



HAL
open science

Réduire les disparités d'accès à la ville ? Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs

David Caubel

► To cite this version:

David Caubel. Réduire les disparités d'accès à la ville ? Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs. *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 2007, 51 | 2007, pp.9-36. 10.46298/cst.12054 . halshs-00175068

HAL Id: halshs-00175068

<https://shs.hal.science/halshs-00175068v1>

Submitted on 26 Sep 2007

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

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

David Caubel
Ingénieur TPE, Docteur es Economie des Transports
LET-ENTPE
Vaulx-en-Velin
caubel@entpe.fr

Résumé :

Après identification des quartiers riches et des quartiers les plus démunis de l'agglomération lyonnaise, la mise en œuvre d'indicateurs d'accessibilité à la structure moyenne d'un panier de biens, interroge sur le cumul et la reproduction sociale des inégalités. Un premier « décalage » dans l'accès aux modes de déplacements rend compte d'inégalités de chances vis-à-vis des aménités de la ville. Une rétrospective sur l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999 met en évidence le creusement des inégalités entre les quartiers riches et les quartiers pauvres, qu'une croissance forte de l'offre en transports collectifs peine à réduire. Les inégalités de chances entre les quartiers riches et pauvres sont d'autant plus fortes, que l'accès à la voiture particulière est faible dans les quartiers pauvres.

**HOW TO REDUCE URBAN ACCESSIBILITY DISPARITIES ?
A CONCRETE, BUT UNPERFECT SOLUTION, BY PUBLIC
TRANSPORTS.**

David Caubel
Engineer TPE, PhD Searcher in Transport Economics
LET-ENTPE
Vaulx-en-Velin
caubel@entpe.fr

Abstract :

After the identification of the richest and the poorest districts of Lyon urban area, the implementation of accessibility indicators to the average structure of a basket of goods interrogates about the plurality and the social reproduction of inequalities. A first "gap" between the access to transportation modes returns account of chances inequality to profit from the amenities of an urban area. A retrospective on the evolution of the amenities' localisation between 1990 and 1999 highlight the digging of the inequalities between the richest and the poorest districts, which a drastic increase of public transport supply struggles to reduce. The chances inequalities between the richest and the poorest districts are all the more pronounced, that the access to a private car is weak in the poorest districts.

Classification JEL : D63, R29, R49

REDUIRE LES DISPARITES D'ACCES A LA VILLE ? UNE REPOSE CONCRETE, MAIS IMPARFAITE, PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS.

INTRODUCTION

Les changements observables de la société urbaine et des modes de vie des individus influencent les pratiques de mobilité de ces derniers (diversification des besoins et des motifs de déplacements)¹. Ainsi, « *toutes les catégories sociales ne manifestent pas les mêmes types d'agacement face aux dysfonctionnements temporels* » (PAQUOT, 2001) qu'elles consacrent aux activités. Ces changements influencent également les capacités stratégiques individuelles pour accéder aux activités du quotidien. Les modes de fonctionnement des individus tendent à se différencier selon les situations sociales, les niveaux de vie et/ou les territoires. Ces évolutions, au cœur de la relation entre les besoins des individus et les aménités urbaines, peuvent créer, réduire ou amplifier des inégalités de chances inter-individuelles par rapport à l'accès aux activités.

Par ailleurs, après une période où les inégalités ont semblé se réduire (MIGNOT, ROSALES, 2006), c'est dans un contexte global de l'observation de la croissance des inégalités entre les individus (AVENEL, 2004) et de la persistance, si ce n'est l'aggravation, des processus de ségrégation (MIGNOT, BUISSON, 2005) que les préoccupations de l'accès à la ville se posent. Les incidences de la croissance des inégalités et de la persistance de la ségrégation apparaissent non seulement sur le marché de l'emploi, sur les conditions de réussite scolaire et de constitution d'un capital humain, mais aussi plus généralement sur les potentialités urbaines. Les potentialités urbaines renvoient à l'ensemble des aménités de la ville, et en particulier les activités, biens et services dont les individus peuvent avoir besoin au quotidien.

Ces évolutions conduisent à considérer dans les processus décisionnels les aspects de la dimension sociale du développement durable, ici réduite aux questions d'égalité d'accès à la ville pour tous les individus. Ces préoccupations des décideurs s'affirment de plus en plus dans les outils réglementaires et législatifs français (loi SRU (2001), rapport Perroux, Renouvellement des Plans de Déplacements Urbains, etc.). Depuis la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (1982), un des objectifs des politiques de transports est de prévenir les inégalités qui risquent de s'instaurer ou de s'accroître entre les individus qui, selon leurs capacités stratégiques (niveaux de vie, positions sociales, etc.), seront ou non en mesure de bénéficier des aménités urbaines. Selon M.-H. Vandersmissen (2002), la recherche d'une cohésion sociale dans l'espace urbain passe par une réduction des disparités socio-économiques. Elle passe également par un développement du droit au transport et des chances pour tous d'accéder aux ressources de la ville. L'accès de tous aux aménités – et entre autres, aux services de reproduction sociale - fonde le droit au transport comme condition d'égalité de chances pour chacun.

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

¹ Les changements de la société urbaine sont liés à une économie de services, à des activités professionnelles post-industrielles plus cognitives, plus denses et plus flexibles (BOULIN et al, 2002 ; MARZLOFF, 2001 ; PAQUOT, 2001), à l'entrée croissante des femmes sur le marché du travail, ainsi qu'à la fragmentation et l'éclatement des différents temps alloués aux activités. Les changements observables des modes de vie sont liés à l'individualisme et aux structures familiales chaotiques ou atomiques.

Pour cela, nous analysons la potentialité du système de transports urbains. Est-ce que les individus des quartiers pauvres - et par opposition des quartiers riches - peuvent atteindre, en voiture et/ou en transports collectifs, les activités dont ils ont besoin au quotidien, sans changer la localisation des activités dans l'espace urbain ? Est-ce que le développement des transports collectifs permet d'améliorer l'accessibilité à ces activités ? Permet-il de réduire les inégalités entre les quartiers riches et les quartiers pauvres ?

Ayant pointé l'importance de la question de l'accès à la ville dans un contexte de croissance des inégalités et de persistance des processus de ségrégation, le papier vise, dans un premier temps, à analyser les disparités territoriales infra-communales. L'objectif est d'identifier précisément les quartiers riches et les quartiers pauvres de l'aire urbaine de Lyon. Dans un second temps, nous présentons brièvement la méthode développée pour mesurer les conditions d'accès à la ville des habitants des différents quartiers précédemment identifiés.

En troisième et quatrième partie, nous validons, sur l'agglomération lyonnaise², à la date de 1999, l'existence de disparités et d'inégalités d'accès aux activités de la ville – pour la voiture particulière et pour les transports collectifs - entre les populations des quartiers riches ou pauvres. Ces inégalités d'accessibilité sont précisées par une analyse des impacts de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999.

Ces analyses mènent à s'interroger sur les impacts de la mise en œuvre de politiques de transports. Est-ce que la lutte contre les inégalités entre les individus ou les territoires passent par le développement de réseaux de transports collectifs visant à être aussi performant que l'automobile pour accéder à la ville ? Passent-elles, plus modestement, par le développement des réseaux de transports collectifs pour réduire les écarts de capacités entre les populations tributaires de ce mode de déplacements ? En dernière partie du papier, nous tentons de répondre à ces interrogations en évaluant les impacts d'une croissance de l'offre en transports collectifs, basée sur une interprétation du Plan de Déplacements Urbains de Lyon.

I. Fragmentations infra-communales de l'aire urbaine de Lyon

La méthode développée pour rendre compte des inégalités de chances entre les individus, consiste en premier lieu à déterminer les disparités territoriales selon les niveaux de vie et les positions sociales des individus à un échelon infra-communal (IRIS-2000³).

1. Définition du sujet d'étude : les individus et les quartiers

« La ville résulte d'un processus d'agglomération, c'est-à-dire d'une inégale répartition des hommes et des activités dans l'espace (Baumont, Huriot, 1996). Cette définition, utilisée pour expliquer la construction des villes, pourrait être opératoire pour analyser la constitution de quartiers différents sur le plan socio-économique. L'agglomération s'explique par le fait que les individus peuvent trouver des avantages à se concentrer dans l'espace, dans certains quartiers » (BARON, 1999). En effet, l'évolution des modes de vie et l'évolution des modes de transports permettent aux individus de se déplacer plus

² Nous considérons indifféremment, dans le papier, que l'agglomération lyonnaise correspond au périmètre du Grand Lyon. Le Grand Lyon est, quant à lui, défini comme étant la communauté de communes de l'agglomération lyonnaise (regroupement de 55 communes). Il correspond à la partie centrale du territoire de l'aire urbaine de Lyon, qui est composée des 304 communes.

³ L'IRIS-2000 est un quartier défini, selon l'INSEE, par un ensemble d'îlots contigus. Les IRIS se déclinent en trois types de zones : habitat, activité et divers. Les IRIS de type Habitat comprennent environ 2 000 habitants. Une commune est « irisée » si elle contient au moins 10 000 habitants. Pour des raisons de seuils statistiques, certaines communes (non « irisées ») sont, dans nos travaux, assimilées à des quartiers. Cela introduit des différences dans la taille (surface) des objets spatiaux considérés et cela peut introduire un biais dans l'interprétation des résultats des analyses ultérieures.

loin et plus vite, et donc de choisir une localisation résidentielle différente. Une part croissante de la population choisit son lieu de résidence en fonction de la qualité du logement, du cadre de vie et des services accessibles à proximité des lieux de résidence (ORFEUIL, 2000). Mais, même si elles en expriment le souhait, certaines catégories de la population n'ont pas les possibilités d'agir ainsi. Et ce, pour des raisons culturelles, financières, professionnelles ou des raisons d'accès à des modes de transports. *«Le territoire devient un espace d'opportunités offrant une gamme d'équipements et de services et le lieu de rencontre de populations différentes dont les rythmes et les mobilités sont diversifiés. (...) Les échelles de déplacement se transforment, passant d'un modèle de la proximité vers un fonctionnement plus consumériste marqué par forte autonomie de choix»* (BAILLY et al, 2001).

Les modes de vie, tout comme les marchés immobiliers, conduisent, selon J.-P. Fitoussi et al (2004), à la ghettoïsation de certains quartiers et de certaines catégories de la population. Ils conduisent aussi à une diffraction caractérisée du milieu urbain en fonction des conditions sociales des individus. *«Tout se passe comme s'il existait une alchimie des quartiers défavorisés, un ensemble de causes et de mécanismes locaux qui aboutissent à des problèmes sociaux et économiques au moins qualitativement comparables.»* (SELOD, 2003). L'assignation à résidence d'une partie de la population est un frein à la mobilité sociale et spatiale des individus, ainsi qu'à l'amélioration de la «mixité sociale» des quartiers.

C'est bien les différents groupes d'individus et leur localisation résidentielle qu'il convient d'analyser, en premier lieu pour rendre compte, dans un second temps, des inégalités de chances vis-à-vis des activités de l'espace urbain.

2. Une analyse tenant compte des niveaux de vie et des positions sociales

Les revenus ou les catégories socioprofessionnelles de la population sont au centre de travaux qui cherchent à rendre compte des disparités territoriales dans les espaces urbains (PRETECEILLE, 1995 ; TABARD, 2003 ; GUILLUY et al, 2002 ; WENGLANSKI, 2003). L'analyse ici proposée des stratifications sociales des territoires urbains s'appuie sur la méthode développée par J.-C. François et al (2003). L'originalité de l'analyse repose sur l'adaptation de cette méthode à partir de bases de données, jusqu'à présent non disponibles au niveau infra-communal. Nous avons recours aux informations relatives aux revenus fiscaux des ménages de 2001 (INSEE et DGI, 2004) et aux positions sociales (Recensement Général de la Population de 1999) des habitants des différents quartiers. La prise en compte simultanée de ces données permet de préciser les différenciations de la population inter quartiers. Ce qui est d'autant plus important que *« la stratification sociale des quartiers est des plus subtiles, non seulement parce que les critères socio-économiques ne se recoupent pas de manière évidente pour chaque catégorie de personnes, mais aussi en raison de leur forte dilution dans l'espace »* (AVENEL, 2004). Ainsi, si on diminue l'échelle géographique d'observation, nous précisons les clivages pouvant exister entre les différentes catégories de personnes. La commune apparaît, *de facto*, comme un espace différencié en quartiers selon les niveaux de vie et les positions sociales. Par ailleurs, les concentrations différenciées des populations ayant des revenus élevés, faibles ou moyens, rendront compte des disparités existantes entre les quartiers (FRANCOIS et al, 2003).

3. Disparités inter-quartiers selon les niveaux de vie et les positions sociales

3.1. Méthodologie mise en œuvre

L'objectif est de mesurer les disparités inter-quartiers au sein des aires urbaines en fonction de revenus fiscaux des ménages de l'année 2001, sur les découpages territoriaux en IRIS et en communes, publiés par l'INSEE et la DGI (2004). Cette base de données permet de connaître la répartition de la population de chaque quartier, de chaque

commune ou de chaque aire urbaine, en dix classes de revenus, qui correspondent aux déciles de revenus⁴. Néanmoins, il est difficile de rendre compte des disparités inter-quartiers en comparant directement les déciles de revenu par unité de consommation de chaque quartier. Nous avons donc choisi de rapporter la répartition de la population de chaque quartier en fonction des déciles de revenu de l'aire urbaine. Ceci permet d'exprimer, dans une certaine mesure, le degré de pauvreté ou de richesse de la population d'un quartier, relativement au cadre de l'aire urbaine. Nous soulignons, avec J.-C. François et al (2003), que l'intérêt d'une telle analyse permet de « *conserver la distribution au sein des IRIS des revenus, ce que ne permettent pas d'autres indicateurs plus synthétiques* ». Ainsi, si dans un quartier donné, on observe un pourcentage quasiment identique de personne dans chaque décile de revenu, le profil du quartier est proche de celui de l'aire urbaine. A l'inverse, plus la répartition des personnes comprises dans chaque décile est inégale, plus le profil du quartier s'éloigne de la distribution de l'aire urbaine.

Le portrait synthétique des disparités est alors établi selon la même méthode que dans les travaux de J.-C. François et al (2003). Il s'agit d'identifier les quartiers en groupes allant des « plus aisés » aux « plus défavorisés » (classification ascendante hiérarchique). Cette classification permet d'associer à chaque type de quartier un profil spécifique de distribution des revenus, au regard de celui de l'aire urbaine.

Cependant, cette étape méthodologique ne prend en compte qu'une partie des quartiers d'une aire urbaine donnée : ceux pour lesquels l'information sur les déciles de revenu est disponible. Selon les critères de diffusion de l'information statistique définis par l'INSEE et la DGI, les déciles de revenus par unité de consommation sont disponibles pour un quartier si celui-ci est au moins peuplé de 2 000 habitants lors du Recensement de 1999. Pour travailler sur l'ensemble des quartiers, nous avons recours aux données issues du sondage exhaustif du Recensement de 1999, disponibles sur l'ensemble des IRIS et des communes de toutes les aires urbaines françaises⁵.

La prise en compte des variables socio-économiques permet de retrouver que les différences de revenus correspondent étroitement à la structure socioprofessionnelle des habitants des différents quartiers. Les quartiers les plus démunis sont des lieux de concentration des ouvriers, des employés et où le taux de chômage est très élevé. Les quartiers riches sont ceux des cadres, des ingénieurs ou des personnels de catégorie A de la fonction publique. Ce qui est conforté par le fait que « *Nicole Tabard (1993) a bien montré que la hiérarchisation spatiale est proche de la hiérarchisation sociale et que ce sont les caractéristiques socioprofessionnelles qui rendent le mieux compte de la différenciation des quartiers au sein d'une ville* » (MIGNOT, BUISSON, 2005).

Les analyses statistiques des variables socio-économiques permettent alors d'affiner la typologie des quartiers, notamment en prenant en compte les quartiers pour lesquels nous ne disposons pas des informations sur les déciles de revenu. Pour cela, nous établissons, comme dans les travaux de J.-C. François et al (2003), une correspondance entre les caractéristiques socio-économiques de la population des quartiers et leur répartition par classe de revenus, à l'aide d'une analyse factorielle discriminante. Cette analyse permet, pour l'ensemble des quartiers d'une aire urbaine, de construire une typologie *a posteriori*

⁴ Les revenus fiscaux correspondent à l'ensemble des ressources déclarées par les contribuables sur la déclaration des revenus, avant tout abattement. Cette base de données fournit les déciles de revenu par unité de consommation, décrivant la distribution des revenus par tranches de 10% des personnes. L'usage de cette variable permet de considérer les économies d'échelle liées à la vie sous un même logement des personnes du ménage.

⁵ Les données du Recensement Général de la Population de 1999, issues du sondage exhaustif, ont été obtenues par extraction de la base Géokit©, mise à disposition par le CERTU.

sur la base des variables socio-économiques explicatives de la distribution des revenus au sein des quartiers.

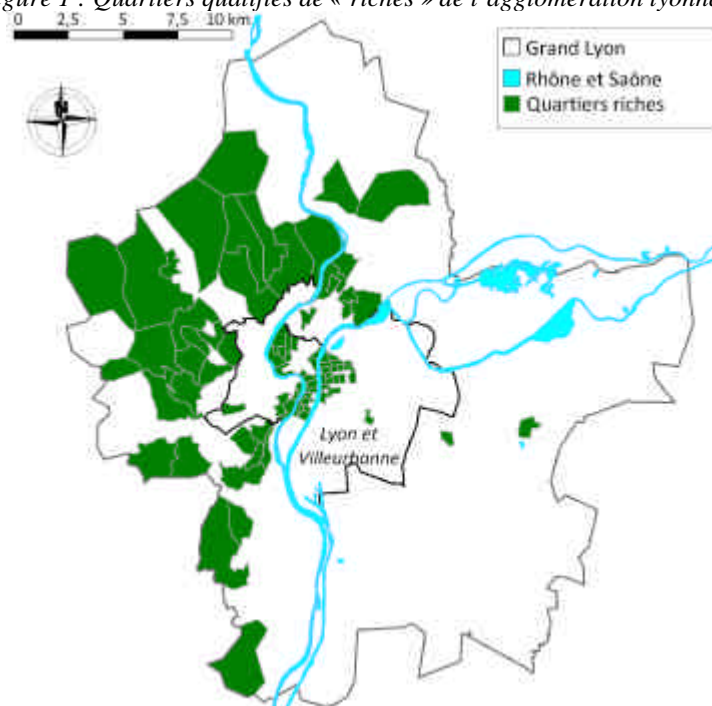
Même si l'analyse a été menée sur le territoire de l'aire urbaine de Lyon, l'ensemble des quartiers très aisés et des quartiers très pauvres, que nous allons présenter maintenant, se situe au sein du Grand Lyon.

3.2. Lieux de concentration des quartiers très aisés

Les quartiers très aisés représentent 17,3% de la population du Grand Lyon. Ces quartiers concentrent 41,4% de leur population sur les deux derniers déciles de revenu de l'aire urbaine (deux fois plus que le profil moyen de l'aire urbaine). Ces territoires sont marqués par une sur-représentation systématique de la population salariée de la fonction publique (catégorie A et /ou B), des ingénieurs ou cadres d'entreprises, des instituteurs ou infirmiers, et des non salariés indépendants ou employeurs. A l'opposé, ce sont des territoires qui ont les taux de chômage les plus bas, avec seulement 4,8%. Les ouvriers, les manœuvres ou les employés y sont systématiquement sous-représentés.

Les quartiers très aisés forment globalement une continuité et un continuum spatial (Figure 1). Cette continuité spatiale s'étire entre Rhône et Saône jusqu'à Caluire-et-Cuire et en bordure de la rive gauche du Rhône (les 6 premiers arrondissements de Lyon). Il comprend également l'espace communal de l'Ouest lyonnais depuis les plateaux des Monts d'Or jusqu'au Sud-Ouest. Certains quartiers sont isolés de ce continuum : le centre de Bron, commune concentrant de fortes disparités sociales et de revenus entre ses quartiers ; ainsi que les communes de Genas et Chaponnay, situées dans l'Est lyonnais.

Figure 1 : Quartiers qualifiés de « riches » de l'agglomération lyonnaise



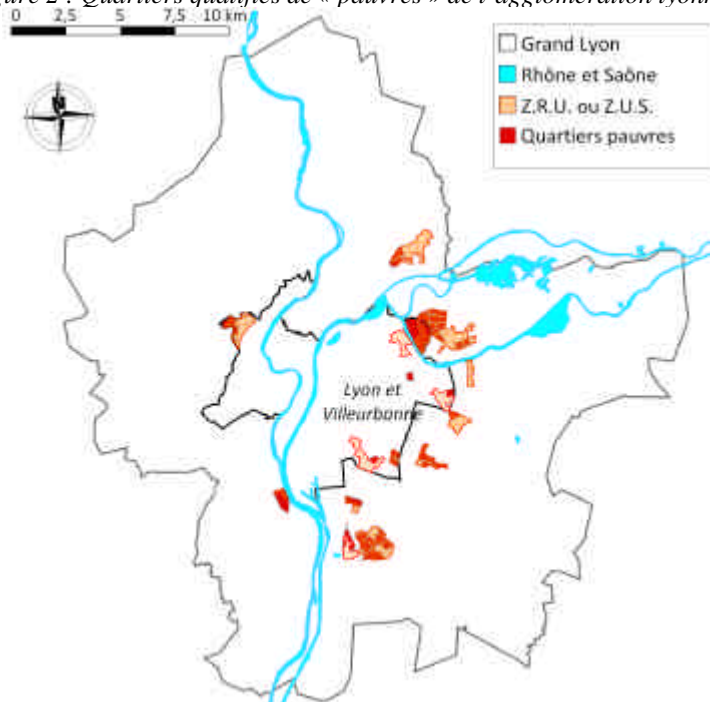
Source : d'après INSEE (2001) et Recensement Général de la Population de 1999

3.3. Lieux de concentration des quartiers les plus démunis

Les quartiers très pauvres rassemblent 6,1% de la population du Grand Lyon. Ils concentrent 61% de leur population sur les deux premiers déciles de revenu de l'aire urbaine (trois fois plus que le profil moyen de l'aire urbaine).

Contrairement aux quartiers riches, les quartiers pauvres ne forment pas de continuité spatiale. Ils constituent des concentrations d'unités spatiales partiellement contiguës. Malgré cela, ils ont dans leur environnement géographique immédiat des quartiers appartenant aux classes voisines (quartiers qualifiés de moyens inférieurs dans lesquels se concentrent, dans un degré moindre, des populations ayant de faibles revenus). Ces territoires entourant les quartiers les plus défavorisés forment des zones «tampons» avec les quartiers aisés (FRANCOIS et al, 2003). Ce qui est traduit par un continuum « spatial » de classe. Ce dernier s'exprime par le passage en «douceur» des quartiers pauvres aux quartiers des classes avoisinantes de la typologie.

Figure 2 : Quartiers qualifiés de « pauvres » de l'agglomération lyonnaise



Source : d'après INSEE (2001) et Recensement Général de la Population de 1999

Les quartiers identifiés comme les plus démunis se répartissent principalement sur les communes de la première couronne Est du Grand Lyon (Figure 2). Ils se structurent autour de sept zones : La Duchère dans le 9^{ème} arrondissement de Lyon ; le centre ville de Rillieux-la-Pape ; l'Est de Vénissieux et Saint-Fons ; Parilly dans la commune de Bron ; le Nord de Vaulx-en-Velin et le quartier de Saint-Jean à Villeurbanne ; les quartiers autour de Mermoz dans le 8^{ème} arrondissement de Lyon et le quartier de la Saulaie, sur la commune de Oullins. Les quartiers très défavorisés coïncident avec les Zones d'Urbanisation Prioritaire, dont les implantations ont été définies par les collectivités dans les années 1970-1980, et qui se sont depuis paupérisées. Nous les retrouvons donc sur les territoires où sont définies, plus récemment, les Zones Urbaines Sensibles ou les Zones de Redynamisation Urbaine.

La prise en compte des données socio-économiques dans la typologie permet de consolider le caractère «défavorisé» de ces quartiers. Nous pouvons caractériser ces territoires comme étant à prédominance ouvrière ou employée, avec un chômage très élevé. Le taux de chômage s'y élève à 29,7% en 1999. A l'opposé, le nombre de personne de plus de 15 ans qui est actif ayant un emploi est très faible, puisque c'est à peine de 2 personnes sur 5 qui sont actives ayant un emploi (les inactifs et les chômeurs représentent 33,1% de la population de plus de 15 ans).

Tableau 1 : Statut de la population des quartiers les plus défavorisés

Pourcentage par rapport à la population de plus de 15 ans	Actifs ayant un emploi	Inactifs	Chômeurs	Etudiants	Retraités	Pourcentage par rapport à la population active	Taux de chômage
	38,4%	16,9%	16,2%	15%	13,4%		29,7%

Source : d'après Recensement Général de la Population de 1999

Plus de la moitié de la population active ayant un emploi des quartiers pauvres est constitué de salariés ouvriers (ouvriers, manœuvres) et de salariés employés (agents de services et aides soignants, employés de maisons ou employés de commerces, de bureaux ou des fonctionnaires de catégories B ou C). A l'opposé, les professions demandant un cursus scolaire long ou hautement rémunéré (ingénieurs, cadres d'entreprises, fonction publique de catégorie A) sont très largement sous-représentées.

Tableau 2 : Positions professionnelles déclarées de la population des quartiers les plus pauvres

Pourcentage par rapport à la population active ayant un emploi	Salariés ouvriers	Salariés employés	SOUS-TOTAL ouvriers et employés
	39%	29,2%	58,2%

Pourcentage par rapport à la population active ayant un emploi	Non salariés indépendants ou employeurs	Agents de maîtrise encadrement ouvriers, Techniciens	Instituteurs, infirmiers et fonction publique catégorie B	Ingénieurs, cadres d'entreprises, Fonction publique catégorie A
	4%	5%	4,0%	3,9%

Source : d'après Recensement Général de la Population de 1999

II. Définition et méthode de mesure de l'accès aux activités de la ville

C'est sur l'ensemble des quartiers présentés que nous rendons compte des inégalités d'accès aux activités de la ville. Compte tenu de la localisation géographique de ces quartiers, nous réduisons notre terrain d'étude à celui du Grand Lyon. La méthode développée repose sur les définitions d'un panier de biens et d'un indicateur d'accès à ce panier de biens.

1. Accès à la ville pour tous ?

L'analyse des modes de vie permet de révéler les pratiques et les comportements des individus en termes d'accès aux activités de la ville. Elle permet, par ailleurs, de caractériser ce que serait un égal accès pour tous à la ville, indépendamment des capacités stratégiques individuelles. Nous montrons ainsi que tous les citoyens, quelle que soit leur appartenance socioprofessionnelle ou leur niveau de vie, expriment globalement les mêmes besoins de bases et accèdent aux mêmes types d'activités, certes dans des proportions et pour des services différents pour un type d'activité donnée (CAUBEL, 2006). Un égal accès pour tous aux activités urbaines est défini comme étant une chance équivalente pour tous les individus, quelle que soit leur position sociale ou leur niveau de vie, de bénéficier d'un ensemble des biens et des services, qui correspondent, *a minima*, à leurs besoins de bases.

2. Accéder à un panier de biens

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

Ces définitions normatives auraient tendance à biaiser la référence aux besoins quotidiens qu'expriment les individus. Le besoin est l'expression de la recherche de moyens déterminés pour parvenir à une fin déterminée ou pour accéder à des activités ou services faisant défaut et indispensables à l'individu. Faire référence exhaustivement aux besoins

reviendrait, par les pratiques de mobilité et/ou par les pratiques et relations sociales, à identifier les préférences (non) révélées en termes d'accès aux activités du quotidien.

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

3. Le panier de biens pour l'agglomération lyonnaise

Nous présentons la structure du panier de biens de l'agglomération lyonnaise (Tableau 3). Le panier de biens est établi à partir de l'enquête ménages déplacements de Lyon de 1995. Cette enquête permet d'identifier les motifs de déplacements les plus récurrents pour tous les individus. Ces motifs de déplacements sont alors précisés par les activités principales exercées par les établissements (nombre d'établissements de un salarié et plus) à partir du fichier SIRENE de 1999 géoréférencé à l'IRIS⁶.

D'après la définition précédemment donnée, la structure du panier de biens est celle de la répartition des activités précisant les motifs de déplacements hors travail et école. Les activités commerciales (alimentaires et autres) et de loisirs représentent respectivement 43,2% et 30,6% des activités du panier. Les services de démarches administratives et de santé ne représentent respectivement que 13,2% et 13% des activités du panier.

Tableau 3 : Le panier de biens de l'agglomération lyonnaise en 1999

Motifs de déplacements (hors travail et école)	Répartition des déplacements	Structure du panier de biens (répartition des activités précisant les motifs de déplacements)
Achats alimentaires / autres achats	39,1%	43,2%
Santé	6%	13%
Démarches / aides à la personne	9,8%	13,2%
Loisirs / sociabilité (motifs agrégés)	45,1%	30,6%

Source : d'après Enquête ménages déplacements de Lyon de 1995 et SIRENE 1999

4. Mesure de l'accès au panier de biens

Afin de mesurer les (in)égalités des chances, nous avons construit un indicateur d'accessibilité à la structure moyenne du panier de biens⁷. La structure moyenne du panier de biens est définie comme étant, pour un type de services donné (achats, santé, démarches/ aides à la personne et loisirs), le nombre d'activités pour 1000 habitants sur l'ensemble de l'agglomération. Cette structure moyenne permet implicitement de prendre en considération la répartition hétérogène des activités et des individus au sein de l'espace

⁶ Les établissements du fichier SIRENE ont été géoréférencés aux centroïdes des quartiers. Cela peut amener des biais dans les analyses, compte tenu du fait des tailles relativement différentes des quartiers. Faute de les avoir géoréférencés à l'adresse postale pour des raisons techniques, nous affirmons que nous minimisons, tout de même, le présent biais, puisque la plupart des précédents travaux sur ces thématiques étaient réalisés à une échelle plus grossière, la commune, avec comme hypothèse d'homogénéité de répartition spatiale des établissements au sein des communes.

⁷ Nous nommons, par la suite, l'indicateur : « accessibilité au panier de biens ».

urbain. Elle permet de s'affranchir des inégalités corrélées à la baisse des densités d'activités avec l'éloignement au centre de l'espace urbain.

Le principe de l'indicateur d'accessibilité proposé est le suivant. Pour chaque lieu de résidence (centroïde de quartier), pour un type de service du panier de biens et pour un mode de déplacements (voiture particulière ou transports collectifs), nous recherchons le temps de déplacement t_{\min} qui permet de couvrir le territoire sur lequel on obtient un nombre moyen d'activités pour 1000 habitants correspondant celui de l'agglomération (Encadré 1).

La recherche du temps d'accès est obtenue par un processus itératif. Tant que le nombre moyen pour 1000 habitants du type de service X est inférieur à la structure moyenne de l'espace urbain, on étend ce territoire accessible étudié. Dès que la structure moyenne du service X est atteinte pour la première fois, on arrête le processus itératif de recherche. Dans le pire des cas, le territoire obtenu sera celui de l'espace urbain pour lequel on est certains d'avoir la structure moyenne pour 1000 habitants du type de services X.

La recherche du temps d'accès a demandé le calcul préalable des temps de déplacements, en voiture et en transports collectifs, de centroïde à centroïde de quartiers. Pour ce faire, les temps de déplacements ont été simulés à partir des données routières les plus précises possibles (BD Carto© et Géoroute©) et à partir d'une géolocalisation exhaustive du réseau de transports collectifs calé sur les réseaux routiers (CAUBEL, 2006)⁸.

Encadré 1 : Temps d'accès à la structure moyenne pour un type de service donné

Soit $X \in \{\text{achats, santé, démarches, loisirs}\}$, un type de services étudié
 Soit S_x la structure pour 1000 habitants du type de service X sur le territoire urbain.
 Soit n^i la zone de résidence étudiée
 Soit N_x le nombre d'activités de type X et P_j la population de la zone de destination n^j
 Soit $T_{ij}^M(X)$ le temps de déplacements entre la zone de résidence n^i et la zone de destination n^j , avec le mode de transport M, pour atteindre les activités du type de services X
 Supposons que, depuis un lieu de résidence des individus n^i , les zones de destinations n^j possibles dans l'espace urbain en fonction d'un mode de transport sont classées par temps de déplacements $T_{ij}^M(X)$ croissant.
 Alors le temps minimum correspondant pour atteindre, depuis la zone de résidence n^i , le nombre moyen d'activités pour 1000 habitants du type de service X est déterminé par la relation suivante:

$$T_{\min}^M(i, X) = \max_k \left(T_{ik}^M(X) \text{ avec } k = \min \left(j \text{ tel que } \frac{\sum_{l=1..j} N_{lx}}{\sum_{l=1..j} P_l} \geq S_x \right) \right)$$

La mesure de l'accessibilité au panier de biens, depuis une zone de résidence, est alors le temps maximal parmi les temps minima d'accès à la structure moyenne de chaque type de services depuis cette même zone (Encadré 2). Par construction de l'indicateur, pour chaque type de services et pour un lieu de résidence donné, nous postulons l'existence d'un territoire pour lequel le nombre d'activités pour 1000 habitants de ce service est au moins égal à celui de l'ensemble de l'espace urbain.

⁸ Les résultats de temps de déplacements obtenus sont relativement proches de ceux obtenus avec des modèles (Davisum, TERESE, etc.). Malgré la précision de calcul de ces temps, l'analyse de l'accessibilité relève de limites méthodologiques inhérentes aux tailles différentes des unités spatiales, aux répartitions non homogènes de la population, des réseaux routiers et des transports collectifs au sein des quartiers. Ces biais auraient pu être soulevés en ayant géoréférencé les établissements à l'adresse postale et en ayant géoréférencé la distribution de la population au sein des quartiers selon la tâche urbaine. Cela permettrait de gagner en précision sur les calculs d'accessibilité.

Encadré 2 : Accessibilité à la structure moyenne de l'ensemble du panier de biens

$$Accessibilité(i) = T^M(i) = \underset{X}{Max} (T_{Min}^M(i, X)) = \underset{X}{Max} \left(\underset{k}{Max} \left(T_{ik}^M(X) \text{ avec } k = \underset{j}{Min} \left(j \text{ tel que } \frac{\sum_{l=1..j} N_{lx}}{\sum_{l=1..j} P_l} \geq S_x \right) \right) \right)$$

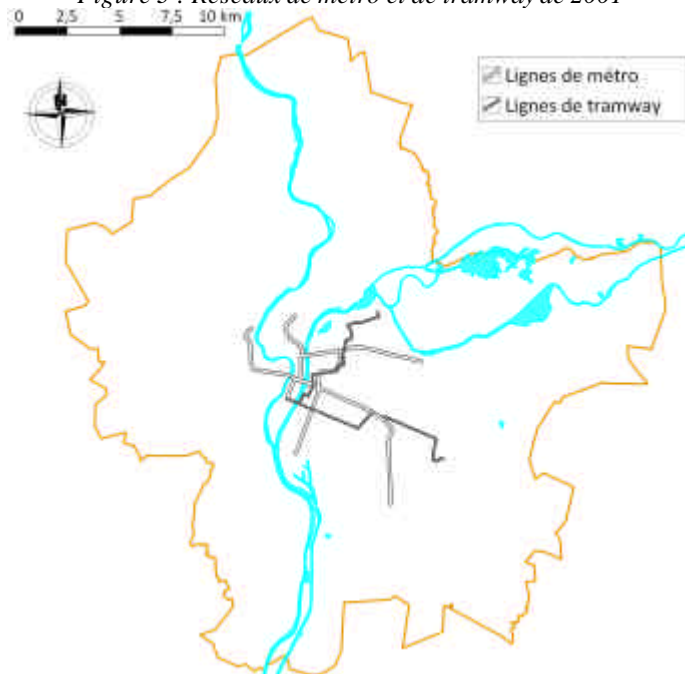
La méthode proposée n'est pas une approche comportementale. Elle permet d'estimer, sous différents scénarios de transports, les potentialités d'accès à un ensemble d'activités identifiées. Il s'agit de potentialités dans le sens où elles ont pour but de refléter les capacités (« capabilités » selon A. Sen (1980)) d'accès à la ville parmi l'ensemble des modes de fonctionnement des individus. Sur la base d'une structure moyenne de panier de biens initialement égale pour tous les individus, cet indicateur évalue l'espace potentiel décrivant l'ensemble des choix possibles des destinations - jusqu'où se déplacer en termes de temps de déplacements – pour avoir les chances d'y accéder.

Les variations de l'indicateur entre deux situations – situation de référence et situation avec une politique de transports - mettent en évidence l'évolution des modes de fonctionnements des individus, ici traduits par l'univers des choix possibles dans l'espace des activités potentiellement accessibles. Ces variations rendent compte des réductions ou des amplifications d'inégalités d'accès à la ville entre les individus / les territoires.

III. Etat de l'accessibilité au panier de biens en 1999

Pour rendre compte des potentialités qu'ont les individus de bénéficier des activités urbaines, un état des lieux des conditions d'accès en voiture particulière et en transports collectifs est réalisé pour 1999, date du dernier Recensement Général de la Population. Il prend en considération la population des quartiers riches et pauvres, ainsi que la localisation géographique des activités exercées par les établissements de un salarié et plus en 1999 (fichier SIRENE 1999), les réseaux de voirie urbaine de 1999, et l'offre de métro, de tramway (Figure 3), et de bus en service au sein du Grand Lyon en 2001. Cet état des lieux vise à valider l'existence de disparités et d'inégalités d'accessibilité au panier de biens.

Figure 3 : Réseaux de métro et de tramway de 2001



Source : d'après Plan des Transports collectifs urbains de Lyon (2001)

L'offre en transports collectifs comprend quatre lignes de métro, deux axes de tramway et 100 lignes de bus. Les fréquences et les vitesses commerciales des lignes de bus / métro / tramway sont celles pratiquées à l'heure de pointe du soir, à la date de 2001.

1. Pas d'inégalités d'accès à la ville en voiture particulière

Le premier constat effectué est celui d'une remarquable constance pour la voiture particulière (Tableau 4). Quelle que soit la localisation des habitants (qu'ils soient riches ou pauvres) des quartiers aisés ou défavorisés, il n'existe pas d'inégalité d'accès au panier de biens en voiture particulière. Dès que les individus ont la possibilité d'utiliser l'automobile, ils accèdent aux activités de la ville en environ une dizaine de minutes.

Tableau 4 : Temps d'accès au panier de biens en voiture particulière

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

Ce résultat est conforme à ceux obtenus par G. Claisse et al. (2000) et par C. Paulo (2006) dans l'analyse des pratiques de déplacements un jour ouvrable de la semaine. Les auteurs ont montré que dès que les ménages accèdent à une voiture particulière, il n'y a que très peu de différences dans les comportements de mobilité (en termes de nombre, de distance ou de temps de déplacements).

2. Inégal accès aux modes de transports et inégal accès à la ville

Malgré cela, il existe des disparités significatives d'accès aux modes de transports entre les différents types de quartiers. Ces disparités en conditionnent l'accès au panier de biens. Alors que les individus des quartiers pauvres sont près de deux tiers à appartenir à des ménages déclarant posséder au moins une voiture particulière en 1999, c'est quasiment l'ensemble des individus des quartiers riches qui en possèdent au moins une. L'accès au panier de biens des «non motorisés» s'effectue potentiellement avec les transports collectifs qui s'avèrent être, en moyenne, trois fois moins performants que la voiture particulière, en termes de temps d'accès – une trentaine de minutes (Tableau 5).

Tableau 5 : Accès au panier de biens en voiture et transports collectifs

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

C'est un tiers des habitants des quartiers pauvres qui sont «non motorisés» (Tableau 5). La répartition modale des déplacements (hors travail et école) à partir de l'enquête ménages déplacements de Lyon de 1995 (Tableau 6), montre que ces individus ont recours aux transports collectifs (27,3% des déplacements) ou à la marche à pied (64,7%). Ils sont, quelque peu, tributaires des activités présentes à proximité de leur domicile. Mais, dès qu'ils ont accès à l'automobile, celle-ci est largement utilisée pour accéder aux activités de la ville (57,4% des déplacements, contre 36,3% pour la marche à pied et 6,1% pour les transports collectifs).

Tableau 6 : Répartition modale des déplacements (hors travail et école) des quartiers riches et des quartiers pauvres

	Quartiers pauvres		Quartiers riches de la périphérie	
	0 vp possédées	1 vp ou +	0 vp possédées	1 vp ou +
Marche à pied	64,7%	36,3%	75,5%	9,7%
Transports collectifs	27,3%	6,1%	13,5%	3,3%
Voiture particulière	6,6%	57,4%	11%	86,1%
Autres	1,4%	0,2%	0%	0,9%

Source : d'après Enquête ménages déplacements de Lyon de 1995

La situation des quartiers riches est quelque peu différente. Certes, les habitants «non motorisés» ont également recours aux transports collectifs (13,5% des déplacements) ou à la marche à pied (75,7%). Mais, ils ne sont que 5% à être dans cette situation (Tableau 5). Pour les autres habitants, donc «motorisés», la voiture particulière est largement – pour ne pas dire quasi-exclusivement - utilisée pour accéder aux activités de la ville (86% des déplacements contre 9,7% en marche à pied et 3,3% en transports collectifs).

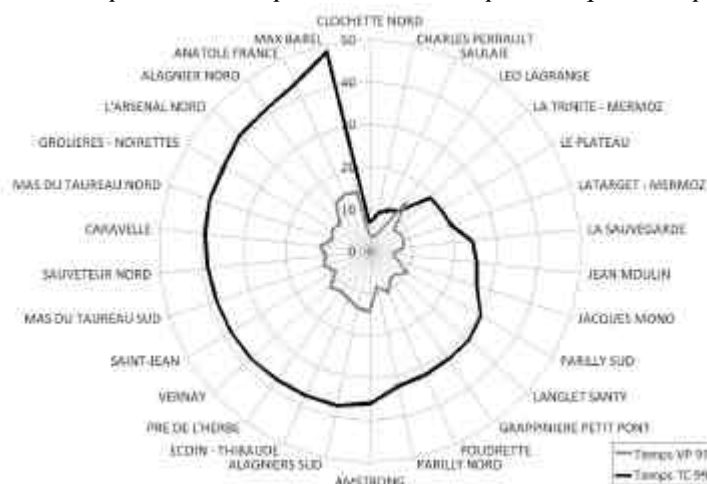
Un inégal accès aux modes de déplacements se traduit par une inégalité d'accès à la ville entre les populations riches et pauvres.

3. Disparités d'accès en transports collectifs

Par ailleurs, les disparités d'accès en transports collectifs au panier de biens sont significatives. Les temps d'accès varient dans un rapport de un à quatre (Figure 4) entre les différents quartiers. Pour un type de quartiers donné et pour une offre en transports collectifs présente dans tous les quartiers étudiés, l'accès au panier de biens se traduit globalement par des inégales libertés d'opportunités entre les quartiers.

Ces inégalités procèdent de la qualité de l'offre en transports collectifs différenciée entre les quartiers (structure et maillage du réseau). Les habitants de certains quartiers ont un accès aisé aux transports collectifs. De ce fait, l'accès au panier de biens est comparable à celui de l'automobile. En revanche, pour d'autres quartiers, cet accès est d'autant plus limité que l'offre en transports collectifs est faible. Cette offre restreinte pénalise notamment les quartiers pauvres puisque plus de trois quarts de leurs habitants accèdent aux activités du panier de biens en plus de 30 minutes. A l'opposé, ils ne sont que 50% des habitants des quartiers riches à être dans cette situation.

Figure 4 : Temps d'accès au panier de biens depuis les quartiers pauvres



IV. Impacts de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999

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

Si globalement, les impacts de l'évolution de la localisation des activités sont relativement marginaux, l'accessibilité est incontestablement améliorée pour les quartiers très aisés. Par contre, elle se réduit pour les quartiers pauvres. Les changements de localisation des activités, exclusivement favorable aux plus aisés, engendrent des écarts d'accès avec les habitants des quartiers pauvres pouvant être qualifiés de perdants. Il

apparaît une croissance des inégalités d'accès à la ville entre les populations riches et les populations pauvres. Tout se passe comme si les groupes sociaux dominants, par leur force consommatrice, façonnaient l'implantation des activités dans leurs territoires vécus, au détriment des populations les plus faibles (HALBWACHS, 1932 ; RONCAYOLO, 1997).

Cette tendance globale se précise lors de l'analyse de l'accès en transports collectifs à chacun des services du panier de biens (commerces, santé, démarches / aide à la personne et loisirs) (Tableau 7). Pour près de la moitié de la population des quartiers pauvres, l'accès en transports collectifs aux commerces est fortement réduit entre 1990 et 1999. A. Aguilera et al. (1999) constatent que « *la répartition géographique est très proche de la répartition de la population* » dans l'agglomération lyonnaise, et que l'évolution de la localisation des commerces constatée sur la période allant de 1982 à 1996 est caractérisée par un déclin dans le centre-ville (Lyon et Villeurbanne) et des communes de la première couronne, au profit de communes plus éloignées. Cette tendance perdure, dans une moindre mesure, entre 1990 et 1999. Elle se traduit inévitablement par un éloignement relatif des commerces par rapport aux quartiers pauvres et un rapprochement relatif par rapport aux quartiers riches. Ce constat est encore plus marqué pour les loisirs. Durant les années 1990, ces activités s'installent de préférence en seconde couronne de l'agglomération, territoire où se situent principalement les quartiers aisés.

Tableau 7 : Impacts de l'évolution de la localisation des activités sur les conditions d'accès des quartiers riches et des quartiers pauvres

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

(a) Différentiel moyen de temps d'accès entre 1990 et 1999

L'évolution de la localisation des services de démarches et d'aide à la personne conduit à de forts gains d'accessibilité pour les habitants des quartiers riches (Tableau 7). Ces individus bénéficient directement de l'implantation de ces services à proximité de leur lieu de résidence. Par contre, les habitants des quartiers pauvres subissent des pertes d'accès à ces services, qui s'avèrent être très importantes sur certains territoires. Ce résultat est contraire aux objectifs de la mise en œuvre de la charte de services publics de 1992. A ce titre, les politiques volontaristes des années 1990 n'ont pas su maîtriser la localisation des services sociaux dans les territoires alentours des quartiers sensibles. Ce diagnostic rejoint, dans une moindre mesure, l'analyse de Y. Siblot (2005), à propos des politiques visant à adapter les services publics aux quartiers sensibles. Leur mise en œuvre s'appuie sur des expertises décrivant les populations les plus démunies sur un mode misérabiliste (passivité, remise de soi, expériences d'humiliation). Ces politiques ont minimisé les difficultés liées au manque de services. Ne prônant pas pour la création de services supplémentaires, elles plaident pour « *leur adaptation via la mise en place de services spécifiques. (...) (Ce qui) semble devoir conduire (...) à la mise à distance des habitants* » (SIBLOT, 2005) des quartiers sensibles.

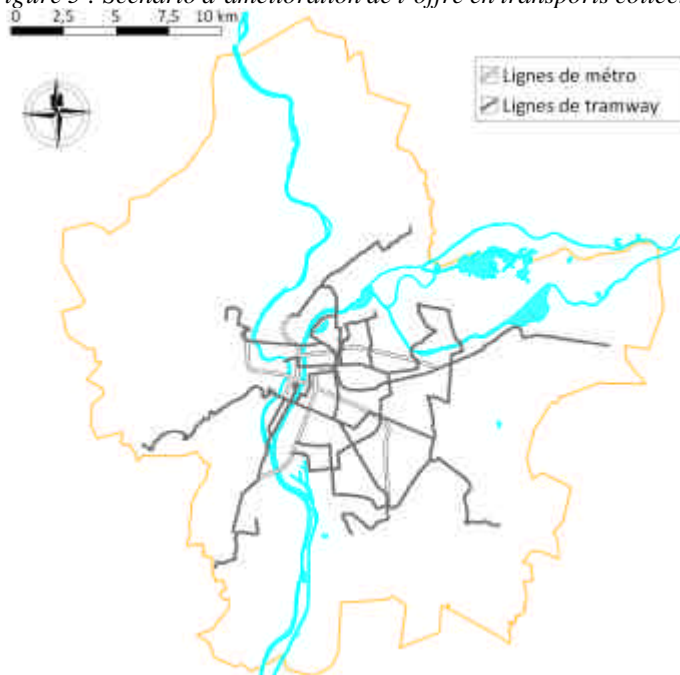
V. Amélioration des transports urbains et reproduction sociale des inégalités ?

Nous analysons maintenant les effets d'une croissance forte de l'offre en transports collectifs, basée sur une interprétation du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL, 1997) et une mise en site propre intégrale du réseau de surface de bus, toutes choses égales par ailleurs à la date de 1999. (Figure 5). L'objectif est d'évaluer les effets d'une telle politique de transports sur :

- la minimisation des écarts d'accès à la ville entre les usagers automobilistes et les utilisateurs des transports collectifs, en agissant sur le développement et une croissance des vitesses des transports collectifs⁹,
- la réduction potentielle des inégalités d'accès au panier de biens entre les utilisateurs des transports collectifs.

Le Plan de Déplacements Urbains prévoit la création de 11 axes forts en compléments des lignes de métros existantes. Ces axes forts ont été géocodés en type « tramway », de telle sorte qu'ils puissent « garantir une vitesse commerciale et un cadencement que la voirie classique ne permet pas » (BONNEL et al, 2005). La mise en site propre du réseau de bus consiste à pousser l'interprétation du Plan de Déplacements Urbains à son maximum en simulant « une fluidité totale de la circulation des bus sur la voirie avec la mise en place d'une priorité aux carrefours. » (BONNEL et al, 2005). Ce qui revient à augmenter les vitesses de circulation des bus sur l'ensemble du réseau (15km/h dans le centre, 20km/h en première couronne et 25km/h en seconde couronne).

Figure 5 : Scénario d'amélioration de l'offre en transports collectifs



Source : d'après Plan de Déplacements Urbains de Lyon (1997)

⁹ Comme l'évaluation est faite toutes choses égales par ailleurs à la date de 1999, les conditions de circulation automobile (vitesses) n'ont pas été modifiées par rapport à 1999. Pourtant, nous pouvons supposer que la mise en site propre intégrale du réseau de surface de bus peut engendrer une sur-congestion et une réduction des vitesses automobile.

1. Des effets marginaux portés par la croissance de l'offre en transports collectifs...

Le développement du réseau de transports collectifs permet une amélioration globale de l'accessibilité au panier de biens par rapport à 1999 (Tableau 8). Cette amélioration se fait au prix d'une plus forte croissance de l'offre en transports collectifs (gain moyen d'accès de 13,5% pour une croissance de près de 40% de l'offre).

Malgré cela, la voiture reste toujours le mode de déplacements le plus efficace pour accéder à la ville. Nous aurions alors pu agir sur les vitesses automobiles en les réduisant pour tenir compte des effets de la mise en site propre du réseau de surface de bus. Malgré cela, nous pouvons poser l'hypothèse que l'automobile resterait globalement le mode de déplacement le plus performant pour accéder à la ville. Et ce, puisqu'elle est, en 1999, trois fois plus performante que les transports collectifs en termes de temps d'accès au panier de biens.

Tableau 8 : Gain d'accessibilité avec le développement des transports collectifs

	Temps d'accès en TC (en minutes)		Gain d'accessibilité par rapport à 1999	Population gagnante sur au moins un service
	En 1999	Avec PDU		
Quartiers riches	35,6	31,1	13,5%	97,8%
Quartiers pauvres	32,2	27,9	13,4%	100%

Nous relevons toutefois l'importance de la réalisation de politique de transports urbains afin de lutter contre les inégalités. La croissance de l'offre en transports collectifs autorise une amélioration de l'accessibilité pour tous les habitants des quartiers pauvres et pour quasiment tous ceux des quartiers riches. Les deux tiers des quartiers pauvres et 60% des quartiers riches gagnent en accessibilité sur au moins un des services sans perdre de temps sur les autres. Les quartiers les plus démunis bénéficient donc positivement du développement des réseaux de transports urbains. C'est d'ailleurs réconfortant puisque un des objectifs du Plan de Déplacements Urbains préconise la réalisation d'axes forts permettant de desservir les quartiers sensibles et de les relier aux pôles économiques de l'agglomération (SYTRAL, 1997).

2. Différenciation des gains d'accessibilité selon les services

Malgré cela, selon les types de quartiers, le développement de l'offre en transports collectifs améliore plus aisément l'accessibilité à certains types de services qu'à d'autres. Les habitants des quartiers riches sont ainsi les plus avantagés pour l'accès aux achats et aux loisirs. Ils ont simultanément un gain moyen de temps d'accès et une moindre dispersion des temps d'accès à ces services par rapport à 1999. En revanche, les habitants des quartiers pauvres bénéficient plus aisément des activités de démarches, d'aide à la personne et des services de santé, par rapport aux précédents quartiers aisés (Tableau 9).

Tableau 9 : Impacts de la croissance de l'offre en transports collectifs sur les conditions d'accès des quartiers riches et des quartiers pauvres

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

(a) Différentiel moyen de temps d'accès par rapport à 1999

De plus, une amélioration de l'accessibilité ne signifie pas systématiquement une minimisation des écarts des capacités stratégiques des habitants des différents types de quartiers. Le creusement des écarts d'accès à la ville entre les quartiers riches et les plus démunis procède de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999, qu'une croissance soutenue de l'offre en transports collectifs a du mal à réduire.

Cela se traduit par un différentiel de temps d'accès en transports collectifs au panier de biens en faveur des habitants des quartiers riches. Ils bénéficient de gains de temps d'accès aussi bien pour l'évolution de la localisation des activités qu'avec le développement des transports collectifs. En revanche, ce ne saurait être le cas des habitants des quartiers pauvres. La croissance de l'offre en transports collectifs leur permet à peine de recouvrer les pertes d'accès dues à l'évolution de la localisation des activités.

3. Creusement et reproduction des inégalités entre les quartiers riches et pauvres

Malgré la croissance de l'offre en transports collectifs, les quartiers riches se distancient donc des quartiers pauvres. Les inégalités de chances d'accès à la ville entre ces différents territoires se creusent. Ces inégalités sont d'autant plus fortes, que l'accès à la voiture particulière est faible dans les quartiers pauvres. C'est d'ailleurs la principale inégalité constatée en matière de déplacements quotidiens. Dès lors que les individus ont accès à la voiture, «*il n'existe que peu d'inégalités*» dans les comportements de déplacements quotidiens (CLAISSE et al, 2000).

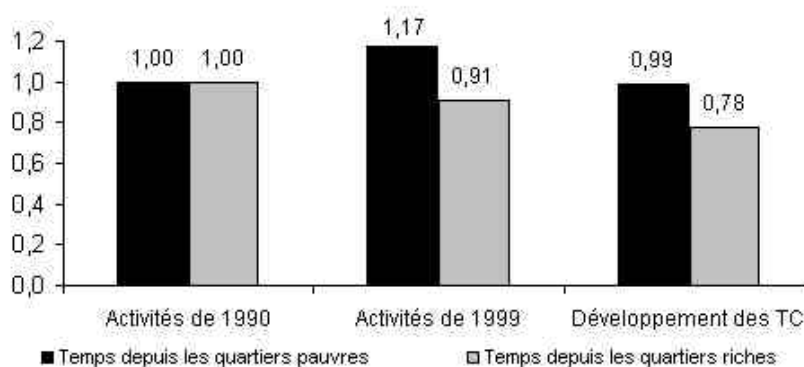
Ce creusement des inégalités et des écarts d'accessibilité entre les quartiers riches et les quartiers pauvres s'observe et est nuancé lors de l'analyse des différents services du panier de biens. Ainsi, comme nous allons le montrer, le développement des transports collectifs apporte, pour certains services (santé, démarches et d'aide à la personne), des réponses concrètes, même si relativement restreintes, pour minimiser les écarts de capacités d'accès aux activités de la ville entre les habitants des différents types de quartiers.

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

Nous retrouvons les précédentes tendances de l'évolution des conditions d'accessibilité au panier de biens lors de l'analyse spécifique des commerces (Figure 6) et des loisirs. Si les habitants des quartiers riches sont gagnants aussi bien avec l'évolution de la localisation des commerces entre 1990 et 1999 (gain moyen de 9%), ils le sont également avec le développement des transports collectifs (gain moyen de 14% par rapport à 1999). Par contre, les habitants des quartiers pauvres, perdant fortement en accessibilité entre 1990 et 1999 (perte moyenne de 17%), ne retrouvent leur niveau d'accès aux commerces de 1990 qu'avec une croissance forte des transports collectifs (gain moyen de 15% par rapport à 1999), compensant à peine ces pertes. Ainsi, la croissance de l'offre en transports collectifs n'implique quasiment aucune réduction des écarts de temps d'accès aux commerces entre les quartiers riches et pauvres.

La situation des services de loisirs est relativement comparable à celle des commerces, si ce n'est qu'entre 1990 et 1999, les pertes d'accès sont quasiment négligeables pour les quartiers pauvres alors que les gains d'accès sont très importants pour les quartiers riches. Par ailleurs, la croissance de l'offre en transports collectifs est bénéfique pour tous les quartiers, mais d'autant plus pour les riches, de telle sorte que les écarts d'accès aux loisirs se creusent, au détriment des quartiers les plus démunis.

Figure 6 : Evolution de l'accès aux commerces



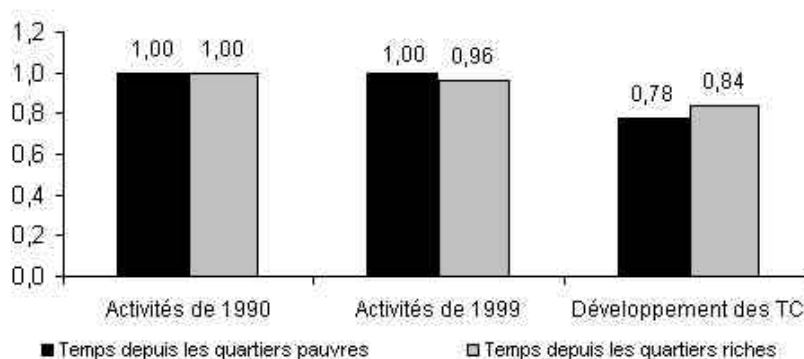
La forte croissance de l'offre en transports collectifs ne répond pas à la question d'une réduction des inégalités de chances vis-à-vis des activités de types « achats » ou « loisirs » entre les différents types de quartiers étudiés. Une politique de transports urbains ne peut, à elle seule, prétendre minimiser les écarts d'accessibilité, si elle ne s'inscrit pas dans un faisceau de politiques d'aménagement du territoire visant à maîtriser la localisation des activités – entre autres celles les plus « volatiles ».

3.2. Les services publics « rapprochés » des quartiers dits sensibles

En ce qui concerne les services de santé (Figure 7) et les services de démarches et d'aide à la personne, la tendance des évolutions des conditions d'accessibilité est différente. Si l'évolution de la localisation de ces activités entre 1990 et 1999 engendre un écart de temps d'accès entre l'ensemble des quartiers riches et des quartiers pauvres, il faut noter que pour ces derniers quartiers, les pertes moyennes de temps d'accès sont marginales. Par contre les gains moyens de temps d'accès sont plus importants pour les quartiers riches (gain de 4% pour leur accès aux services de santé, et gain de 23% pour l'accès aux services de démarches / aides à la personnes).

Par la suite, le développement des réseaux de transports collectifs, améliorant l'accès à ces services, permet de réduire les écarts de temps moyens d'accès entre les deux types de quartiers. Les quartiers pauvres bénéficient d'un gain moyen d'accessibilité aux services de santé (gain de 22% contre 13% pour les quartiers riches) et aux services de démarches /aides à la personne (gain de 23% contre 14% pour les quartiers riches). Ainsi, si les écarts se creusent par rapport à la situation de 1990, ce sont ici les quartiers pauvres qui bénéficient pleinement de l'impact des transports collectifs urbains.

Figure 7 : Evolution de l'accès aux services de santé



Contrairement aux précédents services, la mise en œuvre des axes forts du Plan de Déplacements Urbains s'avère amener des réponses concrètes par rapport à la minimisation des écarts d'accessibilité, en étant, cette fois-ci, favorable aux habitants des

quartiers les plus démunis. Il permet de « rattraper » et réduire les inégalités de chances croissantes observées à la suite de l'évolution de la localisation des activités entre 1990 et 1999. Cette réduction des inégalités reste toutefois limitée pour l'ensemble des services du panier de biens, à l'exception des services de santé.

Conclusions

L'analyse des fragmentations sociales des quartiers permet d'identifier, sur l'agglomération lyonnaise, les quartiers riches et les quartiers pauvres (précision des conditions sociales et des niveaux de vie). Ce qui nous permet de rendre compte, par la suite, des conditions et des évolutions de l'accès à la ville pour leurs habitants. Nos travaux valident l'existence d'inégalités d'accès à la ville. Ils évaluent également l'évolution – amplification versus réduction – de ces inégalités et des processus de ségrégations vis-à-vis des activités urbaines dont les citoyens ont besoin au quotidien.

L'analyse de la situation de 1999 a mis en évidence une remarquable constance en ce qui concerne l'accès au panier de biens en automobile. Dès que les habitants (riches ou pauvres) des quartiers riches ou pauvres ont la possibilité d'utiliser une automobile, il n'y a pas d'inégalités d'accès à la ville. En revanche, un inégal accès à l'automobile se traduit par une inégalité de capacités stratégiques individuelles d'accès à la ville, au détriment des populations les plus pauvres. L'accès au panier de biens pour les « non motorisés » s'effectue potentiellement avec les transports collectifs. Or, ce mode de déplacements est en moyenne trois fois moins performants que l'automobile en termes de temps d'accès. Les individus des quartiers pauvres cumulent les handicaps en termes de droit aux modes de déplacements et de chances vis-à-vis des aménités urbaines.

Dans un second temps, il a été montré qu'une forte croissance de l'offre en transports collectifs améliore, pour l'ensemble des quartiers – et notamment les plus pauvres – l'accès au panier de biens par rapport à la situation de 1999. Cette amélioration reste relativement limitée. En effet, si les habitants des quartiers riches et pauvres voient une amélioration de l'accessibilité au panier de biens, celle-ci permet à peine de compenser les pertes de temps d'accès dues à l'évolution de la localisation des activités pour les quartiers pauvres ; évolution qui permettait globalement une amélioration de l'accessibilité pour les quartiers riches. De plus, la croissance de l'offre en transports collectifs ne permet pas une réduction systématique des écarts de temps d'accès entre les quartiers riches et pauvres.

Il apparaît l'existence d'un cumul et d'une reproduction des inégalités entre les quartiers riches et pauvres. Nous observons de fortes différenciations selon les niveaux de vie et les positions sociales des quartiers étudiés. Ces différenciations se cumulent avec de fortes inégalités de droits aux modes de déplacements et, par la suite, des inégalités de chances en termes d'accès aux activités urbaines.

Une politique sectorielle de transports collectifs urbains ne saurait donc suffire pour prétendre réduire de manière durable les inégalités et les écarts d'accessibilité. Elle ne peut pas lutter contre l'exclusion d'une frange de la population vis-à-vis des aménités urbaines sans prendre en considération les contextes locaux et globaux de la morphologie urbaine. Elle ne le peut guère plus sans conjointement s'inscrire dans un faisceau de politiques d'aménagement du territoire – maîtrise du foncier ou de la localisation des activités dont tous les citoyens ont besoin au quotidien. Ces affirmations ne remettent pas en question la nécessité de développer les transports collectifs, indispensables et pas seulement pour les plus déshérités.

Rappelons le pouvoir égalisateur de l'accès à l'automobile. Le recours à la voiture apparaît comme un facteur de protection contre l'exclusion sociale et la ségrégation vis-à-

vis des aménités urbaines. Dans ce cadre, notre thèse (CAUBEL, 2006) montre que, pour la collectivité, les subventions d'acquisition d'une voiture neuve ou d'occasion ainsi que les subventions forfaitaires de son usage (assurances, entretien / réparation, stationnement, carburants) pour les ménages les plus pauvres (premier décile de revenus) représenteraient des montants financiers deux fois moins importants que ceux de l'investissement et du fonctionnement relatifs au développement des réseaux de transports collectifs. Dès lors, ne faudrait-il pas mieux équiper les ménages les plus démunis d'une voiture particulière ? Cette interrogation est quelque peu caricaturale. Les conflits avec les objectifs environnementaux ou les problèmes de sur-congestion urbaine ne manqueront pas de se poser dans la mise en œuvre d'une telle politique. Mais, la privation de la voiture ou les politiques de changements de la mobilité apparaissent comme des facteurs aggravant des inégalités sociales. Les politiques actuelles, soutenues par les préoccupations environnementales, ne devraient-elles pas alors se donner les moyens d'identifier les impacts sociaux qu'elles pourraient susciter au nom de la maîtrise des conditions de mobilité ou de la réduction de l'usage de l'automobile ? Pour cela, il conviendrait qu'elles s'inscrivent dans un cadre plus global en tentant de concilier les questions de justice sociale et de respect de l'environnement. Ce qui passerait par une identification des groupes d'individus socialement pénalisés ou les bénéficiaires. Sans cela, les dynamiques urbaines risqueraient d'aggraver les inégalités d'accès à la ville ainsi que les processus de mise à distance sociale de certaines franges de la population urbaine.

Plus globalement, nous ouvrons un débat sur la réflexion que peuvent avoir les acteurs publics en termes de justice sociale, sur l'intérêt général des politiques de transports urbains et sur leurs apports aux différents groupes sociaux. Dans ce débat, il existe un conflit entre deux visions : d'une part, maximiser la vitesse et les temps de déplacements pour accéder à la ville ; d'autre part, promouvoir la ville, l'environnement urbain par une maîtrise de la vitesse des déplacements. La notion de l'accessibilité a montré la possibilité de concilier ces deux visions. Cela pourrait passer nécessairement par le développement des transports collectifs et l'accès à la voiture pour certaines catégories de population – notamment les plus déshérités. Cela pourrait passer conjointement par un ralentissement global de la vitesse automobile avec un arbitrage sur les prix du foncier et la localisation des activités. Ce qui conduirait, tout en tenant compte des préoccupations environnementales, à réduire les écarts de capacités d'accès à la ville entre tous les individus.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AGUILERA-BELANGER A., BLOY D., BUISSON M.-A., CUSSET J.-M., MIGNOT D. (1999) **Localisation des activités et mobilité**. Programme de recherche Transports Terrestres 1996-2000. MELT, LET.
- AVENEL C. (2004) **Sociologie des « quartiers sensibles »**. Sociologie 128, Armand Colin.
- BAILLY, J.-P., HEURGON, E. (2001) **Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports**. Ed. Etudes et Prospective, Paris.
- BARON C. (1999) Villes, croissance et exclusion. In BAILLY A. et HURIOT J.-M. **Villes et Croissance (Théories, Modèles, Perspectives)** Economica/Anthropos, 28 pages.
- BONNEL P., CAUBEL D., MIGNOT D. (2005) **Lyon 21. Etude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense lyonnaise** Lyon, Etudes et Recherches.
- BOULIN J.-Y., MÜCKENBERGER U. (2002) **La Ville à Mille Temps**. L'Aube, Paris
- CAUBEL D. (2004) Methodologies and tools to evaluate issues relating to land-use and / or social aspects of urban transportation policies: An accessibility concept linked approach. In **Actes sur CD Rom de la 10th World Transportation Conference Research**, 4-8 Juillet 2004, Istanbul (Turquie), 22 pages.

- CAUBEL D. (2006) **Politique de transports et accès à la ville ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise**. Thèse de Doctorat en Sciences Economiques. Mars 2006, Université Lumière Lyon 2.
- CLAISSE G., DIAZ OLVERA L., DILLE B., KLEIN O., MIGNOT D., PAULO C., PLAT D., POCHET P. (2000) **Inégalités de déplacement et équité sociale. Revenus, indices et inégalités d'accès à la voiture particulière**. LET, rapport intermédiaire du projet IDEES.
- DUBET M. (2000) **Les inégalités multipliées**. Ed. L'aube, Poche Essai.
- FITOUSSI J.-P., LAURENT E., MAURICE J. (2004) **Ségrégation urbaine et intégration sociale**. La Documentation Française, Paris.
- FRANÇOIS J.-C., MATHIAN H., RIBARDIERE A., SAINT-JULIEN Th. (2003) **Les disparités des revenus des ménages franciliens en 1999 : approches intercommunale et infracommunale et évolution des différenciations intercommunales 1990-1999**. Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur, CNRS, Université Paris 1, étude pour la DREIF.
- GUILLOY C., NOYE C. (2002) **Atlas des nouvelles fractures sociales en France. Les classes moyennes oubliées et précarisées**. Autrement, Le Mémorial de Caen.
- HALBWACHS M. (1932) Chicago, expérience ethnique. In **Annales d'histoire économique et sociale**. II, pp.11-42.
- MARZLOFF B. (2001) **Temps libre et temps de travail**. Rapport sous la direction de J. Viard.
- MIGNOT D., BUISSON M.-A. (2005) **Concentration économique et ségrégation spatiale**. Economie Société Région, Collection IWEPS, de Boeck Université.
- MIGNOT D., ROSALES-MONTANO S. (2006) **Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne**. Paris, La Documentation Française.
- ORFEUIL, J.-P. (2000) **Stratégie de localisation – Ménages et services dans l'espace urbain**. La Documentation Française, Paris.
- PAQUOT T. (2001) **Le quotidien urbain. Essais sur les temps des villes**. Paris, La Découverte, Institut des Villes.
- PAULO C. (2006) **Mobilité et inégalité : disparités des revenus, hétérogénéité des effets**. Thèse de Doctorat en Sciences Economiques. Juillet 2006, Université Lumière Lyon 2.
- PRETECEILLE E. (1995) Division sociale de l'espace et globalisation ; le cas de la métropole parisienne. In **Sociétés contemporaines**. n°22-23, pp 33-67.
- RONCAYOLO M. (1997) **La ville et ses territoires**. Folio, Essai, Gallimard.
- SELOD H. (2003) La mixité sociale et économique. In **Dossier de veille : Mixité Sociale**. CDU, Yvelines, 25 pages.
- SEN A. (1980) **Equality of What**. Eds. S. McMurrin, *The Tanner Lectures on Human Values*, vol 1, Angleterre, Cambridge University Press.
- SIBLOT Y. (2005) Adapter les services publics aux habitants des «quartiers difficiles». Diagnostics misérabilistes et réformes libérales. In **Actes de la Recherche en Sciences Sociales**, n° 159, Paris, Le Seuil, pp.70-87.
- SYTRAL (1997) **Le Plan de Déplacements Urbain de l'agglomération lyonnaise** Lyon.
- TABARD N. (2003) **Représentation socio-économique du territoire, typologie des quartiers et des communes selon la profession et l'activité économique de leurs habitants**. INSEE.
- VANDERSMISSEN M.-H. (2002) Mobilité, accessibilité et cohésion sociale. Session : Cohésion sociale et restructuration socio-économique régionale. In **Actes du XXXVIII^{ème} Colloque de l'ASRDLF Développement Régional et cohésion sociale**, Trois Rivières, Canada, 21-23 août 2002.
- WENGLANSKI S. (2003) **Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile de France**. Thèse de doctorat nouveau régime en urbanisme, aménagement et politiques urbaines. Décembre 2003, Université Paris 12.