les plus aisées" ; "la réduction de l'inégalité des chances entre enfants passe sans doute d'abord par une amélioration des conditions de vie matérielles, avant d'être une question d'organisation du système scolaire et d'efforts pédagogiques".

Alternatives économiques, décembre 2000

Cécile Brousse,
responsable de
l'étude :

"Il ne s'agit pas d'un recensement."

Notre enquête ne peut aboutir à un décompte précis de tous les SDF car il est tout simplement impossible d'entrer en contact avec chacun d'eux.

Nous atteignons les personnes qui se rendent dans les structures dédiées aux publics en difficulté".

Le Monde, 11/04/01

L'Insee recense les SDF : les résultats sont attendus pour la fin de l'année.

Il a fait appel à l'INED pour mettre au point une méthodologie : il ne s'agit pas d'un recensement mais plutôt d'une enquête par sondage auprès de 4000 personnes. Les premiers résultats devraient être connus fin 2001 - début 2002.

Libération, 09-01-01

Les banques devront accepter les pauvres : le droit d'avoir un compte bancaire renforcé par la loi de lutte contre les exclusions de 1998 a dû attendre son décret d'application deux ans et demi. Ce nouveau décret reste limité aux services de base. Bon nombre d'associations se disent déçues par la tournure finale.

Libération, 18-01-01

L'absence de diplôme constitue un risque d'exclusion sociale : selon le CEREQ *"le risque d'exclusion reste bien réel, même lorsque la conjoncture s'améliore, et la baisse du taux de chômage des 16-25 ans depuis 1997 profite peu, voire très peu à ces jeunes dits sans qualification"*.

La Tribune, 20-02-01

"Emplois non qualifiés, emplois à bas salaires et mesures d'allègement du coût du travail".

« Premières informations et premières synthèses », déc. 2000, DARES.

Montée de la précarité pour les bas salaires :

Les emplois non qualifiés (3,4 millions) sont pour la moitié à temps partiel ou précaire "*ceux ci ont une plus forte probabilité d'être au chômage l'année suivant l'occupation d'un tel emploi*".

Le niveau de formation initiale des personnes occupant ces emplois s'est élevé "*certaines emplois requièrent des niveaux d'éducation plus élevés qu'en 1984*". Et pourtant 80 % d'entre eux procurent un salaire inférieur à 1,3 fois le Smic. Les inégalités s'accroissent entre les catégories professionnelles.

Alternatives économiques, février 2001

Les disparités de salaires s'estompent : en cinquante ans le pouvoir d'achat s'est amélioré, l'écart de salaire entre sexes et catégories socioprofessionnelles s'est réduit. **Mais la pauvreté salariale touche de plus en plus de personnes.**

Seuil de pauvreté évalué aujourd'hui à :

5 250 F pour un couple, auxquels il faut ajouter

1 050 F par enfant à charge de moins de 14 ans et 1 750 F au-delà.

Entre 20 et 25 ans, 17% des jeunes vivent avec des ressources inférieures au seuil de pauvreté. En trente ans, la pauvreté a augmenté chez les jeunes et a reculé chez les plus de 50 ans.

A qui profite la croissance ?

La croissance bénéficie certes en partie aux chômeurs mais elle ne suffira pas à faire reculer les inégalités qui se sont creusées dans les années 80 et 90. D'autant que celles-ci ne sont pas seulement monétaires : **le fossé s'est creusé dans l'accès aux services de base du fait de la ségrégation croissante entre pauvres et riches dans le logement et la ville.** Les politiques publiques continuent à jouer un rôle central pour limiter les inégalités mais pour l'instant elles manquent singulièrement de cohérence (redistribution financière, accès aux services).

Alternatives économiques, HS mars 2001

A l'école, l'inégalité sociale perdure : 56,3 % des enfants d'ouvriers non qualifiés entrés au collège en 1995 étaient arrivés en quatrième sans redoubler contre plus de 95 % des enfants de cadres supérieurs.

Alternatives économiques, mars 2001

Si la croissance a permis un recul du chômage, elle n'a pas fait reculer la pauvreté.

Qui est pauvre aujourd'hui en France ? **Selon l'INSEE³, les jeunes sont les plus touchés ainsi que certaines catégories de salariés, ceux qui doivent « s'accommoder des formes particulières d'emploi » qui se sont développées** : travail à temps partiel non choisi, intérim, emploi à durée déterminée, contrats emploi-solidarité,... La dégradation du marché du travail fait qu'aujourd'hui 1 629 000 ménages, représentant près de 4,2 millions de personnes vivent sous le seuil monétaire de pauvreté, soit 3 500 F pour une personne seule.

En 1998, rapport de Marie-Thérèse Joint-Lambert : "Chômage, mesures d'urgences et minima sociaux".

La Tribune, 27/03/01

« **Le pire a été évité grâce aux prestations sociales qui ont contenu l'augmentation du nombre de salariés pauvres.** En effet, 14,1% des ménages déclarent au fisc un revenu inférieur au seuil de pauvreté. Mais les allocations familiales, les aides au logement et les minima sociaux permettent de réduire de moitié leur nombre. Sans cela, la France pauvre représenterait 8,4 millions de personnes ».

Libération, 21-03-01 ; Les Echos, 22-03-01
La Tribune, 22-03-01

³INSEE, « La pauvreté monétaire des ménages de 1970 à 1977 », in synthèse « Revenu et patrimoine », n°47

"Depuis 1997, la croissance n'a pas fait reculer la pauvreté".

Le Monde, 23/03/01

La dernière étude annuelle de l'INSEE sur "**Les revenus et patrimoine des ménages**" (2000-2001) souligne que de janvier 1996 à mai 2000, le taux de pauvreté s'est stabilisé. En 2000 comme en 1996, 7,3% des ménages vivaient en dessous du seuil de pauvreté, soit un total de 4,2 millions de personnes. Les jeunes de moins de 25 ans sont ceux dont le taux de pauvreté est le plus élevé.

Le Monde, 23-03-01

Quelques semaines avant la présentation d'un plan de relance contre l'exclusion, 40 associations, regroupées au sein du réseau "Alerte", ont lancé un appel en faveur des plus démunis.

Les Echos, 05-04-01

Pour la première fois, l'INSEE a mené une recherche nationale auprès des sans-domicile fixe et des personnes en situation de très grande précarité. Du 15 janvier au 26 février, 4 000 personnes ont fréquenté les services d'hébergement et de restauration gratuite mis en place par les collectivités locales et les associations de lutte contre l'exclusion. **Les résultats de cette étude seront publiés au premier semestre 2002.**

Le Monde, 11/04/01

Selon une étude de la Dress⁴, menée en 1997 et 1998, un allocataire du Rmi sur cinq occupe un emploi. De manière générale, le revenu minimum d'insertion, perçu par 1 145 023 personnes fin 1999, est très souvent complété par des prestations sociales et des allocations logement.

Les RMIstes salariés sont, pour la plupart, des personnes qui viennent de retrouver du travail et qui bénéficient à ce titre d'un système dit « d'intéressement ». Ce système favorise le retour à l'emploi et évite les « trappes à pauvreté », le RMI n'est pas supprimé sur-le-champ mais progressivement.

De manière générale, le revenu minimum d'insertion seul (2552,35 francs par mois pour une personne seule) ne suffit pas pour subvenir aux besoins des allocataires. Uniquement 32% d'entre eux ne perçoivent que le RMI. La majorité y joignent des allocations logement et des prestations familiales. En 1997, 80% des ressources financières des RMIstes avaient pour origine les Caisses d'allocations familiales, qui fournissaient outre le revenu minimum d'insertion, les allocations logement, parent isolé, soutien familial, adulte, handicapé, ...

La Tribune, 17-05-00

Juin 2000, l'étude de la Dress révèle qu'un peu moins de 10% de la population française métropolitaine soit 5,5% millions de personnes, vivaient fin 1999 dans des foyers bénéficiant d'un minimum social. Entre 1994 et 1999, le nombre d'allocataires de minima sociaux s'est accru de moins de 3% alors qu'il avait progressé de 8,7% entre 1990 et 1994.

Parmi les allocataires de ces minima sociaux, 32% percevaient le RMI, 23% l'allocation suppl. de vieillesse (ASV), 21% l'allocation aux adultes handicapés (AAH) ; 15% l'allocation de solidarité spécifique (ASS) et 5% l'allocation de parent isolé (API). Les 4% restants étaient constitués par les personnes recevant l'allocation supplémentaire d'assurance veuvage.

La Tribune, 21-06-00

Depuis le 1^{er} juillet, l'abonnement social (téléphone) est mis en place pour les clients relevant de certains minima sociaux. Ce dispositif consiste en une réduction de 33 F sur l'abonnement mensuel. Deux millions de personnes en France sont concernées par cette mesure.

Le Journal du bâtiment, 27-07-00

⁴ Direction statistique du ministère de Emploi et de la Solidarité

Le rapport Belorgey-Fouquet « Minima sociaux, revenus d'activité, précarité » **pourrait être au cœur d'un débat politique national pour 2002.**

Il juge le système de protection sociale actuel "*incapable de remplir correctement sa mission de protection des populations les plus démunies*". Le Commissariat Général du Plan réclame une mise à plat complète de ce système.

Le rapport s'interroge aussi sur comment réduire les effets de « *trappe de pauvreté* » induits par certains dispositifs de protection sociale.

"Les maires face à l'exclusion", SOFRES, Secours catholique, 2000.

Une enquête réalisée par la Sofres, à la demande du Secours Catholique, montre que **les élus locaux ont tenté, sans toujours y parvenir, de rechercher des solutions adaptées à leur commune pour faire face au problème de l'exclusion.**

- Pour 54% des maires interrogés la pauvreté et l'exclusion ont reculé avec le retour de la croissance.
- Les jeunes sans emploi sont une préoccupation pour les maires.
- Pour 60% d'entre eux, les chômeurs de longue durée sont identifiés comme une des populations les plus en difficulté, tout comme les femmes seules avec enfant, victimes d'une vulnérabilité permanente.
- Trois maires sur quatre ayant moins de 50 ans ont mis les services d'aide à domicile en tête de leurs actions.
- Contrairement aux élus des grandes villes, les maires des petites communes sont désarmés et ne savent pas comment venir en aide de façon efficace et durable aux personnes en difficulté.
- Dans les villes où l'exclusion est massive, 57% des maires reconnaissent l'efficacité des associations.
- Une forte majorité estiment que l'intercommunalité est la structure la plus adaptée pour lutter contre l'exclusion et la pauvreté.
- Plus d'un tiers des maires a créé des emplois-jeunes dans le domaine de l'action sociale et l'aide aux populations en difficulté.
- 44 % des élus des grandes villes avouent être confrontés à un nombre important de personnes en difficulté, alors qu'ils sont mieux armés que leurs homologues des petites communes rurales : l'urbanisation concentre l'exclusion et l'aggrave.

La Tribune, 20-02-01

Le Progrès, 25-03-01

La « *trappe* » ou le « *piège à pauvreté* » : c'est le mécanisme qui fait qu'à partir d'un certain niveau de dépendance à l'aide sociale, le fait de trouver un emploi commence par aggraver la situation financière du ménage : **perte d'allocations, frais de garde d'enfants, suppression de services gratuits, etc.**

Plusieurs mesures sont proposées, notamment la fusion des trois allocations logements (Allocation à caractère familial, allocation logement solidarité, allocation personnalisée au logement) un dégrèvement uniformisé de la taxe d'habitation ; l'allongement de un à cinq ans du dispositif d'intéressement en sortie du RMI qui assure un supplément de revenus à ceux qui retrouvent un emploi.

La Tribune, 29-02-2000

Alternatives économiques, avril 2000

Les Echos, 08-06-00, Libération, 08-06-00

Revalorisation de 2,2 % des minima sociaux (RMI, Allocation spécifique de solidarité, Allocation d'insertion) et reconduction des primes de fin d'année.

Le Monde, 8-12-00 ; Libération 8-12-00 et 2-01-01

Le Progrès 8-12-00 ; Libération 29-12-00

Le Figaro 1-01-01

Ile de France : 8 % de la population en dessous du seuil de pauvreté.

Les deux tiers de ces Franciliens pauvres ne touchent pourtant aucun des trois minima sociaux versés par les CAF.

Les Echos, 31-01-01

ANNEXE VI

EXTRAITS DE LA REVUE DE PRESSE SUR L'INTERFACE PAUVRETE / TRANSPORT / MOBILITE

N.B. : en grisé = extraits concernant l'agglomération lyonnaise

- Les fraudeurs dans l'agglomération lyonnaise (13% en moyenne) se recrutent dans toutes les couches sociales et ils resquillent par nécessité, par jeu ou par conviction. Sur ce taux, **30% fraudent pour des questions économiques : insolvabilité du fait du manque d'emploi.**

Libération, 11-1-1991

- « **André Gérin demande la gratuité pour les chômeurs** », député-maire de Vénissieux dans l'agglomération lyonnaise, lors de la dernière réunion du Comité du SYTRAL. Cette demande concerne aussi les **jeunes à la recherche d'un premier emploi**. Il voit cette mesure autant comme la concrétisation d'un acte de solidarité de la communauté à l'égard d'une large partie de la population qui vit dans des conditions d'extrême précarité que pour permettre d'atténuer les tensions dans certains secteurs de l'agglomération mal vécues par les voyageurs sans ressources. Dans l'agglomération lyonnaise et depuis la fin des années 80 une aide aux chômeurs est accordée par les communes, qui peuvent bénéficier de tickets avec une réduction de 20% sur le prix public. Ce sont par la suite les CCAS qui les redistribuent selon leurs propres conditions. En 1992, environ 290 000 tickets ont été ainsi vendus aux mairies.

Le Progrès 7-10-1993

- « **TCL : le ticket à 7F50 le 1^{er} mars 1994** », est annoncé comme une mesure pour équilibrer le budget du SYTRAL et permettre la possibilité de continuer à développer l'offre de transport (prolongements du métro, renouvellement du parc d'autobus, etc. . En plus de la hausse sensible de +0,50 centimes du ticket, on annonce **aussi la suppression du carnet de 20 tickets (unité à 6F15) qui sera remplacé par un carnet de 10 tickets vendu à 65F. Une hausse globale de 4,7% en résultera**, car les titres étudiants et famille nombreuse sont aussi concernés en faisant passer les réductions à 15% et 30% au lieu de 20% et 40%.

Le Progrès 22-12-1993

- A travers des tarifs comparés, **les TCL montrent que les tarifs pratiqués dans l'agglomération lyonnaise sont similaires** (avec Lille ou Bordeaux) **voire parfois en dessous de ceux appliqués dans des agglomérations comparables** : à Marseille et à Nice le ticket coûte 8F (au lieu de 7F50 à Lyon), à Toulouse il coûte 9F.

Le Figaro, 7-3-1994

- « Relier les hommes dans la ville », texte écrit par Michel Cornil, président de l'Union des Transports Publics, déplore l'absence ou le peu de place consacrée aux transports publics en agglomération dans le grand débat sur l'aménagement et dans le document d'étape rendu public. Ceci regrettable du fait du rôle des transports publics comme outil de structuration des tissus urbains et ruraux, mais aussi parce que **les transports publics contribuent à diminuer les risques de fracture sociale qui menacent la ville, car ils permettent aux habitants de se déplacer à un coût supportable et donc de lutter contre la ségrégation spatiale, d'intégrer les banlieues et les quartiers défavorisés**, ils sont un facteur de lien social parce qu'ils peuvent favoriser l'accès à l'emploi ... Ils **maintiennent et améliorent les possibilités de déplacement des populations défavorisées ou éloignées de la ville...**

Libération 28-04-1994

- Depuis 1991, les TCL essaient de resserrer les liens avec les usagers des quartiers dits sensibles et de traiter par la prévention les problèmes de fraude et de sécurité. Des travaux spécifiques (laveurs de vitres des bus) sont prévus pour les jeunes au sein de l'entreprise pour leur permettre de s'acquitter de leurs amendes.

Le Progrès, 26-5-1996

- « **Faut-il accorder la gratuité des transports publics aux chômeurs ?** » est la question posée suite à la multiplication des manifestations organisées par des associations de chômeurs dans la capitale. On aborde le fait que les **chômeurs et RMistes sont un peu les « personnes âgées d'il y a 30 ans », sans pour autant avoir réussi à négocier la gratuité des déplacements**. On note ainsi qu'il n'existe pas de dispositifs réglementaires prévoyant l'attribution des aides, sous quelque forme que ce soit, pour faciliter l'accès des demandeurs d'emploi et allocataires du RMI aux transports urbains ... On remarque la position du GART par rapport à la question, qui pense qu'il n'y a que des solutions locales, et que l'Etat ne peut pas imposer la gratuité, sauf s'il donne des compensations. Elus et autorités organisatrices sont globalement contre la gratuité, au nom du fait que tout service public doit être payé (même symboliquement pour qu'il ait de la « valeur »)... et la collectivité locale doit octroyer les aides sociales. Cette vision a permis à des nombreuses autorités organisatrices de revoir leur tarification sociale mais surtout par rapport aux déplacements en lien avec la recherche de travail. Après un bilan des différents types de tarification sociale et des conditions d'octroi, une question est posée in fine : **Comment financer une carte d'abonnement mensuelle ou même plusieurs tickets de transports par jour, si l'on n'a plus que les ressources des Assedic ou pire si l'on arrive en fin de droits, alors que la mobilité est un facteur d'intégration sociale et professionnelle.**

Le courrier du Maire, n° 26, décembre 1994

- «RATP : un tarif forfaitaire pour les jeunes », prévu au cours du premier semestre 1995 et comme moyen de faire baisser le taux de fraude (8% dans le métro, 10% sur le RER et plus de 16% sur le réseau autobus) dans les déplacements domicile-lieu de scolarisation. **Mais en même temps on annonce une réduction des prix des transports réclamée par les associations de chômeurs et les syndicats étudiants.**

Figaro, 22-12-1994

Le Monde 23-12-1994

- **L'abus du prix du bus à Lyon est dénoncé**, malgré une annonce de non-augmentation des tarifs pour 1995 affirmé par le premier comité du Sytral. Face à ce prix on dénonce autant le fait que l'on puisse payer 7F50 pour traverser l'agglomération d'est en ouest mais de plus en plus difficilement, puis de ne pas pouvoir faire des courtes distances à moindre frais. En même temps, **une manifestation de différentes associations de chômeurs et étudiants exprimait leur mécontentement par rapport aux politiques tarifaires. Le directeur du Sytral déclare - face à ces revendications - que les transports étaient déjà gratuits depuis 10 ans via les communes qui délivrent des tickets aux demandeurs.** En 1994, 22 communes (sur 55) de l'agglomération lyonnaise auraient délivré environ 118 000 tickets

Le Monde, Le Figaro, Lyon Matin, 21-1-1995

- «Une quinzaine d'associations manifesteront pour le droit au transport », « Métro gratuit = boulot », ce sont les demandes portées le 4 mars, réclamant **la gratuite des transports collectifs**, par les chômeurs, les exclus et les travailleurs précaires, des jeunes, des syndicats de salariés et étudiants d'Ile de France. Ils demandent le **droit aux transports sans exclusivité ni discrimination**. Des revendications qui semblent comprises par les décideurs rencontrés, mais qui opposent à cette demande le problème du coût pour les collectivités. Les associations de chômeurs franciliens militent depuis 2 ans en faveur de la gratuité et sont toujours dans une impasse. Aujourd'hui, sous la force de la progression du chômage et du développement de l'exclusion et par la force des manifestations des chômeurs et autres, 60% des 165 réseaux adhérents au GART facilitent les déplacements de leurs usagers en situation précaire : chômeurs, jeunes, demandeurs d'emploi, RMistes, CES, stagiaires, FNS, mais seulement 2% de ces réseaux assument la gratuité totale. On note une avancée importante : **si en 1980 30% des réseaux acceptaient de prendre en considération la situation des seuls chômeurs aujourd'hui est passée à 50%**. Les autorités organisatrices sont conscientes que les transports publics sont un outil d'intégration sociale et que leur absence peut entretenir ou aggraver la précarité et la propension à la fraude, ou la baisse de mobilité motorisée au profit de la marche à pied ou de la non-mobilité. Mais elles insistent sur la nécessité de trouver le bon équilibre entre la solidarité nécessaire et légitime et le poids acceptable pour le contribuable (problèmes de ciblage des vrais bénéficiaires, des conditions d'accès aux aides etc.)

Le Monde 6-3-1995

Figaro 6-3-1995

- **«Les villes roulent peu pour les chômeurs»**, est la conclusion d'une enquête réalisée par Libération, qui montre que si des villes comme **Pau, Amiens, Le Mans ont opté pour « chômage = bus gratuits »**, comme Dijon qui distribue des tickets et Strasbourg qui réduit les tarifs pour les plus démunis, **40% des réseaux de transports collectifs ignorent les personnes en situation de précarité**. L'enquête montre aussi le rôle déterminé des associations de chômeurs dans les villes les plus récalcitrantes et du fait que leurs revendications s'appuient sur des expériences de gratuité en cours voire plus anciennes en France. **La facilitation de la recherche d'emploi est une considération partagée par les autorités organisatrices, d'où l'idée de limiter le nombre de voyages dans la journée**. L'enquête met aussi en évidence des opinions sur le fait que la facilitation des déplacements est considérée comme une mesure d'ordre social, qui ne relève pas des compétences des compagnies de transports comment le pensent les associations de chômeurs, mais bien des collectivités locales. Par ailleurs l'enquête montre **les**

difficultés qu'ont les Autorités organisatrices à bien cibler les bénéficiaires, à mettre en rapport demande et offre, etc. Elle aborde aussi le rôle symbolique et de complément des bureaux d'aide sociale, utilisés comme dernier recours par les chômeurs. L'annonce d'une manifestation de chômeurs le 4 mars pour la gratuité de la carte orange est aussi exprimé.

Libération 13-3--1995

- **Un nouveau rassemblement pour la gratuité** est annoncé, devant la Communauté urbaine de Lyon, pour que les élus communautaires inscrivent à l'ordre du jour de l'assemblée les préoccupations du collectif pour la gratuité des transports. Le collectif rappelle les décisions prises par le Sytral au printemps dernier et le retour en arrière par rapport à ces décisions (lié au changement d'élu à la tête du syndicat mixte de transports). Conscients du poids que la gratuité imaginée aurait sur les communes, les associations appellent à la solidarité des autres collectivités comme la Communauté urbaine de Lyon et le département.

Le Progrès, 19-4-1995

- Après une réunion du comité du Syndicat mixte des transports lyonnais, **une évolution** semble apparaître dans le traitement du problème de la gratuité **pour les demandeurs d'emploi et autres personnes en précarité financière comme les SDF**. En effet, le Sytral ne traitera pas directement les aides à accorder et continuera à apporter une aide aux communes qui souhaitent venir à la rescousse des chômeurs. Il accordera donc une réduction de 40% à 60% sur le prix des tickets aux communes demandeuses, mais en fonction du taux de chômage interne à chaque commune. En plus de ceci, une **formule d'abonnement sera appliquée** et permettra aux CCAS de délivrer des coupons numérotés, et de ce fait éviter que les personnes en recherche d'emploi quémangent quotidiennement un ticket. **Ces aides seront aussi accessibles aux associations caritatives au bénéfice des personnes sans domicile fixe, qui bénéficieront de 50% de réduction sur les tickets.** Les bénéficiaires et les conditions sont annoncés : **demandeurs d'emploi de moins de 25 ans inscrits à l'ANPE, les demandeurs d'emploi bénéficiaires de l'Allocation spécifique de solidarité, les CES ; les RMistes, les contrats emploi consolidé...** Ces avancées sont présentées aussi comme le résultat des réunions de concertation avec les associations qui militaient pour cette aide. **Mais les associations annoncent qu'elles vielleront à ce que la gratuité soit accordée à tous les chômeurs sans restriction et à éviter que les communes ajoutent des conditions de ressources pour délivrer les abonnements.** Enfin, ces associations demandent de participer à la Commission de suivi de ce dispositif et annoncent **qu'elles poursuivront leurs revendications afin qu'à terme les abonnements gratuits soient délivrés dans les kiosques TCL et pour que la gratuité soit appliquée à terme au niveau de département du Rhône.**

Le Progrès, 22-4-1995 ; 25-4-1995

Lyon Figaro, 22-4-1995

Les Echos, 26-4-1995

- Après deux mois d'annonce de la gratuité sous-conditions par le Sytral, et malgré la satisfaction partielle des associations de demandeurs d'emploi et autres, ces dernières **s'inquiètent des conditions mises en place. En effet, elles demandent la gratuité sans conditions, et questionnent la condition de « non-imposabilité »** du fait que l'aide est individuelle et non familiale, ou sur le fait que la feuille d'imposition porte sur l'année précédente et que la personne peut être un nouveau chômeur, etc.

Le Progrès, 19-4-1995

- Les décisions d'aide aux chômeurs et personnes en situation de précarité financière décidées par le Sytral semblent pénaliser les communes les plus pauvres, compte tenu du poids du chômage, et certaines d'entre elles ont décidé de ne pas appliquer le dispositif en l'état. Certaines communes comme Vénissieux annoncent qu'elles ne peuvent pas faire face aux 6 millions de francs par an estimés pour aider les chômeurs et autres, et souhaitent réserver les exonérations aux cas les plus difficiles... tout en étant conscientes du risque d'instaurer de nouvelles ségrégations parmi les plus démunis. Cette position est partagée par les Maires de St Fons et de Vaulx-en-Velin, et ce dernier accuse même le Sytral de « se donner des allures de bon samaritain sans y mettre le prix » en faisant supporter sur les communes le coût de cette mesure. . Le maire de Vaulx en Velin appliquera donc les 60% consentis par Sytral.

Le Monde, 21-7-1995

- **Le projet de gratuité des TCL pour les chômeurs et les personnes en situation de précarité de l'agglomération lyonnaise est à l'arrêt** et de multiples associations appellent à manifester pour protester contre la politique tarifaire appliquée, mais aussi pour l'annulation des amendes et des poursuites en cours pour cause de fraude. La Communauté urbaine et le Sytral affirment que le dispositif de gratuité ferait supporter aux communes **une charge trop lourde, mettant en péril l'équilibre financier de l'autorité organisatrice**. C'est devant cette annonce que des syndicats de salariés et des associations comme Agir contre le chômage, ont appelé à manifester devant le Sytral, pour rappeler les engagements précédents. En effet, au printemps dernier le Sytral avait décidé **d'améliorer son dispositif d'aide aux chômeurs et aux personnes en situation de précarité : vendre les tickets aux communes avec une réduction pouvant aller de 40% à 60% (au lieu de 30%) et redistribués gratuitement par les communes via les CCAS**. Néanmoins si des maires de gauche avaient salué cette décision, le maire de Vaulx-en-Velin refuse d'appuyer cette politique qui lui coûterait plus de 7 millions de F compte tenu des 5 000 chômeurs qui habitent dans sa commune (soit +6% pour la fiscalité locale). Il demande au Sytral de traiter quand même cette situation comme urgente sans pour autant pénaliser les finances communales.

Le Progrès, 21-11-1995

Le Monde 24-11-1995

- **«Les chômeurs ne courent pas après les autobus est la conclusion des chercheurs, qui démontrent (à partir d'une étude comparative réalisée à Nantes, Saint-Etienne, Valence et Toulouse) que les usagers au chômage des transports collectifs reprennent l'automobile pour chercher un emploi**. C'est un phénomène qui sans être massif pose des questions aux transporteurs publics, car il montre le développement de micro-tendances. Rares sont les transfuges de la voiture vers l'autobus, et dans ces cas ils sont considérés comme de « nouveaux captifs » très précaires. Les chercheurs expliquent aussi la **difficulté d'évaluer le réel impact des politiques tarifaires sociales** tout en montrant que les réseaux les plus sociaux ont affichent une forte utilisation des transports collectifs. Ils attirent l'attention aussi sur les **nouveaux bassins de recherche d'emploi, qui dépassent le périmètre des transports collectifs** sur lesquels agissent les autorités organisatrices.

Libération 31-1-1996

Vie publique, 4-1996

- **«Chômeurs et exclus privés des transports gratuits »** c'est ainsi que se résument les différentes positions des associations qui demandent la gratuité (**pour 600 000 franciliens**) de la carte orange en Ile de France. Ceci à partir de l'absence de décision lors du dernier conseil d'administration du STP. Ce dernier aurait avancé un coût de **450 millions de francs pour assurer la gratuité demandée**. Les associations contestent l'idée que ce soit les collectivités locales et les salariés qui prennent en charge leur demande de gratuité en arguant que ce seront en somme les départements les plus pauvres qui paieront le plus, et demanderaient dans ce cas que L'Etat impose une péréquation entre les départements.

Libération 21-3-1996

- **De nouveaux rassemblements pour des transports accessibles à tous à Lyon et ceci depuis 4 semaines consécutives**. Ils reprennent leurs revendications puis des nouvelles propositions par rapport à la gratuité : que le Sytral prenne en charge le prix du ticket à hauteur de 40%. Des négociations sont en cours.

Le Progrès, 26-5-1996

- **80% de réduction pour les RMistes seront accordés par le Sytral**. Ce dispositif sera mis en œuvre le 1^{er} octobre et une évaluation est prévue dans un an. **Cette mesure visera les titulaires du RMI et leur conjoint, les jeunes demandeurs d'emploi de moins de 25 ans au chômage depuis au moins un an**. Les transports en commun ne seront pas gratuits pour eux car il s'agit d'un **abonnement mensuel à 50F au lieu de 277F**. Cette mesure concernerait environ 32 000 personnes (avec un coût estimé de 9 millions de francs par an.) **Ce seront toujours les CCAS qui assureront aux ayants-droit la délivrance d'une carte valable 6 mois** (après vérification et contrôle en fonction des conditions de non imposabilité ou de ressources inférieures seuil de revenu fixé), mais ceux-ci se rendront comme tout usager normal aux TCL pour se voir délivrer le coupon contre cette carte. Cependant, **la lutte pour la gratuité reste présente et des élus comme ceux de Villeurbanne évoquent la nécessaire « volonté d'agglomération »** - comme à Toulouse, Lille ou Bordeaux - pour y arriver à **cette gratuité**. La position de Villeurbanne est **très ancienne sur cette question et ce vœu était aussi celui de la Communauté urbaine de Lyon qui en 1977 l'avait voté à l'unanimité et transmis au Préfet de l'époque**. Le texte en question limitait déjà la gratuité à la recherche d'emploi et aux heures creuses afin de limiter les charges des collectivités.

Le Progrès, 6-7-1996 ; 18-9-96

Lyon Figaro, 7-7-1996

Le Tout Lyon, du 20 au 23 -9-1996

- Plus d'un mois après la mise en œuvre du dispositif d'aide ai RMistes et autres bénéficiaires de la réduction tarifaire de 80% sur l'abonnement, environ 6 200 « timbres » ont été achetés. Les associations - satisfaites de l'effort - continuent toujours à demander sous toutes les formes, la gratuité et l'extension de ce dispositif à l'ensemble de chômeurs et précaires. Le Sytral avait déjà prévu l'extension de son dispositif - à partir du 1^{er} janvier 1997 - aux bénéficiaires de l'allocation spécifique de solidarité seuls ou en couple, mais sans autres ressources, soit 6 200 bénéficiaires supplémentaires ciblés.

Le Progrès, 26-11-1996 ; 7-1-1997

- Plus localement les demandes d'élargissement du dispositif du Sytral à d'autres personnes en situation de précarité continuent à se développer. En effet, à Vaulx-en Velin, ce dispositif laisse de côté environ 2 300 jeunes inscrits à la Mission locale, sur 980 pointant à l'ANPE, moins de 400 en sont bénéficiaires et sur 700 RMistes convoqués au CCAS de la ville, seulement 320 ont pu être attributaires de l'aide. Ceci explique que le maire n'ait pas voté le dispositif du Sytral et qu'aujourd'hui il l'élargisse aux bénéficiaires de minima sociaux, aux apprentis, aux chômeurs en fin de droits, etc.

Vaulx Mag, 12-1996

- Une nouvelle hausse des tarifs TCL : **ticket de 7F80 à 8F, carnet de 10 tickets de 66F50 à 68F, abonnement mensuel de 277F à 282F** ... La presse rappelle qu'il y a 10 ans le ticket coûtait 6F et l'abonnement 201F...

Le Progrès, 22-2-1997

- **« Transports en commun, gratuité pour les chômeurs »,** annonce la presse pour l'automne sur les réseaux RATP et SNCF-banlieue. Ceci concernerait près de 300 000 personnes (sur 800 000 chômeurs) parmi les plus démunies qui bénéficieront d'une réduction sous la forme d'un **chèque-transports (200F à 400F)** selon le lieu de résidence et financé par l'Unedic, le Conseil régional et les Départements. Il s'agirait d'une victoire annoncée et symbolique des associations de défense de chômeurs. Mais l'inscription à l'ANPE ne donnera pas automatiquement accès à une carte orange gratuite, car elle **sera réservée aux seuls défavorisés** et sera **délivrée par les services sociaux des mairies**. Le coût supporté est évalué à **350 millions de francs par année, et sera prélevé sur les fonds sociaux**, ce qui pose un problème aux associations car cela signifiera que ce sont les plus démunis qui financent l'aide aux transports. Les associations comptent se battre pour que cette aide relève d'un budget propre (par exemple des excédents de l'Unedic)

Figaro 14-4-1997

- **Gel des tarifs « grand public »** TCL en 1998, **voire baisse de l'abonnement scolaire de 193F à 150F, et de nouveaux tickets « familles nombreuses »**.

Le Progrès, 26-5-1996
Lyon Figaro, 30-1-1998

- Un tour de France des aides aux transports moins chers, place **Grenoble pionnière en la matière, par son dispositif préférentiel pour les chômeurs depuis 1976**. La Commission tarification sociale et exclusion mise en place par le GART, montre des évolutions dans la prise en compte de la précarité et de l'exclusion et souligne le fait que l'on **assiste à un redéploiement des politiques** : de la réduction ciblée selon des catégories de personnes à la réduction sous condition de ressources, rapprochement des centres communaux d'action sociale, définition plus précise des bénéficiaires des tarifs préférentiels, voire remise en cause du principe de gratuité dans les réseaux qui l'accordaient sans conditions spécifiques de ressources, participations symboliques au coût des transports (abonnements, chèques transports à très faible prix...). **Ce rapport met en exergue le dispositif le plus ingénieux : Dunkerque qui dispose d'une carte libre-circulation qui varie en fonction du quotient familial (pouvant payer que 25% du prix de l'abonnement, voire 10% pour la formule « heures creuses**

Le Monde, 4-2-1998

- Une **nouvelle manifestation pour la gratuité lors de la séance publique du Grand Lyon**, suite aux occupations du métro et à des lettres de demandes apparemment sans réponse.

Le Progrès, 24-6-1998

- « Les TCL créent le ticket aller-retour », disponible à partir du 1er. Janvier 1999 pour la valeur de 10F et valable entre 9h et 16h..

Le Progrès, 26-6-1998

- Manifestations et occupation du métro, de chômeurs et précaires pour réclamer l'amnistie de leurs amendes TCL. L'argument est le droit de se déplacer et de chercher un travail. Il existe dans l'agglomération lyonnaise environ 160 000 procès verbaux par an. L'amende coûte 150F si l'on paye immédiatement, puis 440F si le procès verbal est aggravé voire 1200F (initialement) après transmission au tribunal et inscription sur le casier judiciaire.

Le Progrès, 19-11-1998

- 12 000 personnes en situation financière difficile bénéficient de l'abonnement à 50F et la demande de gratuité continue tant de la part des associations que des élus de gauche, comme Gilles Bona qui demande au Sytral la mise à l'étude d'une tarification plus adaptée allant jusqu'à la gratuité pour les plus faibles revenus. Les élus du Sytral comme le GART sont pour le paiement de tout service public, même symbolique.

Le Progrès, 20-11-1998

- « **Rendre la ville accessible à tous** », est un objectif majeur de la politique de la ville, et se décline en **trois axes : développer les services offerts au public, réadapter l'offre à l'évolution de la demande et améliorer la sécurité**. Une observation est portée sur le fait que la mobilité se pose avec une plus grande acuité dans les quartiers sensibles, souvent isolés ou éloignés du centre ville et des pôles d'activités... Ces habitants, **souvent captifs par rapport aux transports collectifs, ont parfois des problèmes financiers pour l'achat des titres de transports** ... La DIV propose ainsi d'adapter la tarification aux modes de déplacements spécifiques comme la « petite distance », la tarification sociale, etc. mais aussi un travail partenarial Etat, autorités organisatrices, entreprises de transports, collectivités locales, par exemple dans le cadre des Contrats de ville...

La lettre de la DIV n° 41 (1998)

- Une nouvelle manifestation (avec 13 000 signatures) et encore des réunions sont prévues par des collectifs pour demander la gratuité des transports pour les chômeurs et autres précaires, à la veille de la réunion de Sytral où seront adoptées les nouvelles orientations tarifaires. La prise en compte des revenus réels est demandée et non pas l'octroi d'aides selon le statut. Ce collectif insiste sur la recherche de nouvelles formes de financement de ces aides : via le versement transport, ou d'autres taxes spécifiques.

Lyon Figaro, 3-2-1999

Le Progrès 4-2-1999

- Le Sytral adopte le principe d'une extension de la tarification sociale pour les demandeurs d'emploi, afin de gommer les disparités existantes, comme par exemple le fait que certains demandeurs d'emploi perçoivent l'allocation unique dégressive à un montant proche du RMI et n'ont pas droit cependant à l'abonnement à 50F. Le plafond de ressources a été aussi rehaussé à 3 800F permettant ainsi d'intégrer les chômeurs indemnisés à hauteur du RMI, les demandeurs d'emploi non imposables ayants des indemnités Assedic inférieures à 2 500F et leurs ayants droits ; les enfants des parents bénéficiaires de l'abonnement sont aussi intégrés jusqu'au lycée. Avec ce nouveau dispositif le Sytral entend passer de 38 000 à 64 000 bénéficiaires. Le prix de l'abonnement « passe-partout » - délivré aux CCAS, MDR, ML et certaines associations caritatives à 141F passera à 100F et sera étendu à certains demandeurs d'emploi. Les associations qui dialoguent avec le Sytral continuent à demander la gratuité.

Lyon Capitale 17-3-199, 23-3-1999

Le Progrès, 26-5-1996

- Une enquête montre que les chômeurs sont les seuls à voir leur taux de fraude ne pas augmenter et représentent 9,2% de l'ensemble de fraudeurs. En effet, la fraude reste importante chez les lycéens, les collégiens et les salariés (ouvriers et employés).cette même enquête montre qu'il n'y a pas de secteurs géographiques « privilégiés » et que cette fraude gagne aussi les beaux quartiers. .

Le Progrès, 10-7-1999

ANNEXE VII

QUALIFICATION DES MESURES DE TARIFICATION SOCIALE DES 120 RESEAUX ANALYSES EN 1993, 1996 ET 1999

Grille d'analyse de la politique tarifaire des réseaux

<i>Réseau</i>	TYPE DE REDUCTION									
	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU
Réseau										
1993										
1996										
1999										

RMI, CES : Mesures ciblées pour les bénéficiaires du RMI (Revenu Minimum d'Insertion) ou les personnes en contrat d'insertion CES

C/c, PA/c, J/c : Mesures ciblées pour les chômeurs, personnes âgées ou jeunes sous condition de revenu,

Cho : Mesures pour les chômeurs en général,

PA : Mesures pour les personnes âgées en général (seulement condition d'âge),

FNB : Mesures pour les familles nombreuses,

SCO : Mesures pour les scolaires,

ETU : Mesures pour les étudiants.

Source des données utilisées : UTP, 1993, 1996 et 1999

			Très réduit										Gratuité										Réduit										
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	
Abbeville	93	1a																														55*	55*
	96	1a																														60*	60*
Aix-les-bains	93	1b				10																				50					30	60	
	96	1b				10									G																35	60	
	99	1b				mairie									G mairie											R mairie			R mairie		35		
Ajaccio	93	1b															CS									35					55	70	
	96	1a																															
	99	1a																								35					55	55	
Alençon	93	1a																										35		R	70	70	
	96	4						20T	10																					R	70	70	
	99	4	10		10		20		20																				R	75	75		
Amiens	93	2a											G			G		G													35		
	99	2b											80T		80T	80T														AR/J		35	85
Angers	93	5			10	10																							50	65	R 1,2		
	96	5	10		10	10	TR																						50	70	R 1,2	R 1,2	
	99	5	10			10	TR	10																					50	75	R 1,2	R 1,2	
Angoulême	93	1a																									50		R		45	50	
	96	4	20	20	20		20																			50					45	50	
	99	4	ccas	ccas	ccas		ccas																		ccas	ccas	ccas	50	ccas			45	50
Annecy	93	2b											30T		30T																60	60	
	99	2b											30T	30T			30T	30T	T										A 4e		50 3e	35	55
Arras	93	2c														G															65		65
	96	2c												20T	G hc											65				65		65	
	99	2c													G											65				65		65	
Auchy-les-Mines	93	1a																															
	96	2b											10T		10 T																		
99	2b											10T	10T		10T		10 T																
Aurillac	93	2a												G		G	G													65	80	80	
	96	2c												30T		30T	G													65	80	80	
	99	2b												30T ccas		30T ccas	30T													65	80	80	

			Très réduit										Gratuité										Réduit														
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU					
Bourges	93	3						TR								G																	R		R	R	
	96	5				25		15			20					G																		35/30	70		
	99	5	10	10				10			20					G													40		40/35	65					
Brest	93	2a														G	G hc															55 hc	70	90	90		
	96	4	15	15	15	15	15																		60	60					70	90	90				
	99	4	15		15	15	15				15*	15*													60	60	60			70	90/60	90/60					
Béthune	93	3						TR								G																	R	R			
	96	2c											10T		10T	G																	R	R			
	99	2c													10T	G																	R	R			
Béziers	93	2a														G	G															70		70	70		
	96	2a														G hc	G															65		75	75		
	99	2a														G	G														70		70	70			
Caen	93	2a														G	G										75	75	45	75	60		60				
	96	2a														G	G							80							80	80	80				
	99	2a											ccas		ccas	G									80			80	80	55	80	80	80				
Cahors	93	1a																															75		75	75	
	96	4	15		15	15																											75		75	75	
	99	4	15			15		15																									75		75	75	
Calais	93	2c																10T	G																75		
	96	2c																	10T	G															70		
	99	2c											10T						10T	G																	
Cambrai	93	1a																																75		95	95
	96	2c														G	ccas																	70		90	
	99	1a																																65		85	
Cannes/ Le cannet	93	1b														G																		55	55	65	65
	96	1b														G																	55	55	65	65	
	99	1b														G																	70	70	50	50	

			Très réduit										Gratuité										Réduit												
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU			
Cayenne	93	1b									15/15/10																						70		
	96	1b																				G											60	60	
	99	1b																				G													
Chalons-sur-Saône	93	2c											G			G						AR/J			55	55	55					35	60		
	96	3									15		G													60	60					30	70		
	99	3									15		G			G									65	65	65						65		
Chambéry	93	3											16T	16T	16T									70						70	70	70	50	70	
	99	5	25	25	25				10				20T			G		20T													75	55	45		
Charleville	93	3												20T	20T							AR/J	AR/J							85	85				
	96	2c											20T ccas		20T ccas	G ccas							AR/J							90	90	40			
	99	1b														G							AR/J							90	90	95	95		
Château-roux	93	2a											G		G	G														45	75	75/75/45	75		
	96	2a											G		G															50	80	80/80/50	50		
	99	2a											G		G	G							G*						55	85	75/75/50	50			
Chatellerault	93	2a											G		G															40			80	80	80
	96	2a											G ccas		G ccas								G						45		80		80	80/55/45	80/55/45
	99	5				5 ccas	5 ccas					5 ccas	5 ccas										G 4è ccas				45 ccas				80	80/55/45	80/55/45		
Cherbourg	93	1b														G															80			65/60/55/50	65/60/55/50
	96	1b																							30					90			65/60/55/50	70	70
	99	2a											G					G												60			70/60/55/50	70/60/55/50	
Cholet	93	1b																													55		40	80	
	96	5	10			10	15						G		G																55		40	80	
	99	4	10				15			10																					60		40	80	

			Très réduit										Gratuité										Réduit										
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	
Dunkerque	93	3									25				20T				G					40								80	40
	96	5	25								10											AR/J									40	80	
	99	5	25						10							G						AR/J								80	35	50	
Elboeuf	93	4			25	25																		50				50	50	45	45		
	99	4	25		25	25																		50	50			50	45				
Epernay	93	1a																					60	60	60	60	60				70	60	
	96	1b																				AR/J	60 ccas	60	60	60	60	60	60	60	ccas	R	60
	99	1b																				AR/J	60	60	60	60	60				60	60	
Evreux	93	1b														G			G											40	40		
	96	1b														G			G											45	45		
	99	1b														G			G											45	45		
Flers	93	1b														G hc														50	50		
	96	5	15 hc ccas		15 hc ccas						25*	25*				G hc ccas								55			30				55	55	
	99	1b									25*												30	55	30	85	30				55		
Forbach	93	1b														G															30		
	99	1b				25 ccas					15											G CG										35	
Genève	93	1a																											70		R	R	
	96	1a																											65	80	60	60	
Givors	93	1b									25 4ème	25 4ème																	55		70/50	70/50	
	96	1b									25	25																55	R	30	30		
	99	1b									25	25															55			40	40		
Grenoble	93	2a											G		G				G										75	60	60		
	96	2c											G		40T				G										80	60	65		
	99	2a											G		G				G hc										80	45	65		
Havre (Le)	93	5	25													G							65	65	65		65		35	65	80	80	
	96	4	25		25	25																		65			65			65	80	80	
	99	4	25		25	25																		65			65		80	65	80	80	

			Très réduit										Gratuité										Réduit										
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	
Henin-Carvin	93	2b												10T				10T	10T		AR/J												R
	96	2b																10T	10T		AR/J										50	55	
	99	2b																10T	10T		AR/J										50		
La Rochelle	93	2c													G	G					AR/J					50			70	70	45	70	
	96	2b													60T						AR/J								50	75	45	70	
	99	2b													60T						AR/J								65	70	45		
La Roche-sur-Yon	93	1b				15																							45		55	70	
	96	3				20							G					G											50		50	70	
	99	3				20												G											50		75/75/45	75/75/45	
Laval	93	3							20									G	G													60	
	96	3							20				G					G	G			G								R	50	60	
	99	3							25		25/15 2&3ème							G	G			G								R	50	65	
Le Mans	93	3									10								G	G										85	45	70	
	96	3				10					10								G										45	90	40	70	
	99	3				5					10								G										60	45	40	70	
Le Puy	93	1a																													50/35		
	96	1b																	G										50		50/35		
	99	1b																	G										50		50/35		
Lens-Liévin	93	2b												10T	10T	10T					AR/j						70				50	50	
	96	2c											G	10T	G	G					AR/j												
	99	2b												10T				10T	10T		AR/j						70						
Libourne	93	2a											G					G	G										50		70/50		
	96	2a											G						G										55		75/50	75/50	
	99	2b											30T						30T										55		70/50	50	
Lille	93	3							10									G	G	G									50		75	75/50*	
	96	3							10									G	G hc										50 (F)		75	75/50*	
	99	3				10								G	G	G hc	G											R			75	75/50*	

			Très réduit										Gratuité										Réduit														
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU					
Limoges	93	5						TR		TR								G hc														R	R	R	R		
	96	5						10	25 hc		15					G hc																50	50	70			
	99	5	10	10				10							G	G hc																30 hc	60	50	75		
Longwy	93	1b									10																					60		80	80		
	99	1b									20																					85			85		
Lorient	93	2a														G		G																55	70		
	96	3								35/25/20/10 0/10	20/10 3&4ème		G		G	G																50		60/35	75		
	99	3									10 3ème		G		G	G						G*										55	R	60/30	75		
Lyon	93	1b													ccas	ccas																	70	70	65	85	
	96	5	20(F)		20(F)								ccas		ccas	G																	70	70	70	80	
	99	5	20 (F)		20 (F)		20				20*		ccas		ccas	G										35		35				70	70	55/35*	70		
Macon	93	2a															G	G	G															60	60		
	96	2a															G	G hc	G hc															60	60		
	99	3									15		G					G hc	G hc															60			
Marseille	93	2a											G			G																	60	80	80	80	
	96	2a											G		G	G	G																50	70	80	80	
	99	2a											G		G	G											70					50	80	80/70 */50*	85		
Martigues	93	2a									TR 3ème				G																		R		R		
	96	2a									TR 3ème				G																			R		R	
	99	2a									25 3ème		G		G	G																	50	R	75/50		
Maub- euge	93	3			ccas			ccas					ccas	ccas	ccas							AR/J				ccas	ccas		ccas	ccas		ccas	ccas	50	R	75	
	99	1a																					R					R	R	60	R	80					
Menton	93	1b														G																	60		60	60	
Menton	96	1b														G																	60		60	60	
Metz	93	1b								25 hc																							65	35 hc	75	65	65
	96	1b								25 hc																							70	35 hc	80	70	70

			Très réduit										Gratuité										Réduit													
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU				
Monaco	93	1b																		G													50		40	40
	96	1b																		8T													50		40	40
	99	1b																		G													50		40	40
Montargis	93	2c													G	G						AR/J											75	75	65/55	/0
	96	2c											G		G	G						AR/J											75	75	65/55	/0
	99	2c											G		G	G						AR/J											75	75	65/55	/0
Montauban	93	2a													G	G hc														90	35		80/60	80/60	/30	/30
	96	2a											G		G	G hc														90	35		80/60	80/60	/30	/30
Montbéliard	93	5			20											G						AR/J					35						65	60	60	
	96	5		20	20											G						AR/J					45						75	60	60	
	99	5			20											G														60	70				R	
Montluçon	93	3				5			15						G	G						AR/J	G				55								55	55
	99	2c											G					10T	G																60	
Montpellier	93	2a													G					G													60	75	80	
	96	5	10	10	10		10				TR*					G	G					G*					45	R					85	80	70	75
	99	5	10	10	10		10				TR*					G	G					G*					45	R					85	80	70	70
Montélimar	93	1b														G																	55		75/50	/35
	96	1b														G							G										60		70/50	/35
	99	1b														G																	60		70/50	/35
Morlaix	93	3				15 hc										G hc																	55		90	90
	96	3				25							G hc		G hc																		55		90	90
	99	3	TR		TR		TR				TR*	TR*	G		G		G					G*		R		R		R					55	90	85	85
Mulhouse	93	1b																				AR/J											55		35	55
	96	1b																					AR/J	40	40	mairie			40	mairie			60		35	60
	99	1b																					AR/J	40					40				40	60		40

			Très réduit										Gratuité										Réduit												
	an	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU			
Nancy	93	1b														G						AR/j										75	80	80	
	96	1b														G						AR/j		R			R		R			75	80	80	
	99	1b														15T						AR/j			R		35					70	95	95	
Nantes	93	2a													ccas	ccas																35	55	45	60
	96	3			25								G		G	G	G											60				50	55	50	60
	99	3			25								G	G	G	G	G											65				50	55	50	65
Nevers	93	1a																														30		70	70
	96	2b											10T		10T																	35		70	70
	99	1a																														40		70	70
Nice	93	1b														G																60	70	50	50
	96	2a											G			G																60	60	55	55
Nimes	93	3			15											Ghc		G														30	55	65	65
	96	3			15					20						G hc		G hc														30	R	65	65
	99	3		15									G hc	G	G hc	G hc											R					R	65	65	
Niort	93	2a											G		G		G									75	40					75	40	80	
	99	2a											G		G		G										45					45	50/40	80	
Orléans	93	1b														10T		3T								50						45	65	55	75
	96	1b														G								30		30						45	65	55	75
	99	1b														10T											45					65	65	65	75
Pau	93	2c														G		G	G			AR/J											60/50	60/50	
	99	3			TR mairie	TR mairie										G mairie		G				AR/J				R mairie	R mairie		R mairie	R mairie		60	60		
Perpi- gnan	93	1b														G																			
	96	4			20																							85				85			
	99	2c													10T	10T	G															85			
Poitiers	93	2a											G		G	G									R							80	80	R	R
	99	2a											G		G	G							G 3ème		35							80	80	40	55
Puy en velay	96	1b														G																50		50	40
	99	1b														G																50		50	35

			Très réduit										Gratuité										Réduit										
	An	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	
Quimper	93	2a											G	G				G									45				75	80/55	80/55
	96	2a											G	G	G		G										50				75	80/55	80/55
	99	2a											G	G	G												60				75	80/55	80/55
Reims	93	3									10				G	G															30	75	
	96	3									10		G	G	G	G	G														30	80	
	99	3									10		G	G	G	G											Rmairie				35	80	
Rennes	93	2a											G				G													50	50	70	
	96	2a											G		G	G	G													70	R	70	
	99	3	25		25								G		G	G	G													70	60	70	
Roanne	93	1b														G													80	80	75/50		
	96	5	25				25	25								G													80	80	75/60	75	
	99	5	25				25	25								G													80	80	75/60	75	
Romans	93	2a													G	G													85	85	75/75	75	
	96	2a											G			G		G											80	80	40	75	
	99	4				10		10					G																75	40			
Rouen	93	2b											T		T												60		40		60	40	60
	96	2b											T		T		T										70	35	50		70	55	65
	99	2b											T		T		T										65	35			65	59	70
Saint Lô	93	1a																															
	96	1a																											50			55	55
	99	1a																					30		30	50					60	60	
Saint-Brieuc	93	3			25		25						G		G		G														R	R	
	96	4	ccas		ccas																								ccas	ccas		70	70
	99	2a											ccas		ccas	G							ccas	ccas		ccas					70	70	
Saint-Chamond	93	1a																													35	35	
	99	1b				10ccas					15												40	40	40		40	40	40	40	35	75	

			Très réduit										Gratuité										Réduit									
	An	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU
Saint-Malo	93	1b				5					25											G 3ème				80						55
	96	1b				10					25											G 3ème				80						40
	99	4			10 ccas	10					25											G 3ème							80			40
Saint-Nazaire	93	2a											G		ccas	ccas														50	40	55
	99	1a																											55	55		
Saintes	93	1a																											55	40	40	
	99	4	10	10	10						15	15																55				
Saumur	93	4	25		25	5					10 3ème	10 3ème																			75/40	75/40
	96	4	25		25	5					10 3ème	10 3ème																			75/40	75/40
	99	4	25 mairie		25 mairie	10 mairie					10 3ème																				80/40	
Sens	93	1b																				AR/J							75	75	75	
	96	1b																				AR/J							75	60	60	
Sete	93	1b														G			G										55	55		
	96	2a														G	G		G										60	35	35	
	99	1b														G			G				35	35	35				65	35	35	
St-Etienne	93	2a														G	G												65	75	75	
	96	2a											G		G								75		75	ccas	75		65	75	75	
	99	4	25	25	25	10	25																						70	85	85	
Strasbourg	93	2c											G	G	ccas	G						AR/j				45		80	40	65	65	
	96	1b														G						AR/j	35		35	40		85	85	70	70	
	99	3			10											G	G					G*+A/ R.j.	35		35	40			85	50	70	
Tarbes	93	1b																	G											60		
	96	3				5			15							10T														65	65	
	99	3				10	5		25		5*					G																
Toulon	93	1a																											60	60	60	
	96	1a																					60		65	65			65	60	60	
	99	2a														G							60		60			60 hc		45	45	

			Très réduit										Gratuité										Réduit									
	An	Type	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU	RMI	CES	C/c	PA/c	J/c	Cho	PA	FNB	SCO	ETU
Toulou- se	93	2c													G				G		AR/j							70		70		70
	96	2c											G		G				G		AR/j									70		70
	99	2c											G				G	G			AR/j									70		70
Tours	93	4	25	25																					45	35			55		60/40	80
	96	4	30	30																					60	45			70		65	80
	99	4	15		15																		60		60	45			75		70	85
Troyes	93	3							10 hc						G	G hc					G				30						90	90
	96	4	5	5		10	5				15/5																					50
	99	5	10	10	10	10			10		15/5										G*											50
Valence	93	2c											G		G	G					AR/J								75	75	75	75
	96	2c											G		G	G					AR/J								80	80	80	80
	99	2c											G		G	G					AR/J								70	70	70	70
Valenci- Ennes	93	2c															G		ccas		AR							70	ccas	70	80	80
	96	2c											10T (F)		10T (F)	G					AR		70			ccas		70	ccas	70	85	85
	99	2c											10T (F)		10T (F)	G					AR		75		R			75		75	85	85
Vannes	93	1b							10		20 2ème																				30	70
	96	1b							15		25/20 2&3ème												R		R						30	70
	99	4	20		20				20		25/10 2&3ème																				30	70
Vichy	96	1b																	G		AR/J		55 mairie						55		75	75
	99	2c											G				G	G			AR/J								60		75	75
Villefran- che/ Saône	93	2a													G	G															80	80
	99	4			20																					35					80	80
Creusot (le)	96	5	10		10											G					AR/J				35						45	R
	99	5			10											G mairie					AR/J				35						45	R

ANNEXE VIII

LISTE DES STRUCTURES D'ACCUEIL ET D'INSERTION AYANT PARTICIPE A L'ENQUETE

dept	Commune	Type de structure	Nom de la structure	Quest.	C.B.
44	Basse Goulaine	CCAS	CCAS Basse Goulaine	O	N
44	Bouaye	CCAS	Mairie Bouaye	O	N
44	Bouguenais	Mairie	Mairie Bouguenais	O	O
44	Bouguenais	Mairie	Service Aide Ménagère	O	N
44	Carquefou	CCAS	CCAS Carquefou	O	O
44	Couéron	Asso	Resto du Coeur	O	O
44	Couéron	CCAS	CCAS Couéron	O	O
44	Indre	CCAS	CCAS Indre	O	O
44	La Chapelle sur Erdre	Asso	Ass. Solidarité Emploi	O	O
44	La Chapelle sur Erdre	CCAS	CCAS La Chapelle/Erdre	O	O
44	La Montagne	CCAS	CCAS La Montagne	O	O
44	Le Pellerin	Mairie	Accueil et Info Sociale	O	N
44	Les Sorinières	CCAS	CCAS Les Sorinières	O	O
44	Nantes	Asso	Centre Accueil Orientation	O	N
44	Nantes	Asso	Centre Réinsertion Sociale	O	N
44	Nantes	Asso	CHRS Saint Benoît	O	N
44	Nantes	Asso	Secours Catholique	O	N
44	Nantes	CCAS	CCAS Centre Ville	O	N
44	Nantes	M.L.	ML Nantes	O	N
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Barberie	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Beaulieu	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Bellevue	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Bottière	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Chantenay	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Dervallières	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Doulon	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Malakoff	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Nord	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Ranzay	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie annexe Sud	O	O
44	Nantes	Mairie	Mairie centrale	O	O
44	Nantes	PLIE	PLIE antenne nord	O	O
44	Orvault	CCAS	CCAS Orvault Bourg	O	N
44	Orvault	CCAS	CCAS Orvault Chantilly	O	O
44	Rezé	CCAS	CCAS Rezé	O	O
44	Rezé	Mairie	Mairie Rezé - accueil	O	O
44	Saint Herblain	Asso	Secours Populaire	O	O
44	Saint Herblain	CCAS	CCAS Saint Herblain	O	O

44	Saint Herblain	CCAS	CCAS Saint Herblain Bourg	O	O
44	Saint Sébastien /Loire	CCAS	CCAS St Sébastien/Loire	O	O
44	Saint Sébastien /Loire	Mairie	Point Relais Emp. (IDEES)	O	O
44	Sainte Luce sur Loire	CCAS	CCAS Sainte Luce /Loire	O	N
44	Sautron	CCAS	CCAS Sautron	O	O
44	St Aignan de Grand Lieu	CCAS	CCAS Saint Aignan	O	O
44	St Jean de Boiseau	CCAS	CCAS St Jean de Boiseau	O	O
44	Thouaré sur Loire	CCAS	CCAS Thouaré	O	O
44	Thouaré sur Loire	Mairie	Service Emploi	O	O
44	Vertou	CCAS	CCAS Vertou	O	O
54	Art-sur-Meurthe	CCAS	CCAS Art-sur-Meurthe	O	O
54	Essey-lès-Nancy	CCAS	CCAS Essey-les-Nancy	O	O
54	Essey-lès-Nancy	M.L.	ML Essey-les-Nancy	O	O
54	Fléville	CCAS	CCAS Fléville	O	O
54	Heillecourt	CCAS	CCAS Heillecourt	O	O
54	Houdemont	CCAS	CCAS Houdemont	O	O
54	Jarville	CCAS	CCAS Jarville	O	O
54	Jarville	M.L.	ML Jarville	O	O
54	Laneuville	CCAS	CCAS Laneuville	O	O
54	Laxou	CCAS	CCAS Laxou	O	O
54	Ludres	CCAS	CCAS Ludres	O	O
54	Ludres	M.L.	ML Ludres	O	O
54	Malzéville	CCAS	CCAS Malzéville	O	O
54	Malzéville	M.L.	ML Malzéville	O	O
54	Maxéville	Asso	CHRS Grand Sauvoy	O	O
54	Maxéville	CCAS	CCAS Maxéville	O	O
54	Maxéville	M.L.	ML Maxéville	O	O
54	Nancy	Asso	ALASA foyer Hébergement	O	O
54	Nancy	Asso	ARS Camille Mathis	O	O
54	Nancy	Asso	ARS Pierre Vivier	N	O
54	Nancy	Asso	Association Gite familial	O	O
54	Nancy	Asso	Fonds Loc Empl Sol	O	O
54	Nancy	Asso	Sec. Cath. Nancy Nord Est	O	O
54	Nancy	Asso	Sec. Catholique	O	O
54	Nancy	CCAS	CCAS Nancy 3 maisons	O	O
54	Nancy	CCAS	CCAS Nancy centre	O	O
54	Nancy	CCAS	Pt Public Haut du Lièvre	O	O
54	Nancy	M.L.	ML Nancy	O	N
54	Nancy	M.L.	ML Nancy ARS Emp For	O	O
54	Nancy	M.L.	ML Nancy Pt Pub Beauregar	O	O
54	Pulnoy	CCAS	CCAS Pulnoy	O	O
54	Pulnoy	M.L.	ML Pulnoy	O	O
54	Saint Max	CCAS	CCAS Saint Max	O	O
54	Saint Max	M.L.	ML Saint Max	O	O
54	Saulxures	M.L.	ML Saulxures	O	O
54	Saulxures-les-Nancy	CCAS	CCAS Saulxures	O	O
54	Seichamps	CCAS	CCAS Seichamps	O	O
54	Seichamps	M.L.	ML Seichamps	O	O
54	Tomblaine	CCAS	CCAS Tomblaine	O	O
54	Vandoeuvre	CCAS	CCAS Vandoeuvre	O	O
54	Vandoeuvre	M.L.	ML Vandoeuvre	O	O
54	Villers-lès-Nancy	CCAS	CCAS Villers (Cité Pass)	O	O

54	Villers-lès-Nancy	CCAS	CCAS Villers (Melody Pass	O	O
54	Villers-lès-Nancy	CCAS	CCAS Villers (Symphony Pa	O	O
54	Villers-lès-Nancy	M.L.	ML Villers-les-Nancy	O	O
69	Bron	CCAS	CCAS Bron	O	O
69	Bron	M.L.	ML Bron	O	O
69	Caluire	CCAS	CCAS Caluire	O	O
69	Caluire	M.L.	ML Caluire	O	O
69	Décines	M.L.	ML Décines	O	O
69	Ecully	PAIO	PAIO Ecully	O	O
69	Francheville	CCAS	CCAS Francheville	O	O
69	Genas	Asso	Genas Emp Serv	O	O
69	Genas	CCAS	CCAS Genas	O	O
69	Lyon	Asso	ARIEL Service	N	O
69	Lyon	Asso	Croix-Rousse Emploi	O	O
69	Lyon	Asso	Secours Populaire	O	N
69	Lyon	M.L.	M.L. Lyon	N	O
69	Lyon 1	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 2	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 3	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 3	MDR	MDR UT Lyon3	O	O
69	Lyon 4	Asso	CHRS N.D. Sans-Abris	N	O
69	Lyon 4	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 5	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 7	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 8	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 9	CCAS	Antenne Solidarité	O	O
69	Lyon 9	MDR	MDR UT Lyon9	O	O
69	Meyzieu	CCAS	CCAS Meyzieu	O	O
69	Meyzieu	M.L.	ML Meyzieu	O	O
69	Neuville	M.L.	ML Neuville	O	O
69	Neuville/Saône	CCAS	CCAS Neuville	O	O
69	Oullins	CCAS	CCAS Oullins	O	O
69	Oullins	M.L.	ML Oullins	O	O
69	Rillieux	CCAS	CCAS Rillieux	O	O
69	Rillieux	M.L.	ML Rillieux	O	O
69	Rillieux	MDR	MDR Rillieux	O	N
69	Saint Fons	Asso	St Fons Développent	O	O
69	Saint Fons	M.L.	M.L. Saint Fons	O	O
69	St Fons	CCAS	CCAS St Fons	O	N
69	St Priest	CCAS	CCAS St Priest	O	O
69	St Priest	M.L.	ML St Priest	O	N
69	Tassin	CCAS	CCAS Tassin	O	O
69	Tassin	PAIO	PAIO Tassin	O	O
69	Vaulx-en-Velin	CCAS	CCAS Vaulx	O	O
69	Vaulx-en-Velin	M.L.	ML Vaulx	O	O
69	Venissieux	CCAS	CCAS Vénissieux	O	N
69	Vénissieux	M.L.	ML Vénissieux	O	N
69	Villeurbanne	CCAS	CCAS Villeurbanne	O	O
69	Villeurbanne	M.L.	ML Villeurbanne	O	O

ANNEXE IX

PROPORTION DE DEMANDES EXPRIMEES D'AIDE AU TRANSPORT PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE DES PERSONNES ACCUEILLIES, PAR VILLE ET TYPE DE STRUCTURE

	Nombre de personnes accueillies dans les structures au cours de la semaine de recueil du carnet de bord				Nombre de personnes ayant formulé une demande d'aide au transport au cours de la semaine de recueil du carnet de bord				Proportion de demandes exprimées d'aide au transport En %			
	Lyon	Nancy	Nantes	total	Lyon	Nancy	Nantes	total	Lyon	Nancy	Nantes	total
Associations	155	1066	437	1658	46	78	26	150	29,7	7,3	5,9	9,0
Mairies	1189	1165	4144	6498	201	254	460	915	16,9	21,8	11,1	14,1
ML	883	171	16	1070	265	57	5	327	30,0	33,3	31,3	30,6
			**				**				**	
total	2227	2402	4597	9226	512	389	491	1392	23,0	16,2	10,7	15,1

** Chiffre peu significatif, seule une mission locale à Nantes ayant fourni quelques éléments

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Grille d'analyse de la politique tarifaire des réseaux	14
Tableau 2.1 : Ménages et personnes pauvres selon l'occupation de la personne de référence en 1997	30
Tableau 3.1 : Valeurs des minima sociaux au 29 décembre 1994	60
Tableau 3.2 : Croisement des typologies obtenues de ménages pauvres en fonction du revenu médian et en fonction des seuils de pauvreté et de très grande pauvreté....	61
Tableau 3.3 : Dénombrement des ménages en situation de pauvreté ou de très grande pauvreté financière sur l'agglomération lyonnaise en 1994	62
Tableau 3.4 : L'équipement des ménages en situation de pauvreté financière	64
Tableau 3.5 : Nombre moyen de déplacements par jour des ménages en situation de pauvreté financière.....	65
Tableau 3.6 : Nombre moyen de déplacements d'adultes par jour et par ménage, pour les ménages de 2 adultes et plus, dont le chef de ménage a entre 25 et 59 ans	65
Tableau 3.7 : Coût moyen de la mobilité par mois et par ménage (en Francs).....	66
Tableau 3.8 : Coût moyen de la mobilité par mois et par ménage pour les ménages de 2 adultes et plus, dont le chef de ménage a entre 25 et 59 ans (en Francs).....	66
Tableau 4.1 : Grille de qualification des mesures tarifaires discriminantes.....	69
Tableau 4.2 : Les réseaux selon leurs mesures tarifaires discriminantes	70
Tableau 4.3 : Mesures tarifaires discriminantes et taille des réseaux	71
Tableau 4.4 : Réseaux n'ayant aucune mesure tarifaire discriminante et qui s'en tiennent à cette politique.....	72
Tableau 4.5 : Réseaux qui ont appliqué des mesures tarifaires discriminantes et les ont abandonnées	73
Tableau 4.6 : Réseaux qui n'appliquaient pas de mesures tarifaires discriminantes en 1993 ou 1996 et qui en ont en 1999.....	74
Tableau 4.7 : Réseaux ayant toujours eu sur la période analysée une même politique mettant en œuvre des mesures tarifaires discriminantes.....	76
Tableau 4.8 : Réseaux ayant toujours eu sur la période analysée une politique mettant en œuvre des mesures tarifaires discriminantes, avec évolution de la politique tarifaire.....	77
Tableau 4.9 : Les bénéficiaires des mesures tarifaires discriminantes (Nombre de réseaux et % par année).....	78
Tableau 4.10 : Les mesures tarifaires discriminantes conjointes (Nombre de réseaux et % par année).....	78

Tableau 4.11 : Croisement des mesures tarifaires discriminantes et des populations ciblées, aux trois dates (Nombre de réseaux et % par année).....	79
Tableau 5.1 : Les caractéristiques des réseaux de transport public urbain de Lyon, Nancy et Nantes	81
Tableau 5.2 : Les tarifs des titres usuels de transport collectif urbain de Lyon, Nancy et Nantes en 1999	82
Tableau 5.3 : Evolutions des politiques tarifaires des réseaux de Lyon, Nancy et Nantes entre 1993 et 1999	83
Tableau 5.4 : Détail des mesures de tarification sociale des réseaux de Lyon, Nancy et Nantes en 1999	84
Tableau 5.5 : Ayant droit et utilisateurs de la tarification sociale sur les réseaux de Lyon, Nancy et Nantes en 1999	85
Tableau 5.6 : Les structures enquêtées	86
Tableau 5.7 : La nature des structures enquêtées.....	86
Tableau 5.8 : Nombre de personnes reçues par les structures d'accueil et d'insertion, en moyenne par mois, par type de structure et par agglomération	88
Tableau 5.9 : Proportion estimée de personnes abordant spontanément des problèmes liés aux transports, par agglomération et type de structure	96
Tableau 5.10 : Nombre de structures accueillant au moins deux catégories de profils	97
Tableau 5.11 : Classement des difficultés les plus souvent évoquées	98
Tableau 5.12 : Classement des difficultés le plus souvent évoquées, par type de structure	98
Tableau 5.13 : Classement des difficultés les plus souvent évoquées par agglomération	98
Tableau 5.14 : Freins en matière de transports par motif.....	100
Tableau 5.15 : Proportion estimée de personnes reçues pour lesquelles les problèmes liés au transport sont résolus, par agglomération et type de structure.....	105
Tableau 6.1 : Les 2040 demandes d'aide au transport recensées.....	110
Tableau 6.2 : Perception et demande exprimée en matière d'aide au transport.....	114
Tableau 6.3 : Répartition des personnes enquêtées selon les structures contactées.....	120
Tableau 6.4 : Trois grands profils de personnes enquêtées.....	121
Tableau 6.5 : Distribution des emplois et des revenus des personnes enquêtées.....	121
Tableau 6.6 : Distribution des âges et des revenus des personnes enquêtées	122
Tableau 6.7 : Distribution des niveaux de formation et des revenus des personnes enquêtées	122
Tableau 6.8 : Principaux profils des personnes enquêtées selon le type d'abonnement qu'elles possèdent	123

TABLE DES GRAPHIQUES

Graphique 3.1 : Les ménages lyonnais en situation de pauvreté financière selon leur structure familiale.....	63
Graphique 3.2 : Les ménages lyonnais en situation de pauvreté financière selon l'âge du chef de ménage	63
Graphique 5.1 : Affirmation d'une politique d'aide au transport, par agglomération et type de structure.....	89
Graphique 5.2 : Connaissance des politiques d'aide au transport par les personnes accueillies, selon la perception des structures d'accueil et d'insertion.....	90
Graphique 5.3 : Connaissance des politiques d'aide au transport par les autres organismes d'insertion, selon la perception des structures d'accueil et d'insertion	91
Graphique 5.4 : Structures affirmant avoir des stratégies de communication sur leur politique d'aide au transport.....	91
Graphique 5.5 : Connaissance des politiques d'aide pratiquées par les autres organismes d'insertion.....	92
Graphique 5.6 : Fréquence d'évocation des difficultés liées au transport par les structures enquêtées avec les personnes reçues, par agglomération et type de structure	93
Graphique 5.7 : Fréquence d'évocation des difficultés liées au transport par les personnes reçues, par agglomération et type de structure	95
Graphique 5.8 : Les principaux motifs concernés par les freins à la mobilité	102
Graphique 5.9 : Proportion estimée de personnes se rendant dans les structures pour chercher un titre de transport	103
Graphique 5.10 : Types d'aide demandés selon les structures d'accueil et d'insertion	103
Graphique 5.11 : Gestion des demandes d'aide au transport.....	105
Graphique 5.12 : Les aides proposées par les structures d'accueil et d'insertion.....	106
Graphique 5.13 : Le suivi de la politique d'aide au transport, par agglomération et type de structure.....	107
Graphique 6.1 : Répartition par âge des personnes ayant formulé des demandes d'aide au transport, par sexe et par ville	110
Graphique 6.2 : Répartition par statut des personnes ayant formulé des demandes d'aide au transport, global et selon la ville	111
Graphique 6.3 : Le statut des personnes recensées en fonction de leur âge et de leur sexe	112

Graphique 6.4 : Répartition par revenu des personnes ayant formulé des demandes d'aide au transport, global et selon la ville	113
Graphique 6.5 : Répartition par revenu des personnes ayant formulé des demandes d'aides au transport, selon la structure du ménage	113
Graphique 6.6 : Les motifs évoqués lors des demandes d'aide au transport, globalement et par ville	115
Graphique 6.7 : Les motifs de la demande, par type de structure	115
Graphique 6.8 : Nature de la difficulté évoquée, globalement et par ville	116
Graphique 6.9 : Le mode de transport demandé	116
Graphique 6.10: Le lieu de destination, par agglomération.....	117
Graphique 6.11 : L'ensemble des aides fournies, par agglomération et par type de structure	118
Graphique 6.12 : Les aides fournies en matière de transports collectifs urbains, par agglomération et par type de structure.....	118

TABLE DES ENCADRES

Encadré 1 : Les minima sociaux	26
Encadré 2 : Les chiffres de la pauvreté selon des associations de solidarité	29
Encadré 3 : Les chiffres de la pauvreté selon des organismes publics	29
Encadré 4 : L'exclusion	35
Encadré 5 : L'enquête CREDOC-CES auprès des personnes en situation de pauvreté	36

TABLE DES MATIERES

<i>Sommaire</i>	3
<i>Introduction générale</i>	5
<i>Chapitre 1 Questionnement et méthode</i>	7
1. Mobilité et précarité : le questionnement	7
1.1. Un contexte de précarisation au sein de villes de plus en plus éclatées	7
1.2. Pauvreté et mobilité : des besoins non révélés ou non satisfaits	10
2. Les objectifs de la recherche	11
3. La méthodologie retenue	12
3.1. Un approfondissement nécessaire du lien entre pauvreté et mobilité.....	12
3.2. Une méthode d'analyse ciblant les mesures tarifaires à destination de personnes à faibles revenus.....	13
3.3. Une enquête auprès des structures d'accueil et d'insertion	14
<i>Chapitre 2 Les approches de la pauvreté</i>	17
1. La notion de pauvreté : un état des lieux	17
1.1. Pauvreté absolue, pauvreté relative.....	18
1.2. La mesure de la pauvreté	20
1.2.1. Les indicateurs	20
1.2.2. Les indicateurs des organismes internationaux	22
1.2.3. Les échelles d'équivalence	23
1.3. Les visages de la pauvreté en France	24
1.3.1. Le nombre de pauvres.....	25
1.3.2. Qui sont les pauvres selon l'approche monétaire.....	30
1.3.3. Une vision plus intégrale : la grande pauvreté	34
2. Regards publics sur la pauvreté et la grande pauvreté	38
2.1. La pauvreté est un phénomène national et mondial qui ne cesse de s'aggraver, même pendant les périodes de croissance économique	38
2.2. La pauvreté a changé de visage, elle concerne aussi des actifs, des jeunes, etc	39
2.3. Le processus de ségrégation sociale - dit aussi « fracture sociale » - s'accroît	40
2.4. La corrélation entre éducation, formation et exclusion est opérée	40
2.5. Le bilan des effets de la loi contre l'exclusion est mitigé et un questionnement du système de protection sociale des plus démunis apparaît	40
2.6. Une place spéciale est accordée aux perceptions des élus des petites et grandes villes sur la question de la pauvreté.....	41
3. Conclusion	42

Chapitre 3	<i>Pauvreté et mobilité, un premier cadrage</i>	43
1.	Approches scientifiques : un état des lieux très homogène mais en pleine diversification	43
1.1.	Une « conviction politique » nationale et une preuve permanente du rôle primordial des transports comme facteur d'intégration sociale	44
1.2.	Une analyse très « territorialisée » : « la banlieue », les « quartiers DSU », les « quartiers sensibles », les « GPU »...	45
1.3.	La « spécificité » des modes de vie, d'habiter, de consommer, de travailler et de se mouvoir, de ceux qui sont des « exclus » des transports	47
1.4.	Un bilan négatif en termes de desserte en transports collectifs, d'infrastructures de transports et la nécessité d'un rattrapage quantitatif et qualitatif	49
1.5.	La « spécificité » pour des quartiers particuliers en termes de tarification, infrastructures, services	51
1.6.	Les problèmes de coûts des déplacements et des politiques tarifaires comme éléments conditionnant l'intégration urbaine et sociale par la mobilité	52
2.	Regards publics sur l'interface pauvreté / transport / mobilité	54
2.1.	Le rôle des transports en commun comme facteur d'intégration sociale et de lutte contre l'exclusion et les « fractures sociales »	54
2.2.	Le rôle des associations et des collectifs luttant pour la gratuité des transports collectifs pour les demandeurs d'emploi et autres précaires sociaux	55
2.3.	La question de la tarification sociale et de la place de la gratuité (et de son évolution) dans les tarifications spécifiques pour les demandeurs d'emploi et autres précaires sociaux	56
2.4.	Les positionnements des autorités organisatrices et des collectivités locales par rapport à la gratuité et au financement des aides aux transports pour les plus démunis	56
2.5.	L'affinement de critères pour définir les « vrais démunis » ou les bénéficiaires des aides transports	57
2.6.	La place importante du motif « recherche d'emploi » comme critère « idéologique » pour l'allocation des aides à la mobilité en transports en commun	57
2.7.	La place importante de la voiture dans les comportements de déplacements des demandeurs d'emploi	58
2.8.	Le problème de la fraude et le lien avec la précarité sociale et financière	58
2.9.	Conclusion	58
3.	Un cadrage de la mobilité des personnes en situation de pauvreté ou de très grande pauvreté selon l'enquête ménage « Lyon 1995 »	59
3.1.	Définition des seuils et des populations cibles	59
3.2.	Caractéristiques socio-économiques et de mobilité des ménages à bas revenus	62
3.2.1.	Caractéristiques socio-économiques des ménages identifiés comme « défavorisés » dans l'Enquête Ménage Lyon 95	62
3.2.2.	Caractéristiques de mobilité des ménages identifiés comme « défavorisés » dans l'Enquête Ménage Lyon 95	64
4.	Conclusion	67
Chapitre 4	<i>Evolution des politiques tarifaires sociales des transports collectifs urbains depuis 1993</i>	69
1.	De la gratuité aux tarifs très réduits	69
1.1.	Qualification des politiques tarifaires sociales des réseaux	69
1.2.	Quatre types de réseaux selon l'évolution de leurs politiques tarifaires	70
2.	Des mesures tarifaires de plus en plus ciblées	78
3.	Conclusion	80

Chapitre 5	<i>La perception par les acteurs de l'accueil et de l'insertion</i>	81
1.	Les principales caractéristiques des trois réseaux enquêtés	81
2.	Les structures d'accueil et d'insertion enquêtées	86
2.1.	Les structures enquêtées par agglomération et type de structure	86
2.2.	L'accueil dans les structures	87
3.	La politique globale	89
3.1.	Une politique en matière d'aide au transport	89
3.2.	La diffusion de cette politique	90
3.3.	La politique au quotidien	93
4.	La perception de la demande	95
4.1.	Le niveau de la demande	95
4.2.	Les profils des personnes reçues	96
4.3.	Les freins liés au transport	97
4.4.	Les aides demandées	103
5.	Les pratiques, la perception du service rendu	105
6.	En conclusion, la question du transport bien identifiée	108
Chapitre 6	<i>La demande d'aide au transport</i>	109
1.	Des demandes diversifiées d'aide au transport	109
1.1.	Les caractéristiques générales de l'échantillon	109
1.2.	Les caractéristiques socio-économiques des personnes recensées	110
1.2.1.	Les caractéristiques des personnes recensées	110
1.2.2.	Les caractéristiques des ménages recensés	112
1.3.	La demande effective d'aide au transport	113
1.3.1.	La quantification de la demande	113
1.3.2.	Les motifs des demandes	114
1.3.3.	La nature de la demande	116
1.4.	Les aides fournies	117
2.	Des parcours et pratiques qui confirment la réalité des enjeux	119
2.1.	Principales caractéristiques sociologiques des enquêtés	119
2.1.1.	Quel public enquêter ?	119
2.1.2.	Des caractéristiques sociologiques conformes aux grandes tendances	121
2.2.	Principaux résultats	123
2.2.1.	L'intériorisation des contraintes	123
2.2.2.	Des déplacements limités	125
2.2.3.	Les usages des différents modes de transport	128
2.2.4.	Un accès limité aux voitures particulières par l'entourage	132
2.2.5.	Appréciation de la tarification sociale	134
2.3.	Des contraintes à toutes les étapes de l'insertion professionnelle	136
3.	Conclusion	138
	Conclusion générale	139
	Bibliographie	145
	Annexes	151

<i>Annexe I</i>	<i>Liste des réseaux de transports collectifs analysés</i>	153
<i>Annexe II</i>	<i>Le questionnaire</i>	155
<i>Annexe III</i>	<i>Le carnet de bord</i>	163
<i>Annexe IV</i>	<i>Guide d'entretien - plan de codage - variables sociologiques</i>	167
<i>Annexe V</i>	<i>Extraits de la revue de presse sur la pauvreté et la grande pauvreté</i>	173
<i>Annexe VI</i>	<i>Extraits de la revue de presse sur l'interface Pauvreté / transport / mobilité</i>	183
<i>Annexe VII</i>	<i>Qualification des mesures de tarification sociale des 120 réseaux analysés en 1993, 1996 et 1999</i>	193
<i>Annexe VIII</i>	<i>Liste des structures d'accueil et d'insertion ayant participé à l'enquête</i>	207
<i>Annexe IX</i>	<i>Proportion de demandes exprimées d'aide au transport par rapport à l'ensemble des personnes accueillies, par ville et type de structure</i>	211
	<i>Table des tableaux</i>	213
	<i>Table des graphiques</i>	215
	<i>Table des encadrés</i>	217
	<i>Table des matières</i>	219
	<i>Glossaire</i>	223

GLOSSAIRE

AO : Autorité Organisatrice

ASS : Allocation de Solidarité Spécifique

AUD : Allocation Unique Dégressive

CCAS : Centre Communal d'Action Sociale

CES : Contrat Emploi Solidarité

CHRS : Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale

FAJ : Fond d'Aide aux Jeunes

MDR : Maison du Département du Rhône

ML : Mission Locale

PAIO : Permanence d'Accueil d'Information et d'Orientation

PLIE : Plan Local d'Insertion par l'Economique

PTU : Périmètre des Transports Urbains

VT : Versement Transport

