



**HAL**  
open science

# La mobilité socialement durable, à l'épreuve de nouvelles vulnérabilités spatiales, économiques et énergétiques

Dominique Mignot, Sylvia Rosales-Montano

## ► To cite this version:

Dominique Mignot, Sylvia Rosales-Montano. La mobilité socialement durable, à l'épreuve de nouvelles vulnérabilités spatiales, économiques et énergétiques. *TEC Mobilité intelligente [Revue TEC : Transport Environnement Circulation]*, 2009, 203, pp.10-13. halshs-00631343

**HAL Id: halshs-00631343**

**<https://shs.hal.science/halshs-00631343v1>**

Submitted on 5 Nov 2014

**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.

## La mobilité socialement durable, à l'épreuve de nouvelles vulnérabilités spatiales, économiques et énergétiques

Dominique MIGNOT

Directeur scientifique adjoint de l'INRETS  
et chercheur associé au LET, ENTPE-CNRS-Université de Lyon

Silvia ROSALES MONTANO

Chargée de recherche et de prospective territoriale.  
Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

Les débats et polémiques autour de la mise en place de la taxe carbone montrent s'il en était besoin que la question du coût des déplacements est très sensible. Cette question est encore plus sensible pour les ménages appartenant à des catégories sociales vulnérables ou précaires financièrement, dépendantes de l'usage de la voiture pour leurs déplacements contraints. Les premières analyses sur les effets des crises successives énergétiques et financières, permettent d'établir de manière encore très approximative mais suffisamment sensible aux réalités connues, que les inégalités structurelles mises en exergue en 2006<sup>1</sup>, dont celles liées à la mobilité, se consolident pour les ménages précaires. On note aussi que des ménages non précaires sont devenus très vulnérables.

Si ces observations doivent être mieux appréhendées dans le temps, il n'en reste pas moins vrai que les inégalités en matière d'accès aux transports et à la mobilité sont toutefois beaucoup plus larges que cette seule question du coût, et mettent en tension les ressources nécessaires à l'épanouissement intégral des familles.

La question des déplacements quotidiens et de l'accessibilité au sein d'espaces de plus en plus ségrégués et fonctionnalisés est donc une question centrale. La crise énergétique le démontre par la vulnérabilité des personnes, ménages et territoires qui en a découlé<sup>2</sup>.

### L'accès à la voiture et à son usage, un enjeu permanent sous double tension : les inégalités socio-économiques structurelles et les nouvelles vulnérabilités

Les pratiques de mobilité quotidienne (le nombre de déplacements, la distance parcourue, les modes utilisés ou les motifs de déplacement), sont largement liées aux caractéristiques sociales des individus et des ménages (formation, activité, sexe, cycle de vie...), mais aussi à la localisation résidentielle ou de l'emploi. Elles sont aussi influencées, voire bouleversées, par le coût de la ressource énergétique (donc par le poids qu'il représente dans le budget des ménages).

Le modèle de développement territorial et économique explique que l'enjeu essentiel en matière d'inégalité est, pour une partie importante de la population, celui de l'accès à la voiture. À cet enjeu vient s'en ajouter un autre, l'accès à l'éner-

gie « à faible coût » pour pouvoir continuer à se déplacer sans grever davantage le budget transport-logement.

En 2006 par exemple, 45 % des ménages très pauvres de l'agglomération lyonnaise déclarent avoir un véhicule privé, ainsi que 48 % des ménages pauvres, contre 84 % des autres ménages. Ces résultats sont cohérents avec d'autres travaux produits sur d'autres villes françaises comme Paris et en Europe. Par ailleurs, l'âge du véhicule est d'autant plus élevé et la puissance faible que les revenus sont faibles.

Néanmoins, une fois l'accès à la voiture réalisé, les pratiques de mobilité quotidiennes sont très peu discriminées. Cela signifie que dès lors qu'un individu a accès à la voiture, son schéma de mobilité est peu sensible aux ressources financières. Ainsi, à Lyon, les niveaux de mobilité des individus du premier quintile de revenus et ceux des individus du dernier quintile sont identiques, respectivement 3,2 et 3,4 déplacements par jour ouvrable et un budget temps respectif de 60 et 59 minutes<sup>3</sup>. Des recherches effectuées<sup>4</sup> sur Paris montrent que les temps de parcours et les distances de migrations alternantes révèlent peu d'inégalités selon l'échelle sociale.

Malgré tous ces constats, ces moyennes ne doivent pas cacher les difficultés quotidiennes dans la réalisation de ces mobilités, y compris individuelles. Pour assurer leur mobilité quotidienne, les ménages pauvres consacrent une part plus importante de leur budget aux déplacements que les autres ménages. Ainsi, en 2006 : la dépense transports (carburants, huiles, lubrifiant...) était de 540 euros/an pour les 10 % les plus pauvres et de 987 euros/an pour les 10 % les plus riches, soit un écart proche de 2 alors qu'il est de 3,4 pour le niveau de vie entre ces déciles extrêmes.

On soulignera enfin que, toutes personnes confondues, si la mobilité quotidienne est peu discriminante, les mobilités de week-end, de loisir et longue distance sont plus discriminantes et sont révélatrices des inégalités de revenus<sup>5</sup>.

### L'accès aux transports collectifs est également inégalitaire mais compensé en partie par la tarification sociale

Ces inégalités existent aussi par rapport au coût d'accès aux transports collectifs. Pour les populations en situation de précarité financière et encore plus pour les captifs des transports en commun, le principal frein à la mobilité est le coût des déplacements.

Une étude particulière des personnes les plus en difficulté accueillies au sein des structures d'accueil et d'insertion ou d'hébergement (Mairies, CCAS, Missions Locales, PAIO, Centre d'Hébergement d'Urgence, Croix Rouge, Secours Populaire...) des trois agglomérations de Lyon, Nantes et Nancy confirme la réalité des difficultés liées au transport subies par les plus pauvres. Ces difficultés concernent l'accès à l'emploi, à la formation ou aux stages, mais également d'autres motifs tels que l'accompagnement d'enfants, les démarches administratives, l'accès aux soins...

De manière plus générale, les évolutions tarifaires mises en évidence depuis le début des années 90, confirment la prise en compte de ces observations par les autorités en charge des transports publics urbains. Les tarifs sociaux voire très sociaux (tarifs très réduits ou gratuité) sont aujourd'hui plus nombreux et plus discriminants dans l'ensemble des réseaux français de transports publics urbains.

Les tarifs très réduits (au moins 75 % de réduction par rapport au tarif de base), 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 réservées à des populations particulières identifiées par un statut (chômeur, RMI...) et par des critères de revenu de la personne ou du ménage.

L'application de la gratuité d'accès aux transports en commun, sous condition de revenu, mise en place par certains réseaux et organismes de soutien (CCAS...) est bien adaptée pour venir en aide aux cas les plus difficiles. C'est l'aide la plus redistributive, et qui l'est d'autant plus qu'elle cible les personnes les plus en difficulté. Gratuité et/ou tarification sociale très réduite pour les plus fragiles et tarification progressive en fonction du revenu des ménages répondent ainsi à l'essentiel des besoins.

### Des inégalités socio-économiques aux inégalités territoriales...

La concentration territoriale de tout ou partie de ces inégalités conduit également à la question de l'analyse des inégalités territoriales<sup>7</sup>.

Des analyses réalisées sur l'agglomération lyonnaise montrent que les personnes en situation de pauvreté (15 % des ménages, dont le tiers en très grande pauvreté) ne sont pas toutes concentrées dans quelques espaces centraux ou dans les ZUP. Des analyses plus fines suggèrent par ailleurs le développement d'une ségrégation spatiale intra-urbaine.<sup>8</sup>

Parler de déplacements et d'inégalités, c'est analyser en quoi le système de transport permet ou ne permet pas aux habitants d'une ville d'avoir accès à cette ville et à ses différentes activités et services. C'est aussi appréhender en quoi le système de transport joue un rôle intégrateur, même s'il est symbolique.

Or, dans toutes les aires urbaines, ce sont les trajets du centre vers la périphérie et les trajets internes à la périphérie qui augmentent. Ces déplacements sont le plus souvent réalisés en voiture particulière, les transports collectifs étant soit inexistantes au sein de ces espaces périphériques soit peu perfor-

nants. La question est alors celle du déplacement, dans un contexte d'offre de transports collectifs peu performante et d'un faible taux d'équipement en véhicule particulier pour cette population aux revenus les plus faibles.

Ainsi, les politiques de développement dans les centres d'axes lourds de transports collectifs peuvent ne pas avoir les effets initialement escomptés à destination des populations les moins favorisées. La difficulté des dessertes périphériques ne conduit-elle pas au contraire à privilégier des dessertes plus légères, « à la demande » ?

### ... pour une population qui vieillit

Ces questions vont devoir être abordées avec acuité d'autant plus que le phénomène du vieillissement l'obligera<sup>9</sup>. En effet, les seniors n'échappent pas à l'automobilité, qui concerne plus largement l'ensemble de la population. Cette automobilité à l'épreuve de l'âge, concernera tous les territoires mais encore plus le périurbain. Et toutes les personnes ne seront pas égales face à cette dépendance automobile.

L'accès à la voiture et la capacité de mobilité acquise ne suffisent pas à confirmer avec exactitude que l'automobilité des seniors se maintiendra. Aujourd'hui, après 60 ans, les écarts de mobilité quotidienne liés aux revenus s'expliquent surtout par les inégalités de motorisation et d'accès à la voiture. Ces inégalités tendent à s'atténuer avec le vieillissement, par l'effet d'une amélioration significative des revenus, mais celle-ci ne semble pas pouvoir se maintenir pour les seniors de 2030. Ceci risque de poser des problèmes aux seniors de demain dont la mobilité restera marquée par leur pratique actuelle. La vie dans le périurbain risque d'être problématique pour les seniors cumulant des handicaps tels que la baisse des revenus, l'éloignement des activités, la hausse des budgets transports, l'inadaptation de leur logement. Les plus aisés pourraient s'approcher des communes les mieux équipées, dotées d'un réseau de transports en commun et à la demande développé. Cette mise en lumière est accélérée par les débats actuels sur l'avenir énergétique et les possibles limitations de mobilité quotidienne, voire résidentielle. D'autres avancées plus tangibles peuvent être mises en œuvre : le lien entre espaces privés et espaces publics. Nombreuses sont les personnes qui ne se déplacent pas en raison de l'absence d'ascenseur, de rampes d'accès au bas des immeubles, voire de multiples obstacles dans les espaces interstitiels entre leur logement et la rue.

La relation entre mobilité et vieillissement met en exergue un constat fondamental, mais d'une grande portée : la lenteur et la dépendance (quel que soit son niveau) sont une réalité. Et c'est peut-être une bonne nouvelle, si l'assumer entraîne des améliorations dans les conditions de mobilité et d'accessibilité de tous les habitants à l'échelle du quartier comme du village.

### Réflexions et propositions pour un « droit à la mobilité »

Pour répondre à ces différents enjeux, la construction d'un « droit à la mobilité » est possible et repose sur un certain

nombre de recommandations en termes d'analyse et d'action. Il faut tout d'abord renforcer la connaissance et la mesure pour construire un « droit à la mobilité et à la ville ». L'analyse doit aller au-delà de la mesure du temps d'accès au centre et doit clarifier les contraintes et les stratégies de mobilité par rapport à l'emploi mais aussi par rapport aux activités de reproduction sociale selon les catégories d'âge, de sexe, de profession, etc.

Par ailleurs, le droit au transport doit faire référence à une vision large des besoins de déplacements : dessertes spécifiques en transports collectifs, accès à la voiture, aides ponctuelles ou « universelles » aux déplacements, communication, etc.

Enfin, il faut que les politiques publiques locales intègrent la question des inégalités. De manière plus précise, six grands objectifs devraient être poursuivis pour une mobilité soutenable du point de vue social :

► **Faciliter une « automobilité » sociale et environnementale pour les plus pauvres**

La principale source d'inégalités en matière de déplacements réside dans l'accès à la voiture particulière, si la puissance publique souhaite réduire ces inégalités, il faudra aider les ménages les plus pauvres à accéder à l'automobile. Ce qui n'est pas contradictoire avec une volonté de maîtrise globale de la circulation automobile en ville et suppose une diffusion large de véhicules peu polluants à bon marché : pourquoi pas un créneau pour des véhicules électriques ? De nombreuses propositions vont dans ce sens : aides à l'obtention du permis de conduire, aides à l'acquisition de véhicules par des employeurs ou des associations, locations de voitures à tarif réduit, aides à la remise à niveau des réglages en matière d'émissions polluantes, prime à la casse des voitures non catalysées...

► **Faciliter une mobilité en transports collectifs financièrement accessible et adaptée à la totalité des activités de la vie quotidienne**

Afin de favoriser les déplacements des personnes les plus en difficulté financière et partant du constat que les besoins en matière de déplacement sont très divers, une des mesures les plus pertinentes est « l'abonnement tous motifs ». Afin de cibler l'effort public et viser une plus grande redistributivité, le tarif de l'abonnement pourrait être calculé en fonction des revenus du ménage. Il pourrait varier d'un effort maximal, tarif très réduit ou gratuit, pour les personnes les plus en difficulté, au tarif « normal ».

► **Faciliter la mobilité par un développement des transports collectifs de qualité en périphérie**

Les efforts à faire en matière d'offre de transports collectifs se traduisent bien évidemment par un effort financier pour la collectivité très important. Et le risque est grand, compte tenu des sommes en jeu, de réponses différenciées selon les bénéficiaires potentiels de ces efforts. Ainsi, les sommes consacrées aux aménagements de tramway le sont dans la plupart des cas en centre ville. Faire de la qualité en périphérie passe notamment par le développement de services,

comme par exemple les transports à la demande. À mi-chemin entre les lignes classiques et leur rigidité d'un côté et la totale souplesse de la voiture de l'autre, ils répondent à des besoins réels sans que le coût du service n'explose pour autant.

► **Un nécessaire effort public pour les banlieues et la périphérie**

Cette question de l'équité des politiques ou projets de transports apparaît comme un élément peu déterminant des différents plans de déplacements urbains adoptés en France ces dernières années et surtout guidés par une logique d'offre lourde ou semi-lourde. Pour les autorités organisatrices de transports urbains, l'enjeu est donc aujourd'hui de prioriser l'effort financier dans les banlieues et espaces périphériques. Cette nouvelle priorité nécessitera un effort financier que l'on pourrait comparer à celui qui a été obtenu avec l'instauration du versement transport et qui a permis le renouveau des transports collectifs urbains au cours des années 80 et 90. Ce qui a pu être fait pour les centres doit maintenant se décliner dans les banlieues.

► **Faciliter la mobilité des plus démunis par l'accès à l'information et à la communication sur les réseaux**

Les informations écrites, mais aussi orales, facilitent l'accès aux ressources de la ville en plus de la pratique même des transports collectifs. Pour lutter contre les inégalités d'accès, il faut penser l'information et la communication au sein des niveaux d'apprentissage (empirique, théorique, par le lien entre connaissance et pratique de la ville, à travers les comportements culturels), et au-delà d'un public standardisé, supposé capable de rechercher les éléments dont il a besoin et faisant preuve d'une grande adaptabilité à la « technicisation » de l'usage des transports collectifs.

► **Et une articulation avec des politiques urbaines moins ségréguées...**

Les propositions faites ici relèvent délibérément du champ des transports. Il ne faut toutefois pas oublier que les politiques de déplacements ne sont qu'une entrée parmi d'autres dans la lutte contre la ségrégation spatiale.

**En conclusion...**

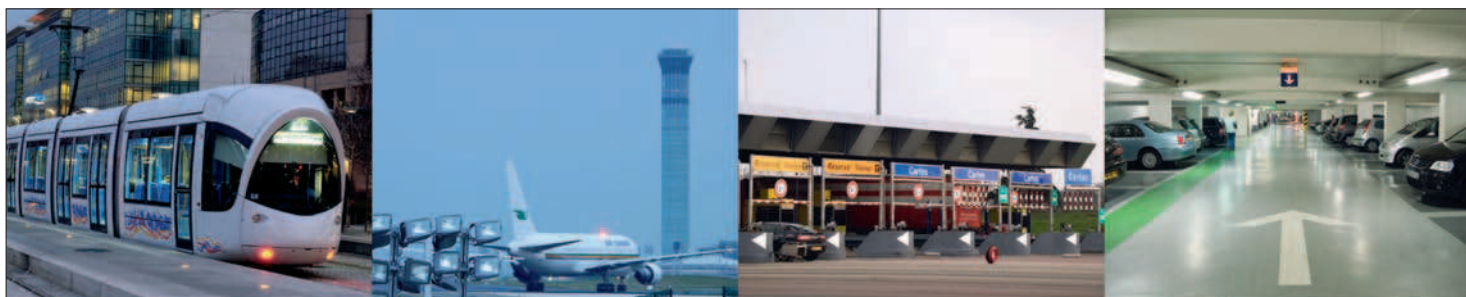
Ces propositions ne sont évidemment pas exhaustives. Elles sont de plus à inscrire dans un contexte en évolution et pour lequel une prospective de la mobilité n'est pas si aisée. Un certain nombre d'enjeux peuvent déjà être pointés : le vieillissement et la pauvreté dans les espaces périurbains, la crise de l'énergie et ses conséquences pour les plus pauvres, la gentrification/dispersion des populations, le comportement des ménages face à ces évolutions, la métropolisation et ses effets de concentration et de dispersion...

Sur tout ou partie de ces questions la recherche n'en est qu'à ses débuts. On soulignera enfin, concernant les inégalités en général et les inégalités concernant le logement et la mobilité

en particulier, le rôle indéniable de l'État en tant qu'arbitre dans un domaine de compétences largement décentralisées. Ce rôle d'arbitre ne pourra par ailleurs pas être isolé d'une nécessaire réflexion sur une intervention financière renouvelée de l'État, sous peine d'une perte totale de crédibilité. ■

#### NOTES

1. D. Mignot, S. Rosales-Montano, 2006, Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne, Paris, La Documentation Française. L'ouvrage synthétise et met en perspective les résultats des recherches réalisées dans le cadre du programme de recherche PREDIT-PUCA sur « Déplacements et inégalités ». Les auteurs formulent des recommandations visant à définir un « droit à la mobilité » participant d'un « droit à la ville », et répondant aux enjeux présentés de manière non exhaustive ci-après.
2. S. Rosales-Montano, 2009, Ménages périurbains, dépenses énergétiques et choix résidentiels (Aire urbaine de Lyon), en cours.
3. C. Paulo, 2006, Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets, thèse pour le doctorat de science économique, Université Lumière Lyon 2, 390 p.
4. J.P. Orfeuil, S. Wenglenski, 2002, L'accessibilité au marché du travail en Ile-de-France : inégalités entre catégories sociales et liens avec les localisations résidentielles, Rapport pour le PREDIT-PUCA, IUP - Université Paris X, DEST INRETS ; F. Beaucire, M. Berget et T. Saint-Gerand, 2002, L'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines d'Ile-de-France, Rapport pour le PREDIT-PUCA, Laboratoire Mobilité Réseaux Territoires Environnement, LADYSS, EOSYSCOM MRSH Caen.
5. F. Potier, P. Zegel, 2002, Mobilité loisir-tourisme - exclusions et inégalités, Rapport pour le PREDIT-PUCA, INRETS ; Paulo, 2006, ibid.
6. D. Mignot, S. Rosales-Montano, C. Harzo, M.P. Clerget, C. Cholez, J.M. Cusset, L. Diaz Olvera, Y. Deguilhem, V. Lainez, C. Paulo, V. Pelot, 2002, Mobilité et grande pauvreté, Rapport pour le PREDIT-PUCA, Laboratoire d'Economie des Transports, Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Observatoire Social de Lyon.
7. S. Rosales-Montano. Différences et inégalités territoriales, quel lien avec la mobilité ? Réalités et perceptions analysées à partir des documents de planification et du discours d'acteurs dans l'aire urbaine de Lyon. PUCA, Février 2002.
8. L. Bouzouina, D. Mignot, 2008, « La ségrégation spatiale à différentes échelles », in GASCHET F. et LACOUR C. (dir), Métropolisation et ségrégation, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, pp. 67-81.
9. S. Rosales-Montano, 2008, Le Vieillessement, Approfondissements thématiques (logement, services, transports), Atlas de l'aire urbaine, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise.



## > VINCI Energies, des solutions pour tous les modes de transport

- > Routes et autoroutes
- > Aéroports
- > Transports en commun
- > Parkings

Contact : [contacttransport@vinci-energies.com](mailto:contacttransport@vinci-energies.com)  
[www.vinci-energies.com](http://www.vinci-energies.com)

