



**HAL**  
open science

# La mobilité : bien premier, nuisance ou norme sociale ? Controverses autour de la régulation des mobilités quotidiennes

Caroline Gallez

► **To cite this version:**

Caroline Gallez. La mobilité : bien premier, nuisance ou norme sociale ? Controverses autour de la régulation des mobilités quotidiennes. La mobilité : concepts et valeurs, Mar 2014, Paris, France. halshs-00961051

**HAL Id: halshs-00961051**

**<https://shs.hal.science/halshs-00961051>**

Submitted on 13 Dec 2018

**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 : bien premier, nuisance ou norme sociale ? Controverses autour de la régulation des mobilités quotidiennes**

Caroline Gallez, Université Paris-Est, IFSTTAR-LVMT  
[caroline.gallez@ifsttar.fr](mailto:caroline.gallez@ifsttar.fr)

### **Introduction**

Depuis les années 1990, la mobilité a pris une place centrale dans le champ des sciences sociales. Appréhendée sous des formes diverses (les déplacements de biens ou de personnes, la circulation des idées, des informations, des capitaux, les mobilités dites virtuelles, permises par l'usage des moyens de télécommunications, mais aussi les mobilités imaginaires), entendue à la fois comme mouvement dans l'espace mais aussi comme changement d'état, de statut ou de position individuelle, la mobilité se trouve au cœur des interrogations sur la modernité ou la postmodernité. Les analyses de la mobilité soulèvent de nombreuses controverses, tant sur la mesure et l'ampleur des évolutions des pratiques individuelles ou collectives que sur l'interprétation de ce qu'elles traduisent des changements dans les rapports sociaux et les dynamiques sociales. Certains travaux interrogent plus spécifiquement le rôle et les effets des régulations institutionnelles de la mobilité, soulevant là encore des controverses autour des enjeux de ces régulations, des modalités de leur mise en œuvre ou de leurs effets possibles.

Si les débats autour de la mobilité ont pris une ampleur particulière du fait de l'augmentation sans précédent des flux de toutes natures, des réseaux ou services de transport ou de communication à distance, d'autres époques ont connu des débats contradictoires autour de la mobilité, ou du moins, pour éviter les anachronismes, du mouvement des hommes dans l'espace géographique ou de la circulation des idées. Daniel Roche (2003), dans sa remarquable analyse de l'évolution de la culture sociale de la mobilité à l'époque moderne à travers l'expérience, les références et les représentations du voyage, montre bien toute la subtilité et la progressivité du changement des mentalités, qui concerne de multiples aspects culturels des sociétés de l'Europe occidentale : le développement des voyages mais aussi l'évolution des sciences, du droit, de la philosophie politique. Alors que dans la société ancienne, nul n'est reconnu sans l'aveu des autres et une localisation plus admise que contrôlée, et qu'à l'entrée dans l'époque moderne, tout semble encore s'opposer aux voyages et à la découverte de nouveaux horizons, voyages et voyageurs intéressent, fascinent, mobilisent. « Deux valeurs de la civilisation s'affrontent ici : celle de la pensée de Pascal – 'Tout le malheur de l'homme vient d'une seule chose qui est de ne savoir demeurer au repos dans une chambre' – et celle du plaidoyer de Rousseau pour un nomadisme pédagogique – 'Voyager à pied, c'est voyager comme Thalès, Platon, Pythagore' » (Roche, 2003, p. 10). Ce que montre l'analyse de Daniel Roche, c'est que le regard porté sur les individus en mouvement, et sur les changements, les bouleversements, le dérangement que provoquent leur expérience et les récits de leurs voyages dépasse de très loin la seule question des pratiques du voyage. Ce regard met en jeu des références morales et sociales, des interrogations philosophiques sur la société, sur son rapport à l'espace mais aussi au temps, sur les institutions et sur le rôle que ces institutions sont censées jouer dans la régulation des mouvements et des circulations. Autrement dit, la mobilité n'est pas neutre, elle ne se réduit pas à une somme de pratiques, elle est étroitement associée aux systèmes de valeurs, aux représentations, aux doctrines, aux normes en vigueur à une époque et dans un contexte géographique donnés.

Dans cette communication, nous proposons d'éclairer les débats contemporains sur la mobilité à partir d'une analyse des controverses autour de la régulation des mobilités quotidiennes, c'est-à-dire des déplacements liés aux activités habituelles pratiquées par les individus. Notre hypothèse de départ est que la régulation des mobilités quotidiennes fait face à une double crise<sup>1</sup>, politique et conceptuelle, dont les aspects sont corrélés. Le consensus apparent autour de l'idée de mobilité durable masque de fortes

---

<sup>1</sup> Par crise, nous entendons ici la manifestation violente d'un état non stabilisé des connaissances et des problèmes publics (et *a fortiori*, des solutions susceptibles de résoudre ces problèmes).

tensions politiques autour des objectifs et des moyens de régulation des déplacements quotidiens. Ces tensions politiques entrent en écho avec les controverses scientifiques autour de la place de la mobilité et de ses impacts sur les dynamiques sociales et urbaines. D'une part, les points de vue divergents défendus par les chercheurs aboutissent à des diagnostics ou à des recommandations potentiellement contradictoires en matière d'orientation de l'action publique. D'autre part, les approches traditionnellement utilisées dans le champ des transports sont remises en cause tant dans leur capacité à appréhender la mobilité et ses impacts, qu'à éclairer ou évaluer les politiques publiques. Nous ferons de cette brève description des controverses politiques et scientifique le premier point de notre exposé. Dans un second temps, nous nous concentrerons sur un aspect particulièrement disputé dans les débats, autour de la question des inégalités sociales face à la mobilité. Nous montrerons que dans le domaine scientifique traditionnellement intéressé à l'analyse des comportements de mobilité, à la modélisation du trafic et à l'évaluation socio-économique des projets de transport, la prise en compte des inégalités sociales fait face à un certain nombre d'impasses ou de difficultés. Nous chercherons ensuite à caractériser les impensés politiques qui sont en relation avec ces problèmes particuliers de mesure. Enfin le dernier temps de l'exposé sera consacré à la question d'une évolution du paradigme scientifique et politique, transformant la question du droit à la mobilité en une question sur l'équité d'accès à la ville et aux territoires.

## **1. Controverses politiques et scientifiques autour de la régulation des mobilités quotidiennes**

Commençons par l'examen des controverses, qui, au-delà de leur contenu spécifique, attestent d'une remise en cause des savoirs institués, d'une transformation du monde social Lemieux (2007). Ces controverses, qui traversent les sphères de la science et du politique, révèlent, pour reprendre la perspective ouverte par les *science studies*, un certain état du politique (Latour, 2008).

### **1.1 Les controverses politiques : derrière le consensus sur la mobilité durable**

Les 9 et 10 mai 1996 se tenait à Paris la 102e table ronde d'Économie des Transports organisée par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), intitulée « Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? ». Pour la première fois de manière aussi explicite, la question de la diminution de la demande de déplacement comme moyen de résoudre les problèmes posés par la croissance continue des circulations est posée dans une instance officielle. Cette manière d'envisager le problème de la mobilité sous l'angle des nuisances qu'elle engendre plutôt que sous celui de la satisfaction des besoins de déplacement individuels est emblématique du changement de perspective qui intervient au tournant des années 1990. La mobilité durable, réduction de la notion de développement durable, s'impose comme le nouvel horizon normatif des politiques de transport.

Ni les enjeux environnementaux ni la nécessité de réguler les circulations automobiles ne sont nouveaux. Dès le lendemain du premier choc pétrolier, en 1975, la menace d'une augmentation durable du prix de l'énergie a un impact sur la réalisation des programmes d'infrastructures routières. De même, le problème de la congestion est une question qui se pose de manière récurrente et dès la fin des années 1960, l'engorgement des réseaux routiers constitue une limite objective à la logique « tout automobile ». Pourtant, durant cette période, les problèmes liés à la dépendance énergétique, à la gestion du trafic et du stationnement dans les agglomérations sont envisagés dans le cadre d'une croyance unanimement partagée : celle du caractère inéluctable de la croissance des circulations automobiles<sup>2</sup> (Lannoy, 1999). Pour Pierre Lannoy (1999, 37), cette évidence se trouve au fondement de l'action, au sens où « elle fait valoir une réalité tout en la qualifiant de problématique, c'est-à-dire comme nécessitant précisément d'agir ».

Entre la fin des années 1980 et le début des années 1990, les débats autour des facteurs responsables des pluies acides, la médiatisation des pics de pollution atmosphérique dans les grandes villes et la diffusion de la notion de développement durable contribuent au basculement des certitudes. L'idée selon laquelle les circulations automobiles ne peuvent continuer à augmenter au même rythme constitue désormais la nouvelle évidence, l'axiome tacitement partagé à partir duquel les acteurs vont déployer leurs discours et

---

<sup>2</sup> Selon Lannoy (1999), cette évidence représente un certain type de connaissance, un savoir direct, une certitude confirmée par l'expérience quotidienne et les nombreuses statistiques qui contribuent à la conforter. Ce consensus n'empêche nullement les critiques parfois radicales qui sont adressées au système automobile (cf. Mumford, 1961 ; Illich, 1973), mais constitue un cadre partagé au sein duquel les acteurs se positionnent et élaborent leur argumentation.

leurs stratégies. Cette nouvelle évidence, pourtant, ne s'oppose pas strictement à la précédente. Certes, les risques liés aux impacts environnementaux, qu'ils se traduisent sous la forme d'un épuisement programmé des ressources fossiles, des problèmes de santé publique liés aux émissions de micro particules ou d'aggravation des dérèglements climatiques, apparaissent suffisamment instruits pour questionner les conséquences d'une croissance continue des circulations motorisées. Pour autant, cette remise en cause concerne plus le rythme que la croissance elle-même. Ainsi, la nécessité de diminuer les circulations automobiles et, plus largement, de réguler les déplacements quotidiens, pourtant énoncée dans certains textes de lois ou documents officiels, reste controversée. Le terme de « mobilité durable », auquel la grande majorité des acteurs publics ou privés se réfère, sauvegarde les apparences du consensus tant que son contenu n'est pas explicité. Dans les faits, la régulation des déplacements quotidiens soulève de nombreuses controverses, tant politiques que conceptuelles, qui s'inscrivent dans des débats plus larges sur la mobilité, considérée comme le fait social emblématique des sociétés modernes et post-modernes.

La quête de modes de vie urbains moins dépendants de l'automobile, qui sous-tend les figures de la ville et de la mobilité durables, suscite des critiques, tant en termes de conséquences de ces objectifs que des moyens d'y parvenir. Plusieurs auteurs contestent l'exclusivité de la question environnementale dans l'orientation des politiques publiques et mettent l'accent sur les conséquences potentiellement négatives en termes d'inégalités sociales d'une régulation qui toucherait d'abord les populations les plus fragilisées (Orfeuil, 2004 ; Hine, 2007). Ainsi certains travaux américains autour du « spatial mismatch » (dissociation des lieux d'emplois et de résidence due à l'étalement urbain) soulignent la forte dépendance des individus les plus modestes à l'égard du transport, et notamment de l'automobile (Taylor et Ong, 1995). L'acceptabilité sociale des outils de la régulation est par ailleurs questionnée, tant dans le champ scientifique que dans le champ politique, comme le suggère la vivacité des débats sur le péage urbain en France, liés à la mise en place d'un péage sur la rocade de contournement ouest de Lyon (TEO) en 1997 et de l'instauration du péage urbain à Londres, en 2003 (Raux et Souche, 2004). Dans un autre registre, la régulation des déplacements automobiles peine à s'accorder avec les enjeux de développement économique et d'attractivité qui sous-tendent les stratégies d'aménagement locales dans un contexte de compétition accrue des agglomérations à l'échelle internationale (Kaufmann, 2004).

Ainsi, dans le contexte renouvelé par la notion de développement durable, la question de la régulation des mobilités quotidiennes se caractérise ainsi par un état de problématisation non stabilisé, où « les manières dont le collectif se pense et s'administre sont explicitement perturbées » (Latour, 2008, 663).

## **1.2. Les controverses scientifiques : « la mobilité, ce n'est pas seulement le déplacement »**

Ces contradictions autour de la régulation des déplacements quotidiens sont à mettre en relation avec les controverses scientifiques liées à la mobilité et à son rôle dans les dynamiques sociales et urbaines. Depuis les années 1990, la mobilité, appréhendée sous l'angle du mouvement dans l'espace physique mais aussi du changement d'état et de statut social, occupe une place centrale dans les sciences sociales. Un grand nombre de travaux analysent et interrogent les conséquences potentielles du développement sans précédent des flux de toutes natures et de potentialités d'interconnexion à distance offertes par les réseaux de télécommunication sur les modes de vie, les institutions, les rapports de force et de domination entre les groupes sociaux ou les territoires (Castells, 1998 ; Bauman, 2000 ; Boltanski et Chiapello, 2001). Selon Scheller et Urry (2006), le monde semble désormais « en mouvement », parce que les questions liées au mouvement, lequel peut être insuffisant pour les uns, excessif pour les autres, inapproprié ou inopportun, se trouvent désormais au cœur de bien des vies et d'organisations.

Si la plupart des chercheurs s'accordent sur l'importance de ce phénomène, les débats restent vifs, au-delà de l'évidence assénée par les statistiques, sur les interprétations et les impacts des tendances observées. La thèse de la mobilité généralisée, popularisée par les travaux du sociologue anglais John Urry (2000), est mise en doute au regard de la persistance d'importantes inégalités individuelles et territoriales, qui rendent difficile toute tentative de généralisation (Orfeuil, 2004). De même, les travaux visant à souligner l'importance de la mobilité au détriment de l'ancrage territorial sont critiqués au motif que cette opposition trop simpliste ne tient pas compte de la capacité des acteurs individuels à articuler ces deux formes de ressources afin de s'adapter aux contraintes de la dispersion des lieux de vie et d'activité, en préservant leurs modes de vie familiaux et amicaux et leurs aspirations personnelles (Kaufmann, 2010 ; Fol, 2009). Le terme de norme sociale, auquel certains auteurs se réfèrent pour évoquer le caractère incontournable de la mobilité dans une société où les individus sont soumis à une organisation spatiale de plus en plus dispersée des lieux de résidence et d'activités et à une amélioration constante des potentiels de

connexion spatiale et temporelle (Le Breton, 2004) est questionné en raison des dérives possibles auxquelles il pourrait conduire. Selon Bacqué et Fol (2007), le glissement qu'opère le discours dominant, à la fois politique, scientifique et médiatique entre droit la mobilité et injonction d'être mobile interdit « de s'interroger sur les possibles ressources de l'immobilité autant que sur les coûts de la mobilité ».

Une partie des controverses scientifiques et des critiques qui se développent autour de la mobilité interpelle directement le champ de la socio-économie des transports, qui a pendant longtemps concentré les travaux portant sur l'organisation technique et économique des mouvements de personnes et de marchandises et leurs incidences territoriales. Une première critique, qui pourrait se résumer à la formule abrupte « la mobilité, ce n'est pas seulement le déplacement », est à la fois interne et externe à ce champ. En interne, elle provient de quelques uns des rares sociologues et anthropologues qui travaillent sur les transports et les déplacements ; depuis l'extérieur, elle est adressée principalement par les sociologues qui investissent l'analyse de la mobilité spatiale à partir des années 1990. Pour le sociologue Michel Bassand, « la mobilité spatiale est un phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement, mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement » fait largement consensus (Bassand, 1986). De son côté, Alain Tarrius, dans un ouvrage intitulé « Anthropologie du mouvement », paru en 1989, déplore « la centration presque exclusive sur le rôle des transports dans le déploiement des échanges » et appelle à une « détechnicisation des approches de la mobilité ». Ces critiques se prolongent par une remise en cause des catégories d'analyse traditionnelles de la mobilité quotidiennes, qui ne rendraient compte que de manière partielle des transformations sociales qui accompagnent l'augmentation des mobilités ou que la mobilité révèle (Le Breton, 2004).

Ces controverses ont également une incidence sur la définition des problèmes relatifs à la régulation des déplacements du quotidien. En particulier, le fait de considérer la mobilité comme un fait social total, dont les incidences sont multiples dans les différentes pratiques sociales, revient à poser qu'elle ne peut pas être considérée « comme une dimension sectorielle et autonome de la vie sociale » (Le Breton, 2006). Ce faisant, et si l'on s'en tient à la régulation des mobilités quotidiennes, on admet que ce problème dépasse à la fois largement l'approche sectorielle des transports (améliorer les conditions de mobilité des individus ne se réduit pas à améliorer leur accès aux modes de transport) et d'autre part que les effets possibles des mesures de régulation des déplacements du quotidien débordent également les objectifs sectoriels qu'elles visaient (par exemple, lutter contre la congestion). En d'autres termes, ni les problèmes relatifs à la régulation des mobilités quotidiennes, ni les effets de l'action publique dans le champ des transports ne peuvent être appréhendés, pour reprendre l'expression d'Eric Le Breton (2006), de manière autonome ou sectorielle.

## **2. Les inégalités sociales, impensé et impasse politique dans le champ des transports**

Nous abordons à présent la deuxième partie de cet exposé, en nous focalisant sur la question particulière de la prise en compte des inégalités sociales de mobilité. Nous avons vu que cette question des inégalités sociales était soulevée comme une limite aux politiques de régulation visant à diminuer les circulations motorisées, notamment automobiles, afin de satisfaire des enjeux environnementaux. Par ailleurs, nombre d'auteurs soulignent la persistance d'importantes inégalités sociales de mobilité à la fois pour insister sur la difficulté à agréger les pratiques et les expériences individuelles de la mobilité pour dire quelque chose du changement social à l'œuvre, mais aussi pour montrer combien les qualités de liberté, de flexibilité, d'adaptation, d'insertion attribuées à la possibilité de se mouvoir pouvaient apparaître comme autant de préjugés à l'encontre des ressources locales de certains groupes sociaux, voire comme des injonctions.

C'est la raison pour laquelle il nous est apparu intéressant d'examiner la manière dont ces inégalités sociales étaient prises en compte dans les champs scientifiques et politiques traditionnellement appliqués à l'analyse et à la régulation des mobilités quotidiennes, ceux de la socio-économie, de l'économie et des politiques de transports.

### **2.1. La difficile interprétation des inégalités sociales de mobilité**

Le terme de mobilité n'est apparu que relativement tardivement dans le champ scientifique des transports. Si son usage apparaît dès les années 1970, comme en attestent les actes du colloque de Royaumont, il ne se généralise que dans les années 1990, remplaçant généralement le terme de déplacement, au moins dans les études des comportements individuels. Cette évolution coïncide avec un changement de point de vue dans

les analyses : certes, le déplacement et ses caractéristiques (individuelles, spatiales, modales) restent un objet essentiel des recherches, mais les pratiques de mobilité, en particulier celles qui sont associées au quotidien, sont désormais considérées comme révélatrices de l'évolution des modes de vie urbains (Orfeuil, 2000).

Ces évolutions, pour importantes soient-elles dans la progression des connaissances sur les pratiques individuelles, ne parviennent pas à combler un questionnement qui va devenir central, celui de la relation entre mobilité et inégalités sociales. C'est à la faveur de la montée en puissance des thématiques de l'exclusion et de la fracture sociale, dans les années 1990, que cette question va surgir de manière particulièrement pressante.

Au tournant des années 1990, l'exclusion sociale tend à remplacer, dans le débat politique, la question des inégalités sociales (Strobel, 1996 ; Paugam, 1996). Si les approches classiques de l'exclusion prennent en compte les aspects relatifs au logement, à la formation et à la santé, elles ont pendant longtemps ignoré la question de la mobilité (Le Breton, 2005). Le début des années 1990 voit pourtant l'émergence de débats politiques autour des problématiques de mobilité, en lien avec les situations de pauvreté ou d'exclusion. Ainsi en est-il de la politique de la ville, qui prône le désenclavement des quartiers en difficulté. Localement, les élus de plusieurs grandes agglomérations qui mettent en circulation de nouvelles lignes de transports collectifs et en particulier de tramway ont fait le choix de desservir ces quartiers d'habitat social. Dans les années 2000, cette approche territoriale semble avoir cédé le pas à « une approche plus individualisée des problèmes de mobilité, dans lesquelles les difficultés à se mouvoir apparaissent comme une barrière à l'insertion des individus » (Fol, 2009). La problématique de l'accès à l'emploi est devenue la question centrale et les politiques sociales sont de plus en plus focalisées sur la réinsertion professionnelle des individus en difficulté : « il s'agit d'augmenter leur 'employabilité' en augmentant leur capacité à se déplacer ». Sylvie Fol (2009) souligne que ces tendances ne sont pas propres à la France, en évoquant les orientations des politiques urbaines aux Etats-Unis, qui sont passées d'objectifs de déségrégation à ceux la levée des barrières à l'emploi et privilégient en ce sens la mobilité (résidentielle ou quotidienne) comme solution au problème d'insertion des pauvres, ou encore les politiques de « Workfare » en Grande-Bretagne qui mettent également l'accent sur la mobilité.

Malgré les nombreux travaux empiriques développés depuis les années 1990, les relations entre exclusion sociale, mobilité et transports restent aujourd'hui encore mal identifiées. Plusieurs auteurs ont souligné le manque d'indicateurs pertinents pour analyser le lien entre exclusion sociale et transport. Selon Church et alii (2000) les indicateurs d'accès au transport (par exemple le taux de motorisation) sont plus souvent utilisés comme des variables de substitution (proxy) pour mesurer la pauvreté que comme des facteurs susceptibles d'expliquer les processus d'exclusion. Par ailleurs, alors même que la mobilité est un processus différenciateur socialement (ne serait-ce qu'à travers la différenciation de l'accès aux modes de transport) et que cette différenciation a été attestée par plusieurs travaux empiriques (Orfeuil, 2004 ; Le Breton, 2005), le principe d'une hiérarchisation sociale correspondant stricto sensu à une hiérarchisation des mobilités souffre de nombreuses exceptions (Le Breton, 2006). Les migrants, plutôt situés en bas de l'échelle sociale, sont parmi les personnes plus mobiles, à la fois à travers leurs déplacements à longue distance, et les communications qu'ils entretiennent avec leurs proches. De même, certains métiers peu valorisés socialement, femme de ménage, emplois de services à domicile, exigent des déplacements quotidiens souvent longs et complexes. A l'inverse, de nombreux individus appartenant aux catégories sociales aisées font le choix d'un quotidien peu mobile, le plus souvent favorisé par l'accès à un logement de centre-ville. Les enquêtes récentes montrent que les distances parcourues en automobile sur les trajets domicile-travail sont plus importantes pour les employés que pour les cadres (Wenglenski, 2013).

## **2.2. L'insuffisance des modèles classiques de l'évaluation socio-économique**

Si pour Le Breton (2006), d'importants progrès sont encore à faire dans la compréhension du rôle de la mobilité dans les processus de différenciation sociale, les manques apparaissent encore plus importants dans le domaine de la modélisation et de l'économie des transports, qui a fourni les outils de base des méthodes classiques d'évaluation des modèles d'évaluation des projets de transport.

Dans la plupart des pays européens, l'évaluation *ex-ante* des projets de transport de transport est fondée sur un calcul coûts-avantages classique, qui évalue les bénéfices en termes de gains de temps. De nombreuses critiques ont été adressées à cette hypothèse, qui consiste à évaluer la rentabilité d'un projet de transport essentiellement en termes de performance du réseau, à savoir de vitesse, plutôt que de

s'intéresser à l'augmentation d'accessibilité aux ressources qu'il procure (voir notamment Koenig, 1974 et plus récemment Metz, 2008). Des travaux empiriques ont montré qu'à moyen ou long terme, les gains de temps procurés par l'amélioration des conditions de déplacement étaient réinvestis par les agents économiques non pour économiser du temps, mais pour atteindre de nouvelles opportunités (Zahavi et Talvitie, 1980). L'approche repose par ailleurs sur une hypothèse de rendements croissants, qui suppose que plus une infrastructure est utilisée, plus les gains de temps attendus seront importants et plus les bénéficiaires seront élevés. Une telle hypothèse privilégie le développement des liaisons les plus rentables au détriment de la prise en compte des enjeux d'équité spatiale (Bonnafous et Masson, 2003) et sur le plan social, favorise *a priori* les individus déjà les plus mobiles et les plus motorisés (Martens, 2006). Enfin, l'approche coûts-avantages, fondée sur la théorie utilitariste de maximisation du surplus global, ne différencie pas les gains (ni les pertes) en fonction des individus ou des groupes d'individus et ne permet donc pas de prendre en compte la question des inégalités sociales. Elle repose sur une hypothèse de répartition optimale des revenus, qui néglige le fait que l'utilité marginale d'une unité monétaire n'est pas la même selon que l'on est riche ou pauvre et que la répartition du surplus n'est pas la même entre les différents groupes de population.

Ainsi dans leur forme classique, les méthodes appliquées en France et dans la plupart des pays européens pour l'évaluation socio-économique des projets de transport ne font pas des inégalités sociales un critère de choix *a priori*, et se contentent de recommander la correction des inégalités sociales *a posteriori*, en fonction du préjudice subi – à condition que ce préjudice ait pu être évalué. Certes, l'application des méthodes d'évaluation dans le choix des infrastructures et leur légitimation reste mal connue, en particulier à l'échelle locale. Le développement de nombreuses lignes de tramway en France a montré que certains choix politiques, par exemple en faveur de la desserte de quartiers défavorisés, l'emportait parfois sur le critère de rentabilité – ou, à l'inverse, que le refus de desservir ces quartiers par crainte de faciliter l'accès au centre de populations non désirées pouvait être avancé là encore comme un argument dans le débat politique. Il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui, les inégalités sociales restent très mal appréhendées par les outils traditionnels du calcul économique et que les évaluations *a posteriori* de l'impact des projets écartent le plus souvent la question des effets sociaux.

### 3. Du droit à la mobilité au droit à la ville ?

La coïncidence entre le rôle social central attribué à la mobilité et les inégalités sociales associées à la spatialisation des ressources urbaines fait de la mobilité quotidienne un objet particulièrement problématique vis-à-vis de l'énonciation d'un droit universel. L'idée de besoin habituellement associée aux déplacements quotidiens (et légitimant l'intervention des pouvoirs publics en matière de transport) doit en effet être interrogée du côté des facteurs politiques et économiques qui la génèrent ou la structurent plus ou moins fortement (Jamar et Lannoy, 2011). En se plaçant dans une perspective d'action à court terme, la mise en œuvre d'un droit à la mobilité pour tous, qui vise à trouver des solutions en faveur du manque d'accès au transport de certains individus effectivement en manque de capacité à se déplacer, ne règle pas, à plus long terme, la question de la marginalisation croissante des plus pauvres, découlant de leur dépendance à la mobilité.

Un tel constat nous incite à considérer sous un autre angle la question des inégalités de mobilité, en repartant de la question des inégalités d'accès aux ressources. Le plus souvent, les transports répondent non pas à un besoin d'être en mouvement, mais à celui d'accéder à des lieux distants afin d'y pratiquer des activités. En facilitant les conditions de déplacement des individus, les politiques de transport ont permis d'améliorer l'accès aux ressources, tout en contribuant à une dispersion spatiale croissante des activités, préjudiciable pour les personnes aux ressources les plus faibles, qui n'ont pas le choix de leur lieu de résidence, d'emploi ou d'activités.

#### (i) *L'accessibilité, une notion multidimensionnelle*

Or la question de l'accès aux ressources urbaines ne se résume pas à une simple question de transport (Farrington, 2007). En 1959, Walter G. Hansen définit l'accessibilité comme le « potentiel d'interactions possibles » (*potential of opportunities for interaction*) (Hansen, 1959, 73). Il s'éloigne de la définition habituelle de l'accessibilité entendue comme la facilité de l'interaction (*the ease of interaction*) pour insister sur la mesure de l'intensité de la possibilité de l'interaction (*the intensity of the possibility of interaction*). Autrement dit, l'accessibilité à une opportunité ne dépend pas seulement des performances du système de transport, mais aussi de la manière dont cette ressource se distribue spatialement. L'indicateur d'accessibilité (cf.

indicateurs gravitaires) met ainsi en relation deux composantes : un facteur d'attraction, qui correspond à la répartition des activités au sein d'un espace donné et un facteur d'impédance, qui traduit la résistance à vaincre pour atteindre ce lieu, notamment en termes de temps et de coût de transport.

Au-delà de ces deux dimensions de transport et d'aménagement de l'espace, le temps joue un rôle important dans l'accès effectif des individus aux opportunités ou aux aménités urbaines. La possibilité d'accomplir une activité dans un lieu donné dépend des horaires d'ouverture ou de fermeture de ce lieu, mais également de la durée de l'activité, des variations temporelles de l'offre de transport, ou encore des contraintes d'emploi du temps des personnes qui souhaitent accomplir cette activité. L'importance de cette dimension temporelle et individuelle de l'accessibilité a été pour la première fois soulignée par Hägerstrand (1970) et développée dans les travaux de la « Time-Space Geography ».

Enfin, l'accessibilité dépend également de caractéristiques individuelles telles que le revenu, l'âge, le genre, l'origine sociale, les compétences physiques ou cognitives, etc., qui influencent la capacité à utiliser certains modes ou certains services de transport, le degré de discrimination vis-à-vis de la pratique de certaines activités ou encore les systèmes de contraintes individuels. Pour Farrington (2007), la notion d'accessibilité « is at least as much about people as places ».

(ii) *Une pluralité d'indicateurs d'accessibilité*

Le plus grand obstacle à l'utilisation du concept d'accessibilité réside dans la difficulté de le traduire sous forme d'indicateurs opérationnels (Handy et Niemier (1997). Dans la littérature, trois catégories principales d'indicateurs sont habituellement identifiées (Handy & Niemeier, 1997 ; Geurs & Ritsema Van Eck, 2001).

- Les indicateurs d'accessibilité spatiale (location-based measures) mesurent l'éloignement d'un lieu à une ressource distribuée spatialement autour de ce lieu. Généralement calculés pour un mode de transport particulier, ces indicateurs sont utilisés pour comparer les niveaux d'accessibilité de différentes zones ou évaluer l'évolution du niveau d'accessibilité liée à la mise en œuvre de projets de transport ou d'aménagement. Différents types d'indicateurs relèvent de cette catégorie : mesures de distance, de contours (isochrones), mesures gravitaires (qui prennent en compte des différences d'attractivité des opportunités en fonction de leur distance au point d'origine), dont les plus sophistiqués (« competition factors » et « inverse balancing factors ») prennent respectivement en compte les effets de compétition entre demandeurs d'une opportunité et entre demande et offre d'opportunités.

- Les indicateurs individuels d'accessibilité estiment l'accessibilité à l'échelle individuelle en intégrant les contraintes temporelles liées aux opportunités et aux individus. Ils peuvent prendre différentes formes, en particulier celles de « prismes spatiaux-temporels » en trois dimensions représentant les espaces-temps potentiels au sein desquels l'accès aux opportunités est possible selon des contraintes de temps prédéterminées. Les indicateurs les plus récents utilisent des SIG qui permettent de rendre compte des variations temporelles et individuelles de l'accès aux opportunités.

- Les indicateurs d'accessibilité fondés sur l'utilité (utility-based measures) évaluent l'accessibilité à partir du bénéfice que les individus retirent de l'accès à des activités distribuées dans l'espace. Ces indicateurs, développés notamment en France à partir des travaux de Koenig (1974, 1980) relient accessibilité et théorie économique. Ils utilisent des modèles dits logit multinomiaux (ou « logsum ») qui calculent la probabilité qu'un individu fasse un choix particulier en fonction de l'utilité relative qu'il attribue à ce choix par rapport à tous les autres choix possibles.

Parmi ces indicateurs, les plus satisfaisants sont souvent les plus difficiles à mettre en œuvre, faute de données ou du fait de leur complexité. Malgré une montée en puissance de la question des inégalités sociales d'accès, la mesure des disparités réelles reste souvent sommaire ou incomplète

(iii) *Avantages du recours à la notion d'accessibilité*

En dépit de ces difficultés, compte tenu des limites des mesures et des modèles les plus couramment utilisés actuellement, la notion d'accessibilité nous semble offrir des possibilités de renouvellement des approches et des outils nécessaires pour comprendre et lutter contre les inégalités sociales d'accès aux ressources urbaines (Fol et Gallez, 2013).

- Exclusion sociale, accessibilité et justice sociale



Dans son acception la plus large de *mise en capacité (get-at-ability)* des personnes à atteindre et à prendre part aux activités que la société considère comme normales, la notion d'accessibilité apparaît centrale dans la réflexion sur les moyens d'atteindre une plus grande intégration (inclusion) sociale ou à l'inverse de lutter contre l'exclusion sociale.

Différentes notions de justice peuvent être associées à la notion d'accessibilité.

Les travaux empiriques sur l'accessibilité se sont généralement focalisés sur l'accès des individus aux ressources les plus basiques : l'emploi, la santé, l'éducation, l'alimentation. Faire en sorte que l'accès à un ensemble de ressources essentielles soit assuré renvoie à la théorie de la justice sociale développée par Rawls. Cette approche, qui s'oppose à la théorie utilitariste de maximisation du bien-être total, prône une distribution juste (garantissant l'accès des plus démunis) des *biens premiers* : libertés de base (liberté politique, de pensée, de conscience, de mouvement, etc.), dotations socio-économiques (revenus, accès aux positions d'autorité et de responsabilité, services de santé, etc.) et bases sociales du respect de soi-même.

Partant d'une critique des travaux de Rawls, Amartya Sen (2009) suggère de s'intéresser aux inégalités de pouvoir plutôt qu'aux inégalités de ressources des individus en proposant une approche fondée sur les *capabilités (capabilities)*. Selon Sen, Rawls se contente d'évaluer « les possibilités offertes aux individus à l'aune des moyens qu'ils possèdent sans tenir compte des grosses variations d'aptitude à *convertir* les biens premiers en vie satisfaisante » (Sen, 2012, 97). La personne handicapée, par exemple, ne peut agir comme le valide, même à revenu identique. Il suggère pour sa part d'évaluer la qualité de la vie à partir de ce que les individus sont vraiment en mesure de réaliser, à des *états (beings)* et des *actions (doings)* qu'il désigne sous le terme de fonctionnements (*functionings*). Sen insiste plus particulièrement sur la prise en compte des *fonctionnements potentiels*, par opposition aux fonctionnements accomplis, qui ne s'intéresseraient qu'aux résultats et non à l'ensemble des opportunités d'atteindre ce résultat. La *capabilité*, qui représente « la liberté de fonctionner de l'individu », est définie comme « l'ensemble des fonctionnements potentiels que l'individu peut réaliser » (Bertin, 2008). Dans la perspective de l'approche des *capabilités* de Sen, le droit d'accès aux ressources pourrait être formulé comme le droit de chaque individu à accéder aux ressources et aux opportunités qui lui permettent de mener la vie qu'il souhaite. Une telle formulation apparaît moins ambiguë que celle d'un droit universel à la mobilité.

#### - Renouveler les problématiques de transport et de mobilité

Au regard des concepts habituellement utilisés dans le champ des transports, la notion d'accessibilité présente plusieurs intérêts pour l'analyse des inégalités sociales d'accès aux ressources.

En termes opérationnels, on peut suggérer différentes pistes :

Appréhender ensemble l'analyse des potentiels d'accès et les pratiques de mobilité :

L'analyse en termes de potentiels peut difficilement laisser de côté la question de leur appropriation effective par les individus, afin d'analyser les différents facteurs à l'origine des différences et d'éventuelles discriminations. Il semble ainsi nécessaire de développer des études empiriques sur la manière dont, dans un contexte spatial donné, les personnes s'approprient ou pas le potentiel d'accès qui est à leur disposition. Cette approche impose de combiner des approches quantitatives, mesurant l'accessibilité comme potentiel, et des approches qualitatives, permettant d'appréhender l'expérience réelle des groupes et des individus, la manière dont ils perçoivent leur accessibilité et les barrières éventuelles à sa mise en œuvre.

Renouveler les outils de mesure et de modélisation dans le secteur des transports :

Les méthodes classiques du calcul économique appliquées à l'évaluation socio-économique des projets de transport se heurtent à plusieurs limites. Fondées sur une approche utilitariste préconisant une maximisation du bien être global, elles ne prennent pas en compte la question de la répartition de ce bien être au sein de la population. D'autre part, cette approche favorise systématiquement les projets de transport les plus rentables – du point de vue des prévisions de la demande à court terme – au détriment d'une approche en termes d'équité sociale ou territoriale. Enfin elles s'appuient sur la valorisation de gains de temps. Or à plus ou moins long terme, la demande induite par l'amélioration des performances du réseau et la réorganisation spatiale des activités tendent à annuler les gains de temps permis par une augmentation des vitesses (Koenig, 1974, 1980 ; Metz, 2008). Koenig (1974) rappelle qu'il existe de nombreux cas où la satisfaction des acteurs individuels s'est accrue alors même que leur temps de

déplacement a augmenté. Selon lui ce constat suffit à démontrer empiriquement que le service rendu aux usagers ne consiste pas dans un gain de temps, mais bien dans l'utilité qu'ils retirent de la pratique de nouvelles activités ou du choix de nouvelles localisations résidentielles, en bref d'une augmentation de leur potentiel d'accès aux opportunités urbaines.

Plusieurs auteurs préconisent aujourd'hui de remplacer dans les méthodes d'évaluation socio-économique les gains de temps par des mesures fondées sur l'utilité (utility-based measures), qui présentent le double avantage de prendre en compte les différentiels d'impact de l'action politique en fonction des inégalités de départ entre les individus (utilité marginale décroissante).

Ces mesures étant complexes à mettre en œuvre, on peut envisager, à partir des outils existants, d'améliorer l'appréhension et la prise en compte des inégalités d'accès en combinant l'usage d'indicateurs individuels (qui requièrent des enquêtes relativement lourdes) et d'indicateurs spatiaux désagrégés (qui permettent de préciser la mesure pour des groupes donnés). Cette méthode combinée a déjà été utilisée dans différents travaux (Handy et Niemeier, 1997 ; Wenglenski, 2004 ; Preston et Rajé, 2007).

#### Identifier les gagnants et les perdants

Enfin, il semble important de se départir de l'idée que toute mesure susceptible d'améliorer l'accessibilité bénéficiera de la même manière à tous les usagers. Il s'agit ainsi d'identifier les gagnants et perdants de l'action publique et d'intégrer cette dimension dans le débat public et politique.

#### - Vers une approche multisectorielle de l'accès à la ville ?

En termes de politiques publiques, l'application opérationnelle de la notion d'accessibilité conduit à envisager un large spectre de stratégies, qui ne passent pas toutes par une augmentation des déplacements (Handy, 2002). Ainsi, la réduction des inégalités d'accès aux ressources urbaines passe certes par des politiques de transports ciblées sur certains quartiers ou sur certaines catégories de population, mais elle nécessite surtout un rapprochement entre politiques d'urbanisme et politiques de déplacements, à l'instar des démarches initiées en Grande Bretagne avec *l'accessibility planning*.

Bien que le principe de la coordination entre urbanisme et transports soit devenu le nouveau mot d'ordre de politiques urbaines de plus en plus imprégnées des notions de ville compacte, de ville durable, d'urbanisme tourné vers les transports (issu de l'idée de *transit-oriented development* venue des Etats-Unis), ces orientations prennent encore peu en considération la dimension des inégalités sociales (Jemelin et al., 2007). Récemment, la mise en place des contrats de développement territorial a amorcé une évolution probable vers une meilleure prise en compte de la question du logement social ou des inégalités territoriales mais cette évolution reste embryonnaire (Gallez, 2012). De même, la recomposition en cours de la politique de la ville ira probablement dans le sens d'une territorialisation accrue des politiques dites de droit commun, qui permettra un renforcement de l'accès aux services publics des populations des quartiers sensibles<sup>3</sup> ne passant pas exclusivement par des politiques de transports.

Ces évolutions seront d'autant plus effectives qu'elles pourront s'appuyer sur une meilleure connaissance des besoins des populations. De ce point de vue, même si les indicateurs restent une source indispensable pour le diagnostic, la participation des habitants semble un outil incontournable, tant du point de vue de la compréhension des problèmes que de la mise en œuvre des réponses politiques.

## Références bibliographiques

Bacqué M.-H. & Fol S., 2007, L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction, *Revue Suisse de Sociologie*, 33(1), 89-104.

Bonafous, A. and Masson, S. (2003) Evaluation des politiques de transport et équité spatiale, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4, 547-572.

Church A., Frost M. & Sullivan K., 2000, Transport and social exclusion in London, *Transport Policy*, 7, 195-205.

---

<sup>3</sup> Aujourd'hui, différents rapports (ONZUS, Cour des Comptes) montrent que les habitants des quartiers sensibles sont dans l'ensemble désavantagés du point de l'accès aux services publics de l'emploi, de la santé, etc.

- Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin.
- Hine J., 2007, Travel demand management and social exclusion, *Mobilities*, 2(1), 109-120.
- Jamar D. & Lannoy P., 2011, Idéaux et troubles d'un droit à la mobilité (ou comment faire de la mobilité un territoire politique), in Gay C., Kaufmann V., Landriève S., Vincent-Gueslin S. (dir) *Mobile/Immobile. Quels choix, quels droits pour 2030*, La Tour d'Aigues, L'Aube, 63-73.
- Kaufmann V., 2010, Pendulaires ou bi-résidentiels en Suisse : un choix de vie ? In Authier J.-Y., Bonvalet C. & Lévy J.-P. (dir) *Elire domicile. La construction sociale des choix résidentiels*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon.
- Koenig, J.G. (1974) Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue Economique*, 25(2), 275-297.
- Lannoy P., 1999, Un siècle de préoccupations routières. Regard sociohistorique sur le traitement des problèmes engendrés par la circulation automobile, *Recherche Transport Sécurité*, 65, 35-59.
- Latour B., 2008, Pour un dialogue entre science politique et science studies, *Revue Française de Science Politique*, 58(4), 657-678.
- Le Breton E., 2006, Mobilité et inégalités sociales, Texte de la 603<sup>e</sup> Conférence de l'Université de tous les savoirs, Paris, 7 janvier 2006.
- Le Breton E., 2004, Les épreuves de la dispersion. Recherche exploratoire sur les expériences individuelles de la société dispersée, Rapport final pour le Prédit, GO n°1, juin, 170 pages.
- Lemieux C., 2007, A quoi sert l'analyse des controverses ? *La Société d'Etudes Soréliennes*, 25(1), 191-212.
- Martens, K (2006) Basing transport planning on principles of social justice, *Berkeley Planning Journal*, 19(1), 1-17.
- Massot M.-H. & Orfeuil J.-P., 2005, La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale, *Les Cahiers Internationaux de Sociologie*, CXVIII, 81-100.
- Metz, D. (2008) The myth of travel time saving, *Transport Reviews*, 28(3), 321-336.
- Orfeuil J.-P., 2004, Introduction, In Orfeuil J.-P. (dir), *Transports, pauvreté, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 11-25.
- Orfeuil J.-P., 2000, *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Synthèse INRETS n°7, Paris, Lavoisier.
- Roche D., 2003, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard.
- Strobel P., 1996, De la pauvreté à l'exclusion : société salariale ou société des droits de l'homme, *Revue internationale de sciences sociales*, 148, 201-218.
- Taylor, B. & Ong, P., 1995, Spatial Mismatch or Automobile Mismatch? An Examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas, *Urban Studies*, Vol. 32, n° 9, pp. 1463-1494.
- Zahavi, Y. and Talvitie, A. (1980) Regularities in travel time and money expenditures, *Transportation Research Record*, 750, 13-19.