



HAL
open science

Le processus de relogement dans ses dimensions socio-spatiales : vers une reconfiguration des routines de mobilité ?

Joël Meissonnier

► To cite this version:

Joël Meissonnier. Le processus de relogement dans ses dimensions socio-spatiales : vers une reconfiguration des routines de mobilité ?. Jimmy Armoogum, Tristan Guilloux, Cyprien Richer (éds.), *Mobilité en transitions - connaître, comprendre et représenter*, Lyon, éditions du CEREMA, pp. 181-196., 2015. halshs-01777481

HAL Id: halshs-01777481

<https://shs.hal.science/halshs-01777481>

Submitted on 24 Apr 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.

Le processus de relogement dans ses dimensions socio-spatiales : vers une reconfiguration des routines de mobilité ?

Joël Meissonnier

Mots clés

Relogement, rénovation urbaine, Tourcoing, mobilité résidentielle, accessibilité, politique d'attribution des logements, enquête qualitative.

Résumé

Un relogement produit du changement. Notre contribution se focalise sur les changements de repères sociaux et spatiaux qui peuvent en découler et affecter la vie quotidienne des ménages concernés au premier chef par la politique publique de renouvellement urbain. Le changement de localisation résidentielle occasionne tout d'abord une évolution des distances spatiales suscitant potentiellement des mises à distance sociales en ce qu'elles séparent le ménage de ses voisins voire de ses proches. La première partie s'intéresse donc à l'évolution des routines de visites des réseaux de sociabilité concomitante du relogement. La seconde partie s'intéresse aux impacts du relogement sur les routines spatiales en pointant le blanc-seing accordé aux modes de vie construits autour de l'accès à l'automobile.

Lorsque on opte pour le point de vue des ménages, on constate que le relogement génère potentiellement de nouvelles routines, c'est-à-dire une « mise à distance » sociale de certains réseaux sociaux et un temps d'acclimatation à un nouveau réseau de voisinage mais aussi de nouveaux itinéraires, de nouveaux repères et représentations mentales des territoires ou de nouveaux modes de transport venant modifier les niveaux et conditions d'accessibilité aux emplois ainsi qu'aux aménités. En somme, le relogement requiert une reconfiguration mentale du territoire.

Contextualisation

La loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine de 2003 (dite loi Borloo) ne se limite pas au changement cosmétique des vocables employés¹. D'après Renaud Epstein (2005), elle constitue un tournant majeur marquant l'arrêt d'une politique de la ville dont l'approche était « contractuelle, territoriale expérimentale [et] qui avait été le fil conducteur pendant deux décennies ». En effet, dans les années 1980-90, cette politique n'était guère que « procédurale à l'échelon national, sa substance étant définie localement ». Cette souplesse permettait aux collectivités locales d'arbitrer, selon le cas², entre diverses « stratégies (discrimination positive, médiation et valorisation des quartiers populaires, transformation de la gouvernance d'agglomération) correspondant à des lectures alternatives des enjeux socio-urbains » locaux. Ce faisant, la politique de l'État manquait de visibilité d'une part³ et ses subsides étaient distribués dans une « logique de guichet » sans réel contrôle (ni actif ni réactif) de l'usage qui en était fait. La nouvelle loi ambitionne alors de « remettre à la moyenne » ces « quartiers dont on parle » (Querrien, 1997) considérés exclusivement « sous l'angle de leurs handicaps urbains (morphologie, niveau d'équipement, enclavement) et sociaux (concentration des populations défavorisées) ». L'objectif unilatéral est de « réduire les écarts entre les Zones Urbaines Sensibles –ZUS- et l'ensemble du territoire national », au risque d'une uniformité des réponses apportées. La multiplication de vastes opérations de démolition-reconstruction présentent alors « l'intérêt d'être visibles et largement couvertes par les médias, du fait de leur caractère spectaculaire » (Epstein, 2005). En contre-partie, la nouvelle loi « laisse beaucoup moins de marge de manœuvre aux partenaires locaux ». Mais quels en sont les bénéfices pour les ménages ?

Pour apprécier une politique publique, il semble opportun de l'aborder du point de vue du citoyen qu'elle affecte. Par l'observation des impacts sociaux et spatiaux des processus d'attribution de logement, nous avons cherché à comprendre « l'action publique par le bas » (Lascoumes, Le Galès, 2007). Cette contribution fait ressortir les points de vue des ménages relogés sur cet événement qui les a concernés de près en nous focalisant sur l'évolution des routines de mobilité plus particulièrement.

L'enquête

Désormais initiés par des agences nationales telles l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine –ANRU- (en charge des Plan de Rénovation Urbaine –PRU-) ou l'Agence Nationale de l'Habitat –ANAH- (en charge avec l'ANRU des Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés –PRNUQAD-), l'attribution des programmes d'amélioration de l'habitat suppose un contrôle de l'État. À l'échelle locale, les services départementaux et régionaux placés sous la coupe du préfet sont appelés à émettre des avis. C'est dans ce cadre que la Direction départementale des transports et de la mer –DDTM- du Nord a confié au CETE Nord-Picardie une mission d'évaluation des conséquences des relogements sur la mobilité quotidienne des ménages. L'enquête s'est déroulée sur la période 2010-2012 (450 ménages à reloger) à l'occasion de programmes en cours à Tourcoing en suivant un protocole sociologique (enquête qualitative et diachronique à partir d'entretiens semi-directifs permettant une analyse compréhensive). Concrètement, nous avons réalisé des entretiens à deux reprises (avant et après relogement) avec une quinzaine de ménages⁴ (soit 25 individus adultes) tant dans le parc privé que dans le parc social. Les points de vue subjectifs relatés, s'ils font la richesse du travail, en constitue aussi une limite.

Les deux périmètres d'étude (Bellencontre et Phalempin) comportent des logements voués à la destruction requérant le relogement des familles. La vague d'entretiens avant relogement a eu lieu entre mai et juin 2010

1 C'est l'époque où le « renouvellement urbain » fait place à la « rénovation urbaine ».

2 Les partenaires locaux pouvaient puiser dans une pluralité de registres, en considérant les quartiers prioritaires « sous l'angle de la ressource, du handicap ou du symptôme » (Béhar, 1995).

3 La cour des comptes relève, entre autres écueils, une « dilution de l'action » dont l'impact est par conséquent limité (Epstein, 2005)

4 Il ne s'agit évidemment pas d'un panel représentatif mais d'un échantillon suffisamment diversifié (en terme d'âge et de sexe).

et les entretiens post-relogement entre juin 2011 et mars 2012. Un délai de carence de six mois minimum a été observé entre les deux entretiens afin que les routines aient eu suffisamment le temps de se stabiliser (nouveaux itinéraires, nouveaux repères, nouvelles destinations...). Parmi les ménages à qui l'on réclame de déménager en vue d'une rénovation urbaine, certains sont attachés à rester dans leur quartier, d'autres le sont moins [Fig. 1]. Parmi les relogements proposés, certains sont sur site (ou à proximité immédiate), d'autres sont situés dans un rayon de trois kilomètres à vol d'oiseau [Fig. 2].

Fig. 1 Ménages enquêtés

		Exprime un refus catégorique de relogement dans un quartier de relégation ?	Accorde de l'importance à l'accès aux aménités du centre ?	Ménage motorisé ?	Était attaché(e-s) à rester dans le quartier	Est relogé(e-s) à proximité immédiate (sur site)	Satisfait(e-s) de la localisation du nouveau logement ?
M. & Mme	A	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Regrets - Envisagent de déménager
Mme	B	Oui	Non	Oui	Non	Non	?
M. & Mme	C	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui
Mme	D	Oui	Oui	Non	Indécise	Non	Non
M. & Mme	E	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui
Mme	F	Oui	Non	Oui	Non	Oui	?
Mme	G	Oui	Non	Oui	Non	Non	Oui, mais non relogée par la commission
Mme (avant) M. & Mme (après)	H	Non	Non	Oui	Non	Non	Oui
Mme	I	Oui	Non	Oui	Oui	Non	Non
M. & son fils et belle-fille	J	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui
M.	K	Oui	Non	Oui	Surtout pas	Non	Oui
Mme	L	Oui	Non	Oui	Surtout pas	Oui	Non, refus de l'occuper.
M. (avant) M. & Mme (après)	M	Oui (elle) - Non (lui)	Non	Oui	Non	Non	Oui
Mme (avant) M. & Mme (après)	N	Oui	Oui	Non	Oui	Non	Non
M. & Mme	O	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Oui

Fig. 2 : Localisations des ménages avant et après relogements (CARTE OK)

À la suite de n'importe quel déménagement, la mobilité quotidienne se recompose. De nouvelles routines se créent, de nouveaux repères se trouvent, de nouveaux itinéraires s'imaginent (Desjeux, Monjaret, Taponier, 1998). Si, de nos jours, les emplois du temps fluctuent aisément, faire évoluer nos « sentiers du quotidiens » (Juan, 1997) semble plus complexe. Alors que les routines temporelles de mobilités quotidiennes ne représentent qu'un tiers des déplacements hebdomadaires, constate Thierry Ramadier (2011), 70% des déplacements hebdomadaires sont des routines spatiales. Anthony Giddens la place au cœur de sa théorie de la structuration (Giddens, 1987); la routine est à la fois facteur de maintien de la personnalité de l'individu qui se déplace sur des chemins balisés et facteur de stabilité des institutions sociales dont la fonction dépend de leur capacité à se reproduire continuellement. Nos routines de mobilité sont d'indispensables réducteurs de

charge mentale permettant une « délégation du choix » à un « dispositif de promesse » (Karpik, 1998) puisqu'elles offrent la garantie d'atteindre un résultat, un but ou une destination dans des conditions prévisibles (affluence, niveau de confort, opportunités de rencontres...). Les routines de déplacement, plus particulièrement, répondent à une construction sociale et historique du rapport à l'espace de la personne.

Il convient de souligner la complexité du 'travail' que constitue l'élaboration d'un projet de déplacement ; l'imagination du plan d'action associé et sa réalisation sur le terrain sont soumises à une multitude de contingences. Bien qu'échappant à la conscience de la plupart d'entre-nous, engagés que nous sommes dans nos routines du quotidien en régime 'automatique', la mobilité résidentielle produit un surcroît d'activité cognitive tout au long du processus de recomposition des navettes quotidiennes. Ce processus suppose une vigilance soutenue des sens mais aussi, la maîtrise d'une multitude de codes sociaux parmi les plus tacites.

Comme le souligne Ramadier (2011), l'accessibilité ne saurait être réduite à la seule accessibilité géographique. Il convient d'y adjoindre une évaluation de l'accessibilité socio-cognitive. L'auteur précise que la lisibilité physique de l'espace n'est pas la seule composante de l'accessibilité d'un lieu à d'autres. Deux autres composantes sont trop souvent négligées. Il les qualifie de lisibilité comportementale d'une part et de lisibilité sociale d'autre part.

- Concrètement, Ramadier remarque d'abord que l'augmentation de la densité des connexions d'un lieu à d'autres rend l'accessibilité géographique plus forte (théoriquement, c'est plus facile d'atteindre un autre lieu). Pourtant, cette augmentation des connexions même si la lisibilité physique est excellente, produit paradoxalement une plus faible **lisibilité comportementale** (c'est moins facile de s'y retrouver dans cet éventail des possibles) réclamant de la part de l'individu une expertise, une compétence à la mobilité hors du commun.
- Simultanément, Ramadier pointe le poids de la **lisibilité sociale de l'espace**. Conçu comme le produit d'une construction sociale historique, l'espace est chargé de significations personnelles et familiales mais aussi de significations historiques, politiques et médiatiques nées du contrôle symbolique de l'espace par la projection des valeurs de ceux qui ont le pouvoir de le façonner (les décideurs politiques, aménageurs, financeurs...). Ainsi, la lecture de l'espace est plus ou moins aisée pour l'individu. Elle diffère d'un groupe social à l'autre. Autrement dit, la notion de lisibilité sociale souligne le fait qu'il est plus aisé pour une personne de transposer ses connaissances et compétences spatiales d'un lieu vers un autre lieu socialement proche du premier, une aisance que Ramadier qualifie de « logique de remplacement ». Elle contribue à expliquer que l'assignation d'un nouveau logement dans un nouveau quartier puisse être vécue positivement ou négativement, indépendamment du confort du nouveau logement.

1 - Les routines sociales à l'épreuve de la mobilité résidentielle contrainte : le poids de la mise à distance ?

Il faut se départir d'une représentation spontanée selon laquelle les ménages relogés le plus loin de leur ancien logement sont les plus affectés et que ceux qui sont relogés sur site ne le sont pas du tout. Si distance spatiale et « mise à distance » sociale ont un lien, celui-ci ne se ramène pas à une simple relation linéaire.

Quelle que soient l'importance des distances spatiales qui séparent l'ancien du nouveau logement, un relogement bouleverse les relations sociales car si la mise à distance spatiale affecte « ceux qui partent » elle affecte aussi « ceux qui restent ». Si les premiers peuvent éprouver un sentiment d'éloignement, les seconds peuvent ressentir un isolement lorsqu'ils réalisent que leurs anciens voisins sont partis.

- M. J : « Mes [anciens] voisins sont plus loin. Il y en a aux *Orions*, aux *Francs*... deux ou trois couples là-bas. On n'est pas nombreux à être restés sur place ».

De plus, la distance objective ne présume rien de son impact subjectif. Il n'y a aucune relation de proportionnalité entre la distance parcourue par un ménage entre son ancien et son nouveau logement et la réalité du changement que son réseau de relations sociales doit subir⁵.

- M. J poursuit : « C'est drôle tout de même, il y a quoi... 300 mètres, même pas. Mais déjà, on dirait que c'est un autre quartier. Ici, j'ai l'impression d'être un nouveau venu. Là-bas, ne serait-ce qu'en passant dans la rue, toutes les têtes m'étaient connues. Mais maintenant... ».
- M^{me} O a été relogée à proximité. On aperçoit d'ailleurs son ancien immeuble depuis sa nouvelle maison. La distance objective est très courte, environ 100 mètres. Mais elle explique que sa fille change d'école suite au déménagement : « J'avais déjà payé les frais d'inscription l'an passé, alors elle a continué, mais pour cette année, elle se rapproche ».

Ce n'est pas de distance objective dont parle M^{me} O mais du fait que le boulevard produit un effet de coupure urbaine (Héran, 2011) relativement infranchissable pour une enfant qui se rend seule à l'école. Par conséquent, une routine est intégralement à réinventer et l'essentiel du réseau relationnel de l'enfant est à reconstruire suite au relogement. Mais si elle peut être un facteur limitatif, à elle-seule, la distance n'explique pas toutes les « mises à distance » sociales pouvant être observées :

- M^{me} O n'a fait que « traverser » le boulevard Papin. Pourtant, « à Bellencourt, je n'ai plus l'occasion d'y retourner ».

Certes, avant le relogement, les relations sociales entre voisins n'étaient ni nécessairement intenses ni forcément cordiales. Mais certaines personnes étaient parvenues à établir de petites relations d'entraide et de considération mutuelle que l'événement vient perturber.

- M. K : « Les voisins ? C'est la seule chose qui me fait un peu regretter mon ancien quartier ».
- M^{me} I : « J'ai habité 15 ans à Bellencourt [mais] c'est moins évident de se voir » entre voisins depuis le relogement. « Quand on était proches, c'était facile. C'était instantané [à l'improviste] : *Tiens ? T'es chez toi, je passe te voir avant de rentrer chez moi...* Mais là, ça fait un détour. Maintenant, pour se voir, il faut prévoir. C'est vrai que ça change beaucoup de choses pour moi ».

Le relogement vient perturber l'équilibre des réseaux sociaux, notamment les réseaux de voisinage les plus sensibles à la dimension spatiale, mais rien n'empêche qu'un nouvel équilibre vienne le remplacer très vite.

- M^{me} M, après relogement : « Maintenant, je vais boire le café chez une des voisines ».
- M^{me} O, après relogement : Pour tondre sa pelouse, sa nouvelle voisine lui a dit : « *si vous voulez je*

5 Les auteurs de l'enquête de satisfaction menée en 2008 à la suite du relogement de 300 ménages à Blois s'étonnent que « 6 ménages sur 10 déclarent qu'ils ne connaissaient pas le quartier dans lequel ils résident désormais » alors même que « les relogements se sont effectués dans une immense majorité dans un rayon de 800 m à partir du logement d'origine ».

<http://doc.pilote41.fr/fournisseurs/observatoire/etudes/MenagesRelogesDEFWeb.pdf>

vous prête la tondeuse ». Les déplacements des enfants sont aussi des prétextes pour se rendre des services : « par exemple, pour accompagner les petits voisins... Et puis là, hier, j'ai demandé un service à mon voisin pour aller chercher une gazinière vu que je n'ai plus de voiture. Il m'a dit : *ok, pas de problème* (...) Oui, parce que moi... je lui avais rendu un service aussi. Sa femme, elle devait aller à un mariage, et c'est moi qui l'avait coiffée. Et j'avais rien demandé en retour ».

Si le relogement affecte potentiellement les réseaux de voisinage ou les réseaux de camaraderies des enfants, la distance spatiale n'a pas raison des relations sociales les plus fortes. Mais pour que ces liens d'amitié se pérennisent, il doit y avoir une volonté active de les entretenir.

- M^{me} G est partie vivre à Wasquehal de son propre chef (8 km), dans le parc privé. Pourtant, M^{me} G a conservé des relations d'entraide régulières avec un de ses anciens voisins de Tourcoing relogé à Roncq « mais pas les autres ». Le relogement n'a pas produit une mise à distance mais a été l'occasion d'une affirmation d'un lien d'amitié : « c'est devenu un ami ».

Si l'évolution du réseau social de voisinage semble relativement inévitable, elle paraît moins facile à anticiper que l'évolution des liens forts et intimes de parentèle. Ces derniers sont plus pérennes et plus incontournables :

- M^{me} A : « On a voulu être relogés à proximité [de l'ancien logement] parce qu'on connaissait », mais aussi pour rester non loin de la famille :
- M. A : « Mon père est âgé quand même, 72 ans, il ne peut plus se déplacer comme avant ». Avant le déménagement « j'aidais souvent ma mère à faire les courses ».

Pourtant, le relogement à très grande proximité, en complète conformité avec le souhait du ménage, peut malgré tout produire des effets non désirés :

- M. A : Le relogement s'est fait dans l'immeuble situé « juste en face » de celui des parents de M. A. Mais il a eu une conséquence inattendue sur le couple. Maintenant, « il faut que je temporise » sinon « [ma mère] appelle tous les jours pour lui faire une visite ».

Ayant été explicitement formulée et exigée par M. et M^{me} A, la demande de demeurer sur le site de Bellencontre a été entendue et satisfaite par le bailleur. Mais certaines personnes imaginent le maintien d'une proximité spatiale avec leurs proches comme évidente. Le cas échéant, les conséquences sociales d'une telle relocalisation spatiale apparaissent au moment de déménager.

- M^{me} I n'a pas axé son souhait de relogement sur un quartier en particulier. Désormais, elle constate l'éloignement de ses parents et regrette cette proximité rassurante d'antan : « Avant, mes parents, j'en étais pas loin au cas où eux aient un problème [de santé]. Et puis moi, j'avais toujours quelqu'un à côté au cas où il y ait un problème [de santé, la concernant]. C'était dans les deux sens ».

Seule une enquête sociale approfondie aurait pu anticiper l'ampleur des conséquences d'une telle évolution de la localisation du logement sur les relations de M^{me} I avec ses proches. A défaut d'anticipation certaines conséquences sont heureuses d'autres le sont moins, toutes sont fortuites.

L'évaluation du degré d'importance d'une proximité spatiale dans le maintien d'une proximité sociale apparaît nécessaire. Mais elle est rendue complexe à l'aune de la relativité des appréciations du proche et du lointain. L'aspiration à demeurer « sur place », largement partagée, recouvre en fait des aspirations très différentes d'une personne à l'autre. Il faut l'entendre parfois comme une volonté de rester dans la rue, de demeurer dans le quartier connu, de rester à Tourcoing, voire de rester dans les environs quelque part dans la métropole. Cette aspiration peut alternativement exprimer l'intention de conserver des liens faibles de voisinage potentiellement menacés par le relogement, l'intention de ne pas trop peser sur les liens forts qui seront nécessairement conservés ou encore, n'avoir aucun rapport avec le maintien d'un réseau social. Si les « mises à distance » spatiales et sociales entretiennent une étroite relation, l'une ne saurait être proportionnellement explicative de l'autre. Le bouleversement vécu subjectivement n'entretient manifestement aucun rapport linéaire avec la distance spatiale objectivement mesurable entre l'ancien et le nouveau logement. Par ailleurs, la politique publique ventant les bénéfices d'une bienveillante « mixité sociale », passe sous

silence le surcroît de difficultés qu'elle produit. La logique de « remplacement » (Ramadier, 2011) vient souligner l'importance du niveau de lisibilité sociale des lieux. Elle exprime un besoin de cohérence entre les différents lieux de vie qu'un individu fréquente au quotidien. Il semble plus aisé pour une personne de transposer ses connaissances et compétences spatiales d'un lieu vers un autre lieu s'il est socialement proche du premier.

2 - Les routines spatiales à l'épreuve de la mobilité résidentielle contrainte : dépasser les évidences

2.1 – Évolution des accessibilités : un problème anodin ?

Avant leur relogement, lorsque les personnes rencontrées imaginent ce que pourra être leur futur lieu de vie, elles s'expriment assez volontiers sur les qualités intrinsèques espérées de celui-ci. Mais l'accès aux réseaux (routiers, ferroviaires, de transports en commun...) ou la proximité des aménités urbaines passent souvent pour des évidences. Les facteurs d'accessibilité ne sont pas présentés spontanément comme des points prioritaires ou potentiellement critiques en mesure d'orienter leurs arbitrages. Certes, quelques ménages mentionnent l'importance de conserver la proximité d'un environnement bien connu, la proximité au centre, la proximité d'un membre de la famille ainsi que la proximité d'une école ou d'une autre aménité. Mais nous constatons que l'intérêt accordé à ces soucis d'accessibilité sont, le plus souvent, secondaires.

- M. et M^{me} A : Le plus important, c'est « d'être dans du neuf pour pas devoir refaire toute la déco ». Après relance, on apprend que « rester à Belencontre » est aussi important parce qu'« on est à mi-chemin de mon travail et de son travail ».

- M^{me} I : L'important ? Un quartier « calme où je me sens en sécurité ». Puis, suite aux relances, elle précise que résider « à proximité de [sa] famille » (parents, et frères qui résident aussi à proximité de Belencontre) est aussi important.

— M^{me} O (avant relogement) : Elle souhaite un « appartement ou une maison possédant trois chambres » et c'est seulement après son relogement qu'elle reconnaît que « la proximité des écoles des filles » était importante aussi.

Notre constat rejoint celui de Nathalie Buchot dans son travail explorant, lui aussi, l'évolution des mobilités des ménages en situation de relogement : « La qualité première d'un cadre de vie et d'un logement consiste en une ambiance, un environnement calme et reposant, que l'on soit précaire ou non » (Buchot, 2012). Dans leurs doléances, les ménages mettent la priorité, selon le cas, « sur le maintien du nombre de pièces », « le niveau des dépenses de logement » ou le « secteur de relogement » (Lelévrier, 2009). Mais dans ce dernier cas, c'est moins en termes d'accessibilité que de représentations, d'imaginaire. Les individus tentent principalement d'éviter les autres quartiers de relégation de la ville.

- M^{me} B : Elle exclue « la ZUP de *Pont Rompu* » parce que « ça craint vraiment, ça squatte beaucoup dans les halls ».

- M^{me} G : « Ce que je ne veux pas c'est le *Pont Rompu*, la *Bourgogne*... les quartiers qui craignent, quoi... les quartiers sensibles ».

- M. E : « Je n'aimerais pas *Pont Rompu*. Ca, c'est clair. Et puis bon... *Croix Rouge*, même si c'est un peu plus calme »

Les quartiers en rénovation urbaine étudiés, à Tourcoing, sont relativement proches du centre-ville et plutôt bien desservis en transport en commun. On peut penser que cette situation favorable a engendré un effet imprévu : la facilité d'accès (au centre, aux aménités commerciales, aux emplois, au reste de la métropole...) passe pour acquise et, par conséquent, ce point ne serait pas examiné avec autant d'attention qu'il le mériterait. Du point de vue des ménages, l'accessibilité serait rarement envisagée comme un point important à contrôler avant d'accepter une proposition de relogement.

Le relogement comporte pourtant des conséquences sur l'aptitude à se mouvoir dans l'espace urbain parfois importantes et mal anticipées. En effet, se forger des points de repères, se resituer par rapport à d'anciens et par là-même s'approprier un nouveau territoire suppose des efforts incontournables. C'est une formalité pour plusieurs personnes, un défi pour d'autres, moins enclines à sortir de l'échelle spatiale du quartier⁶.

6 Bernard Quetelard soulignait dès 1998 la moindre appétence à la mobilité des habitants des zones en DSQ (Développement Social des Quartiers ; ancêtres des ZUS). Celle-ci s'observe tout particulièrement pour les motifs les moins contraints : associatifs, culturels, sportifs (Quetelard, 1998).

Avoir une mobilité autonome « est un acte cognitif qui comporte un mode de raisonnement qui s'apprend » (Buchot, 2012). On a tendance à présumer acquises, maîtrisées et partagées par tous les compétences qu'une aisance spatiale requiert conformément à « l'injonction »⁷ contemporaine à être mobile. Pourtant, être mobile ne nécessite pas seulement « d'être motivé, d'avoir un accès gratuit à des moyens de transport (...) ou à l'information concernant les horaires et la localisation de l'offre résidentielle et professionnelle » (Buchot, 2012). Être mobile suppose des capacités de projection, de représentation, d'analyse et de résolution de problème. Concrètement, il faut « maîtriser l'espace par la pensée, [puis avoir] la capacité à traduire un emploi du temps en séquences de déplacements et trajets, par la mobilisation du corps » (Le Breton, 2005). C'est en cela que la mobilité n'est pas qu'un acte moteur. Elle est aussi « une opération intellectuelle » (Buchot, 2012).

- M^{me} E (6 mois après le relogement) : « Maintenant, ça va, j'arrive à nouveau à me débrouiller toute seule pour me déplacer ». Mais au début, ce n'était pas le cas : « le plus embêtant dans le quartier, c'est tous les sens interdits. Au début, on ne s'y retrouve pas ». Son conjoint lui a donc montré les itinéraires à prendre dans les premiers temps qui ont suivi le déménagement.

- M^{me} N, avant le relogement, vivait seule avec ses 4 enfants. Elle était nouvellement arrivée à Tourcoing et connaissait mal la ville : « Pour notre premier rendez-vous à l'IME, on ne savait pas comment faire pour y aller. C'est mon garçon (13 ans), il va sur Internet. Lui, il sait se débrouiller avec. C'est lui qui a trouvé sur Mappy. Une fois qu'on avait trouvé la rue, on a su à quel métro descendre ». Quand sa société d'Interim l'envoie sur une nouvelle mission, M^{me} N a besoin de s'y rendre « toujours 3 ou 4 jours avant pour repérer ». Et si M^{me} N a mis du temps avant d'inscrire ses fils à un club de football, c'est que, dit-elle : « on ne savait pas y aller. On ne connaissait pas les rues, quoi. On savait pas quel bus prendre et où s'arrêter... alors je ne les avais pas inscrits ».

Même si un relogement sur site pouvait sembler indispensable, ce n'est pas ce qui a été proposé à M^{me} N et à son nouveau conjoint l'ayant rejoint au moment du relogement :

- M. N : « On est venu repérer ce qu'il y avait autour avant d'emménager, pour ne pas être complètement paumés en arrivant ici. Voir où étaient les magasins, les arrêts de bus... ».

- M^{me} N a gardé l'habitude de faire ses achats au supermarché Auchan à Roncq. Pour s'y rendre « je me suis débrouillée toute seule », dit-elle. « J'ai fait le tour du quartier, j'ai vu l'arrêt [de bus] et j'ai demandé au chauffeur s'il allait bien vers le supermarché ». Mais elle ajoute : « C'est plus difficile de se déplacer maintenant ». Le nouveau logement est objectivement plus éloigné du centre-ville même si, dit-elle, « j'y vais quasiment toujours à pied, je préfère, ce n'est pas si loin ». L'accès au métro prend 15 minutes à pied alors que son précédent logement n'était qu'à 5 minutes (d'une autre station). Si le déménagement n'a pas eu beaucoup d'incidence pour ses deux fils aînés, ses deux filles en revanche font quotidiennement le trajet jusqu'à leur ancienne école à pied : « une demi-heure de marche matin et soir ». Six mois après le relogement, M^{me} N ne les a pas encore changées d'école car elle ne sait pas où sont les écoles publiques et quelles sont les « bonnes écoles » dans son nouveau quartier.

Le relogement comporte donc des conséquences spatiales potentiellement importantes et partiellement sous-estimées. S'il s'avère que les ménages en minimisent l'ampleur, il est d'autant plus urgent et nécessaire que les acteurs publics à l'origine de cette politique contraignante accompagnent les ménages concernés par un relogement pour mieux en anticiper les conséquences. L'attention doit être portée sur les personnes les plus vulnérables face aux compétences requises pour une mobilité autonome, celles dont les routines sont particulièrement structurantes et rassurantes. On sait l'importance pratique de savoir/pouvoir conduire un véhicule, mais on oublie souvent les compétences cognitives associées, toutes aussi primordiales. Le relogement hors-site vient mettre en situation de handicap certaines personnes face aux compétences cognitives requises. Un relogement sur site de M. et M^{me} N aurait sans doute moins perturbé leurs routines. Et les difficultés éprouvées auraient pu passer plus inaperçues, à une nuance près. En situation d'opération de renouvellement urbain vaste, l'individu relogé sur site doit tout de même parvenir à intégrer « la transformation du quartier » (Buchot, 2012).

⁷ Plus qu'une norme, le fait d'être mobile deviendrait injonction, sinon « idéologie ». Les individus sont poussés à être davantage mobiles (missions d'intérim toujours plus lointaines, raréfaction des aménités de proximité...). (Mincke, Montulet, 2010)

2.2 - Un blanc-seing aux modes de vie reposant sur le tout-automobile ?

Dans les quartiers concernés par la politique de la ville, la voiture n'est plus un véhicule insolite (Chevallier, 2002). Elle a la faveur des ménages relogés, quand bien même son coût est prohibitif et sa fiabilité toute relative⁸. De surcroît, la précarité de l'emploi génère parfois des besoins de déplacements si complexes que seule la voiture peut y répondre (Diaz-Olvera, Mignot, Plat, 1998). Désormais, la part des ménages possédant une voiture en ZUS rattrape celle des ménages vivant hors-ZUS, même si la part de ménages sans voiture reste sensiblement plus élevé dans les ZUS [Fig. 3]. Si l'impact spatial du relogement paraît faible aux yeux des ménages, serait-ce parce que la voiture permet d'en compenser les effets ?

Fig. 3: motorisation des ménages sur la zone Roubaix-Tourcoing

Source : EMD Lille Métropole (LMCU 1998, 2006)

En % de ménages	Pas de voiture			Une voiture			Deux voitures		
	Hors ZUS	ZUS	± (en points)	Hors ZUS	ZUS	± (en points)	Hors ZUS	ZUS	± (en points)
1998	29 %	45 %	+16	49 %	41 %	- 8	22 %	14 %	- 8
2006	24 %	40 %	+16	48 %	47 %	- 1	28 %	14 %	- 14

Il y a, de fait, un certain nombre de ménages pour qui le relogement n'introduit guère de changement au quotidien parce que la voiture leur permet de se jouer de la contrainte spatiale : la voiture 'qui compense' rend l'évolution du contexte spatial sans importance à leurs yeux.

- M^{me} G : Elle n'a pas évalué le temps de trajet pour aller au travail avant de se décider pour son nouveau logement : « Non, pas du tout. Quand on a une voiture, on ne pense pas vraiment à tout ça ».

- M. M : Depuis qu'il a quitté le centre de Tourcoing, il doit déposer ses enfants à l'école « toujours en voiture » mais en nuance le caractère contraignant : « De toute façon, en voiture on peut facilement aller où on veut ».

- M^{me} O : « Les visites à la famille, le travail, les commerces... vu que j'ai la voiture, ce n'est pas un problème » d'être relogé ailleurs.

- M. et M^{me} C estiment que si un jour ils doivent mettre leur enfant [à naître] « dans une école privée », loin du quartier où ils ont été relogés, ce ne serait « pas grave... je ferais la route ».

Pour ces personnes, relativement indifférentes à la localisation précise de leur nouveau logement, le véhicule donne accès à une infinité de destinations rendant l'accès au centre-ville moins indispensable et la distance à parcourir moins contraignante. Elle facilite grandement la recombinaison des routines.

Si la voiture permet de se jouer des distances et relativise l'enjeu de la nouvelle localisation résidentielle, il n'en va pas de même pour les ménages non-motorisés : la nouvelle localisation est pour eux un enjeu de *motilité*⁹ dont l'acuité est potentiellement importante car savoir et pouvoir se déplacer sont devenus les conditions quasi-incontournables de l'insertion sociale (Jouffe, 2007).

- M. J : Les lignes de bus qui passent à l'arrêt situé à proximité de son nouvel appartement desservent des destinations beaucoup plus intéressantes pour lui : « Maintenant, je peux aller jusqu'au métro facilement ». Il dit aussi : « J'achète rarement de la viande à Auchan... je l'achète en gros en Belgique. Là où je vais, c'est moins cher et de meilleure qualité. Eh bien, je prends ce bus aussi . Et dans l'autre sens, la ligne de bus continue jusqu'à Neuville ; j'ai mes petits fils qui jouent au football à Neuville tous les samedi. Je la prends souvent, juste pour aller les voir. C'est direct, en

8 On constate parfois qu'amis, famille ou voisins s'entraident et partagent le coût d'usage et d'entretien de la voiture sous la forme de covoiturages occasionnels ou réguliers notamment (Meissonnier, 2011). L'enquête journalistique réalisée incognito par Florence Aubenas dans le monde des 'travailleuses pauvres' témoigne aussi de ces tactiques solidaires (Aubenas, 2010).

9 Cette notion désigne la potentialité à être mobile d'un individu selon son niveau d'accès aux réseaux et aux véhicules, son niveau de compétence à se déplacer et son accumulation d'expériences de mobilité passées. (Kaufmann, 2004)

fait ». La vie quotidienne de M. J a été entièrement chamboulée du fait de ce relogement (bien que proche de l'ancien). Par chance, l'évolution de sa *motilité* (sa potentialité à être mobile) le satisfait.

On voit ici que la localisation résidentielle reste un enjeu fort et stratégique (chance de gagner ou risque de perdre en accessibilité) pour les personnes non-motorisées (bien que de moins en moins nombreuses) et ce d'autant plus quand elles cumulent un handicap physique. Mais le cas décrit montre aussi que l'issue satisfaisante n'avait guère été planifiée. Faute d'une prise en compte sérieuse de la dimension spatiale dans la politique publique de relogement, ses conséquences sur les ménages en matière d'accessibilité (heureuses comme malheureuses) sont plus fortuites que véritablement anticipées. Cette relative indifférence de la politique publique face à ses possibles impacts spatiaux accrédite, sans le dire, une mobilité automobile comme norme à laquelle chacun est enjoint de se conformer désormais.

Y aurait-il, dès lors, d'un côté les ménages « motorisés » dotés d'une plus grande *motilité* pour qui toute localisation résidentielle est équivalente (donc pour qui un accompagnement à la re-localisation est superflu) et de l'autre les ménages « non-motorisés » dotés d'une plus faible *motilité* pour qui la localisation résidentielle est un enjeu (et pour qui l'accompagnement social la recomposition des routines s'impose) ? Pas exactement. Un certain nombre de personnes, bien que motorisées, regrettent a posteriori la localisation de leur nouveau logement parce qu'elle les contraint à faire davantage de kilomètres en voiture. L'étude de l'évolution des accessibilités suite au relogement montre l'acuité de la dimension spatiale comme coût.

- M^{me} I : Elle regrette d'avoir été éloignée de chez ses parents : « J'avais l'habitude d'y aller à pied, c'était 5 minutes. Là, je suis obligée de prendre la voiture. Je ne peux pas y aller tous les jours non plus. Alors qu'avant, j'y allais régulièrement, plusieurs fois par jour parfois ». Sa nouvelle localisation résidentielle l'amène à faire des arbitrages qui la satisfont peu. Pour elle, maintenant, retourner à Bellecontre : « ça me fait faire un détour [en voiture]. Non, vraiment, avant, pour ces petites choses très pratiques, je n'avais pas besoin de prendre la voiture. Mais là... c'est vrai que ça m'a isolé de pas mal de choses. Je ne peux pas m'amuser à faire ça tout le temps » pour des raisons financières : « l'essence, c'est pas donné ».

Les budgets consacrés aux carburants peuvent augmenter. Ce point délicat doit d'autant plus nous alerter que six mois après le relogement, un attachement à certaines aménités dans l'environnement immédiat de l'ancien logement perdure, traduisant une forme de résistance spatiale, au risque de détours¹⁰. Si certaines personnes constatent déjà l'impact financier de cette inertie des destinations routinières, d'autres l'ignorent encore :

- M^{me} I : « Mes habitudes ? Je ne les ai pas perdues. Même s'il y a le nouveau Auchan qui est là [dans le centre-ville], moi je vais toujours à Roncq. Donc vous voyez... on m'a dit *vous serez plus près du centre, pas loin de la mairie*. Mais en fait, moi, ça ne m'intéressait pas, je n'y vais pas tous les jours, au centre-ville. Au contraire, être proche de mes parents, c'était plus important. C'est pour ça que j'aurais bien aimé habiter à proximité de là où j'étais ». Concrètement, M^{me} I a « conservé le même médecin » et n'a pas changé d'agence « à la Caisse d'Epargne » sauf que « avant, j'y allais à pied ; maintenant, en voiture ».

- M. C : « La boulangerie d'ici, on ne l'a jamais essayée. Pourtant, il y en a une juste au coin. Mais on est habitué à notre [ancienne] boulangerie artisanale rue de la Latte ». En voiture, ça fait « 5 minutes de différence, même pas ».

- M^{me} O : « Je continue à faire mes courses à Aldi, rue Brun Pain » même si « ça me fait un peu plus loin ».

La rupture dans les routines communément observable lors de toute situation de déménagement s'accompagne d'une période d'acclimatation plus opportune pour réexaminer les modalités d'accès. La période de l'emménagement constitue potentiellement une période propice à la recomposition des choix de modes de transport du ménage (Vincent, 2010), propice à l'examen attentif d'alternatives modales (Meissonnier, 2011). Pourtant, dans le cas présent, certains témoignages montrent que six mois après le

10 Les auteurs de l'enquête de satisfaction menée en 2008 à la suite du relogement de 300 ménages à Blois écrivent : « Qu'ils résident dans un quartier nouveau ou non, les habitants ont conservé globalement leurs anciennes habitudes de vie et continuent, dans 3 cas sur 4, à fréquenter leurs anciens commerces et lieux de courses ». <http://doc.pilote41.fr/fournisseurs/observatoire/etudes/MenagesRelogesDEFWeb.pdf>

relogement, des situations de « sur-mobilité » automobile perdurent (Gibout, Toupin, 2000). Il est possible que les résistances observées soient à relier avec la particularité d'un processus de relogement imposé de l'extérieur, par la politique publique ; il se peut aussi que, dans les quartiers de politique de la ville, on se sente plus souvent captif des transports en commun et plus souvent en insécurité à pied. Ces moyens de transports seraient moins valorisés, au contraire de la voiture qui constitue un moyen « d'échapper au stigmatisme du pauvre » (Lacascade, 2008).

- M^{me} L : Prendre à nouveau les transports en commun serait pour elle inimaginable : « Non... c'est impossible... je l'ai fait assez de fois avant d'avoir le permis. Ce serait horrible ! ».

En effet, les transports en commun constituent souvent un non-choix captif (et non un choix volontaire actif) dans les quartiers d'habitat social¹¹. Sans message expressément adressé aux ménages lors de leur emménagement, leur existence peut parfaitement passer inaperçue. Lorsque la politique publique vante un habitat plus « durable », elle ne promet pas simultanément une mobilité tout aussi « durable ». Dans ces conditions, le regain d'intérêt pour les transports en commun que l'on observe ailleurs (en raison notamment de l'amélioration de leurs qualités et performances) a moins de chance de se produire dans les quartiers d'habitat social. Faute d'une coordination des politiques publiques d'habitat et de mobilité durable, la (re-)découverte des transports en commun risque d'y être plus longue et plus complexe.

En l'état, la politique menée par la commission relogement est un blanc-seing accordé aux modes de vie construits sur une accessibilité principalement automobile : on laisse les ménages motorisés compenser l'évolution des accessibilités à leur guise, sans accompagner ni l'évolution du poste carburant dans leur budget, ni leur propension à la dépendance à la voiture. Quant aux ménages non-motorisés, la politique publique actuellement menée se limite à compter sur un heureux hasard de relocalisation. Charge au ménage d'exprimer lui-même des exigences en matière d'accessibilité piétonne ou en transport en commun et de pénibilité (ascenseur *versus* escalier à monter). Une politique de relogement qui fait fi de la re-localisation spatiale qu'elle implique fait le jeu d'un mode de vie reposant sur le tout-automobile. Une coordination de la politique publique de rénovation urbaine avec celle de mobilité durable paraît souhaitable et urgente pour qu'un habitat devenu salubre soit attribué à des ménages dont la mobilité quotidienne puisse être supportable¹².

11 « Les insulaires sont, proportionnellement à d'autres groupes sociaux, de grands consommateurs de métro, bus et trains là où ils existent. (...) Mais cette préférence est contrainte et forcée : les pauvres n'aiment pas les transports collectifs ». (Le Breton, 2005).

12 Nous rejoignons sur ce point les conclusions de Nathalie Buchot selon lesquelles « le relogement contraint montre la nécessaire conjugaison entre les politiques d'aménagement urbain, les politiques sociales et les politiques environnementales » (Buchot, 2012).

Conclusion

Les ménages impactés par la politique publique de relogement ignorent tout des enceintes politiques et/ou universitaires où se dessinent une vision urbaine d'ensemble par la « spatialisation de la question du logement » et par le rôle accordé au logement social dans la construction des territoires (Carriou, 2005). Sur ce point, la politique publique mériterait une clarification publique afin de minimiser les désillusions de certains ménages. Deux principaux messages doivent « passer » préalablement au relogement : si la perspective de quitter un habitat insalubre est enthousiasmante, et si un accompagnement social est prévu (afin d'en limiter l'impact financier, afin que soit attribué un logement correspondant à la taille des ménages, afin qu'il corresponde aux préférences exprimées...), un relogement produit potentiellement des bouleversements socio-spatiaux jusque-là peu anticipés :

- un bouleversement des relations sociales (les relations de voisinages sont particulièrement vulnérables).
- un bouleversement des itinéraires routiniers, des repères spatiaux et des conditions d'accès aux transports en commun notamment.

Si la rénovation urbaine améliore les conditions de vie, elle ne résout pas la précarité. Certains ménages saisissent l'opportunité « d'un parcours résidentiel ascendant », mais le risque d'une mobilité résidentielle subie existe (Lelévrier, Noye, 2007). Le relogement peut ne produire rien d'autre qu'un changement d'échelle spatiale par fragmentation et redimensionnement des poches de pauvreté. C'est là que la pertinence de la politique publique se pose. Ne vient-elle pas faire peser un surcroît d'incertitude et d'angoisse sur des ménages déjà en proie à des problèmes bien plus urgents à résoudre (d'emploi, d'endettement, de stabilité affective, d'éducation...) ? La politique de rénovation urbaine comporte un volet spatial et un volet social dont la convergence supposée trouve ici ses limites.

Si des préconisations peuvent être faites, elles tiennent sans aucun doute à la teneur de l'accompagnement social. Il apparaît important d'établir un bilan « mobilité » axé sur les routines, les réseaux sociaux, professionnels et familiaux, ainsi que les compétences à la mobilité de chacun des membres du ménage avant le relogement. Ce bilan est à mettre en regard avec un certain nombre d'aspirations individuelles (rester proche de..., s'éloigner de...) en vue d'apprécier de façon plus juste l'impact probable du processus de relogement.

On peut souscrire à la proposition de Nathalie Buchot (2012) d'accroître l'anticipation des impacts spatiaux du relogement en confiant la mission, par exemple à des chargés d'animation des quartiers « d'organiser des visites, des promenades urbaines » avant le relogement, afin d'associer pleinement le ménage au choix du nouvel environnement, afin qu'une réponse soit apportée aux questions que celui-ci se pose lorsqu'une proposition de relogement concrète advient : ambiance au sein du voisinage, proximité/éloignement de telle aménité, alternatives existantes, accessibilité en voiture et en transport en commun...

En outre, si l'accompagnement social existe en amont (avant le relogement) en vue d'une évaluation fine des besoins des ménages, son maintien en aval (après le relogement) s'impose pendant un certain temps, afin d'accompagner l'évolution des lieux de scolarisation des enfants, des lieux d'approvisionnement, des itinéraires pour y accéder, afin que ne soit pas sous-estimé l'éventail des modes de transport qui s'offrent aux ménages et ceci jusqu'à ce que de nouvelles routines s'établissent.

Bibliographie

- AUBENAS Florence, 2010, *Le quai de Ouistreham*, Paris, L'Olivier.
- BÉHAR Daniel, 1995, « Banlieues ghettos, quartiers populaires ou ville éclatée ? », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, p. 68-69.
- BUCHOT Nathalie, 2012, « La mobilité contextuelle comme lien entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle. Du concept à la pratique », *Vertigo*, Hors Série n°11 – Mai 2012.
- CARRIOU Claire, 2005, « La spatialisation des habitations à bon marché », Communication aux journées d'études *Le logement et l'habitat comme objet de recherche*, Université Paris 1, IUP-CRETEIL, 20 mai 2005.
- CHEVALLIER Maurice, 2002, *Usage & accès à l'automobile pour les ménages à faibles ressources*, Rapport de Recherche PUCA-PREDIT, mars 2002, <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/dri/PREDIT0059.pdf>
- DESJEUX Dominique, MONJARET Anne, TAPONIER Sophie, 1998, *Quand les Français déménagent - Circulation des objets domestiques et rituels de mobilité dans la vie quotidienne en France -*, Paris, PUF.
- DIAZ-OLVERA Lourdès, MIGNOT Dominique, PLAT Didier, 1998, *Les transports dans l'Est lyonnais. Eléments de cadrage pour une meilleur prise en compte des personnes à faible revenu*, Rapport pour UNI-Est, LET, février 1998.
- EPSTEIN Renaud, 2005, « Les politiques territoriales post-contractuelles : le cas de la rénovation urbaine » *Politiques et management public*, vol. 23, n°3, « Le management public à l'épreuve de la politique », Actes du quatorzième Colloque international - Bordeaux, 17 -18 mars 2005 - Sciences-Po Bordeaux, Tome 1, p. 127-143.
- GIDDENS Anthony, 1987, *La constitution de la société*, Paris, Puf.
- GIBOUT Christophe, TOUPIN Frédéric, 2000, *Mobilité subie - déplacements choisis, Les cas de "sur-mobilité" contrainte en région tourangelle*, Rapport pour le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement – PUCA.
- HERAN Frédéric, 2011, *La ville morcelée ; effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica.
- JUAN Salvador, (dir.) 1997, *Les sentiers du quotidien - rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris, L'harmattan, coll. Villes et entreprises.
- JOUFFE Yves, 2007, *Précaires mais mobiles, tactiques de mobilité des précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, thèse de doctorat sous la direction de Marie-Hélène Massot et Francis Godard, IUP.
- KARPIK Lucien, 1998, « Dispositifs de confiance et engagements crédibles » in *Sociologie du travail*, n° 4.
- KAUFMANN Vincent, 2004, « La mobilité comme capital ? », in MONTULET Bertrand, KAUFMANN Vincent (dir.), *Mobilités, fluidité libertés ?*, Bruxelles, Publications des facultés universitaires Saint Louis, p. 25-41.
- LACASCADE Yves, 2008, « Mis à pied...Ethnographie du rapport à l'automobile, à l'espace et au déplacement chez les jeunes habitants d'une cité périphérique déshéritée d'une petite ville du nord de la France au milieu des années 90 », *Enfances, Familles, Générations*, n°8, <http://www.efg.inrs.ca/index.php/EFG/article/view/77>.
- LASCOURMES Pierre, LE GALÈS Patrick, 2007, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Armand Colin.
- LE BRETON Éric, 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin.
- LELÉVRIER Christine, 2009, *Les trajectoires résidentielles des ménages dans les opérations de rénovation urbaine en Île-de-France*, PUCA, février, 2009, http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/arguments/trajectoires_lelevrier_fev2009.pdf
- LELÉVRIER Christine, NOYE Christophe, 2007, *Observation des mobilités résidentielles des ménages liées aux opérations de rénovation urbaine en Île-de-France*, DREIDF, tomes 1, Septembre 2007.
- MEISSONNIER Joël, 2011, « Le déménagement : un déclencheur des changements dans les choix modaux ? Le cas de trois agglomérations du nord de la France », Dixièmes rencontres francophones Est-Ouest de socio-économie des transports, DRI - École polytechnique de Montréal, 1-5 juin 2011, Montréal. <http://www.polymtl.ca/mobilite/apropos/10eSeminairefrancophone.php>
- MEISSONNIER Joël, À paraître, « Politique de relogement : la mobilité quotidienne des ménages concernés par un PRU prise en compte ? Le cas de Tourcoing », actes du Colloque Mobilités Spatiales et Fluidités Sociales - *Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions*, Grenoble, PACTE, 24-25 mars 2011.

MINCKE Christophe, MONTULET Bertrand, « L'idéologie mobilitaire », *Politique – La nouvelle obsession de la mobilité*, Bruxelles, n°64, Avril, 2010.

QUERRIEN Anne (dir.), 1997, *En marge de la ville, au cœur de la société: ces quartiers dont on parle*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube.

QUÉTELARD Bernard, 1998, « La mobilité dans les quartiers de la politique de la ville : enseignements des enquêtes ménages déplacements de Lille (1987) et Lyon (1995) », *Les transports et la ville*, Séminaire des acteurs des transports et de la ville : « Les inégalités devant la mobilité – transport et structures urbaines », Paris, METL, ENPC, 1er avril 1998, p. 34-38.

RAMADIER Thierry, 2011, « L'accessibilité socio-cognitive », Actes du 11e colloque *Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale*, Grenoble.

VINCENT Stéphanie, 2010, « Être ou ne pas être 'altermobile' ? L'appropriation individuelle de pratiques alternatives à la voiture », in MAKSIM H., VINCENT S., GALLET C., KAUFMANN V. (dir.), *L'action publique face à la mobilité*, Paris, L'harmattan, Logiques sociales.