



Inégalité de pratiques de mobilité dans les « quartiers »

Cécile Féré

Chargée d'études mobilité

Chercheur-associé, Institut d'Urbanisme de Lyon
UMR 5600 environnement, villes, sociétés

- La **mobilité quotidienne**, un bien intermédiaire qui permet de **réaliser des activités** et un niveau de bien-être
 - accès au travail, à la santé, aux loisirs, aux achats, aux proches, etc.
- => Le « droit au transport » reconnu par la LOTI de 1982 en France

- Une injonction à **bouger** et à **se mettre en mouvement**
 - Une « société de la mobilité » :quotidienne, virtuelle, professionnelle...
- Une injonction à **une mobilité plus durable**
 - Respectueuse de l'environnement et favorable à la santé

- Un enjeu plus fort d'**accès à la ville**
 - Des disparités de mobilité
 - Un moindre accès à la ville et à ses ressources
- Un enjeu **environnemental**
 - Des quartiers à l'écart des pôles urbains et d'emplois : une plus forte dépendance à la voiture
 - Des inégalités environnementales (infrastructures de transport)

- **Quelles inégalités face à la mobilité ?**
- **Comment la mobilité peut-elle favoriser l'intégration sociale, économique et territoriale des habitants des quartiers en « difficulté » ?**

Quelles inégalités face à la mobilité ?

Des pratiques de mobilité spécifiques
dans les quartiers en difficulté

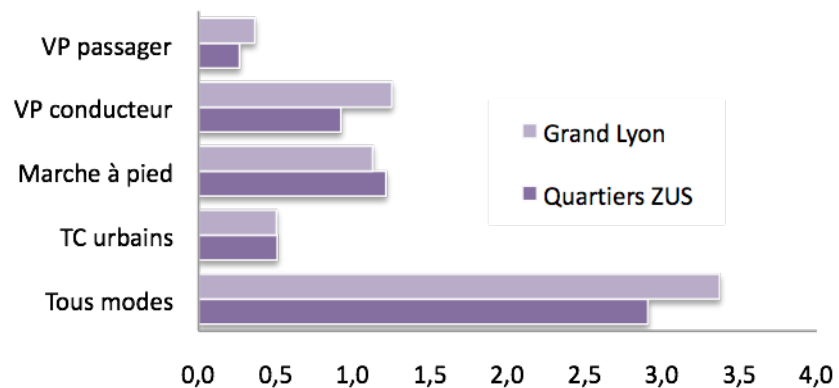
350 voitures pour 1000 hab. dans les quartiers
ZUS

460 voitures pour 1000 hab. dans le Grand Lyon

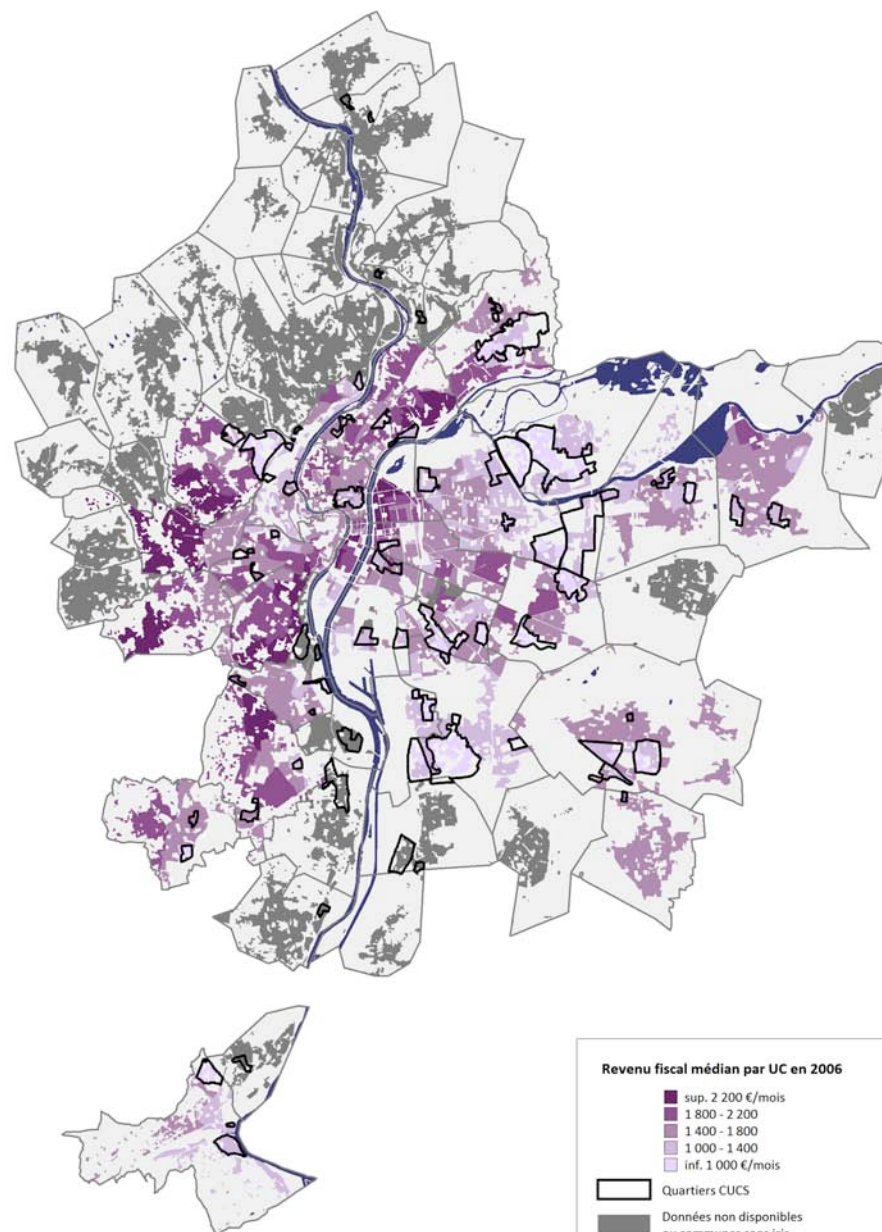
2,91 déplacements par jour dans les quartiers
ZUS

3,37 déplacements par jour dans le Grand Lyon

**Nombre de déplacements par jour dans
l'agglomération lyonnaise**



(Source: EMD 2006)



Revenu fiscal médian par UC en 2006

sup. 2 200 €/mois
1 800 - 2 200
1 400 - 1 800
1 000 - 1 400
inf. 1 000 €/mois

Quartiers CUCS

Données non disponibles
ou communes sans iris

Médiane agglomération : 1 505 €/mois

Source : Insee - revenus fiscaux des ménages

Quelles inégalités face à la mobilité ?

- Des disparités d'**accès à la voiture**

- Un moindre accès au permis de conduire
- Moins de voitures, plus anciennes

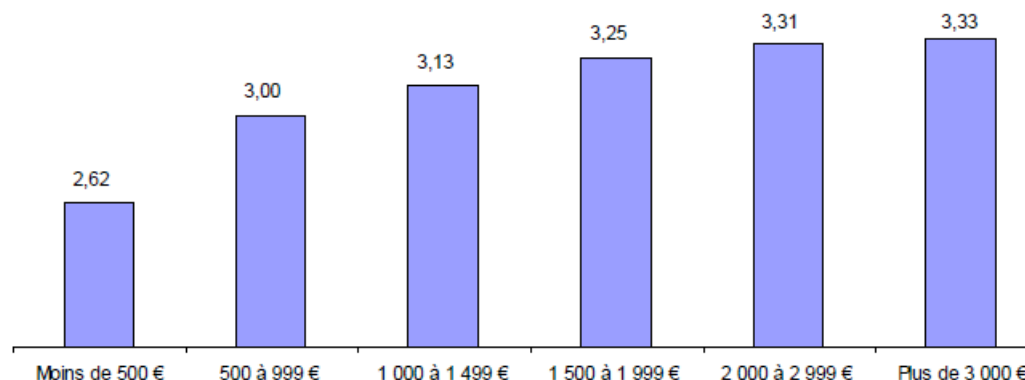
Parmi les plus pauvres, moins de la moitié ont une voiture et le permis de conduire (Orfeuil 2004).

- Moins les personnes ont de revenus, moins elles se déplacent

- Des disparités dans les **pratiques de mobilité**

- Un plus fort recours à la marche à pied et aux TC

Nombre de déplacements quotidiens selon le niveau de revenu (par UC)
en France en 2008



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Sources : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports 2008

36% des déplacements en voiture (moy. 65%)
18% en TC (moy. 8%)
41% à pied (moy. 22%)

(Source : ENTDT 2008)

- **Les différences ne renvoient pas forcément à des inégalités** (Kaufmann 2001)
 - *Des accessibilités différenciées* (organisation territoriale, réseau TC)
 - *Des capacités différenciées* (ressources financières, cognitives)
 - *Des projets qui varient d'un individu à l'autre* et qui donnent du sens à toutes nos mobilités

Quels liens entre mobilité quotidienne et mobilité sociale (inclusion sociale) ?

- Des inégalités d'**accès aux ressources urbaines**
 - « *Spatial mismatch* » (déconnexion entre le lieu de résidence et d'emploi)
 - L'accès à l'emploi en IDF (Wenglenski 2003)
 - Les ouvriers parcourent 28 km pour aller travailler contre 18 km pour les cadres
 - En 1 h, les ouvriers ont accès à 43% de leurs emplois contre 65% des emplois pour les cadres

- Des inégalités d'**accès aux ressources urbaines**
 - « *Spatial mismatch* » (déconnexion entre le lieu de résidence et d'emploi)
 - L'accès aux ressources urbaines (commerce, santé, etc.) dans l'agglomération lyonnaise (Caubel 2006)
 - Equivalent en VP pour les quartiers pauvres / riches
 - Mais moins favorable aux quartiers pauvres en TC, du fait de la localisation des activités

- Des inégalités de **compétences** (Le Breton 2005)
 - Des capacités psychomotrices
 - Des difficultés cognitives de représentation dans l'espace
 - La mise aux normes (savoir, budget, réglementaire)
 - Les objets de la mobilité

- Mais aussi... **des ressources** face aux difficultés de mobilité
 - **système D, débrouille, arrangements, tactiques, stratégies**
 - Adapter ses pratiques (rationaliser, limiter ses déplacements, changer la localisation)
 - Le recours à la solidarité des proches (mobilité, emploi, garde d'enfant)
 - L'ancrage dans l'espace local, une alternative à la mobilité généralisée
 - Des solutions peu pérennes, des **tensions** fortes dans les choix de vie, le risque d'**épuisement**, de **ruptures** dans les parcours

- **Des débats**

- Assignation / ancrage : une frontière difficile à établir
 - « Insularité » et assignation à résidence (Le Breton 2005)
 - « Ancrage dans l'espace local » et mobilisation des ressources de proximité (Fol 2009)
- ⇒ Un rapport ambivalent des habitants aux territoires ZUS
- Quelles ressources pour bouger ?
 - Des compétences pour les « insulaires » (Le Breton 2005)
 - Des ancrages (logement, projet...) pour les précaires mobiles (Jouffe 2008)

- **Des débats**

- De nouvelles inégalités

- Des salariés « à bout de souffle » (Le Breton 2005), à « flux tendus » (Wenglenski 2003)
 - Le périurbain, nouveau territoire de relégation des ménages pauvres ?
 - Le repli au domicile de ménages en difficulté dans le périurbain lointain toulousain (Rougé 2007)
 - Des ménages non motorisés qui fuient le périurbain francilien (Motte-Baumvol 2007)

- **Quelles réponses aux inégalités de mobilité ?**

- Agir sur le contexte territorial

- Favoriser l'accès aux transports collectifs
- Développer des services individuels à la mobilité
- Agir sur la localisation des activités

- Agir sur les ressources individuelles

- Aides individuelles (tarifs sociaux, permis de conduire)
- Apprentissage de la mobilité

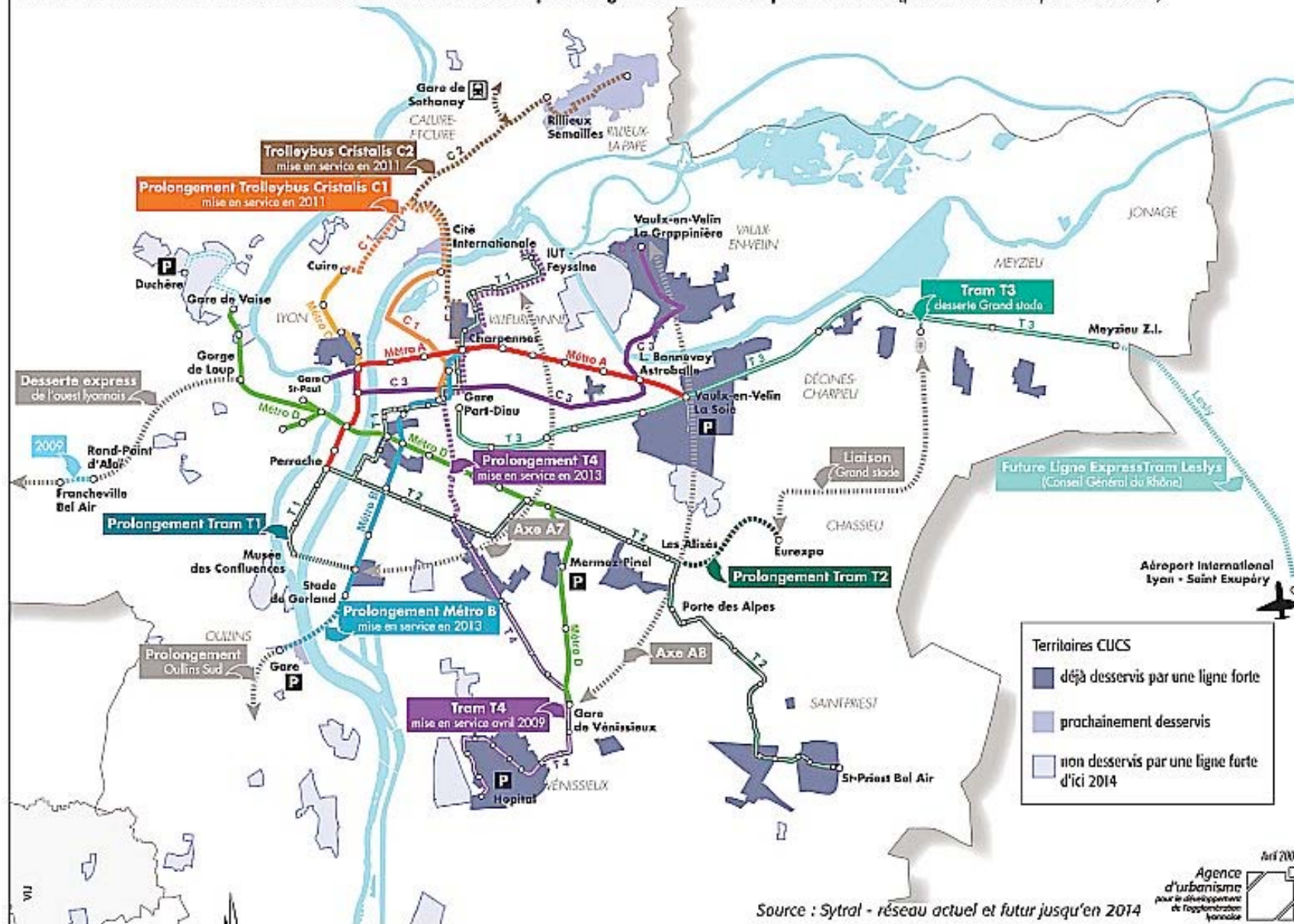
=> Porter attention aux **conditions de mise en œuvre**

Desserte ne signifie pas accessibilité au territoire...

Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise

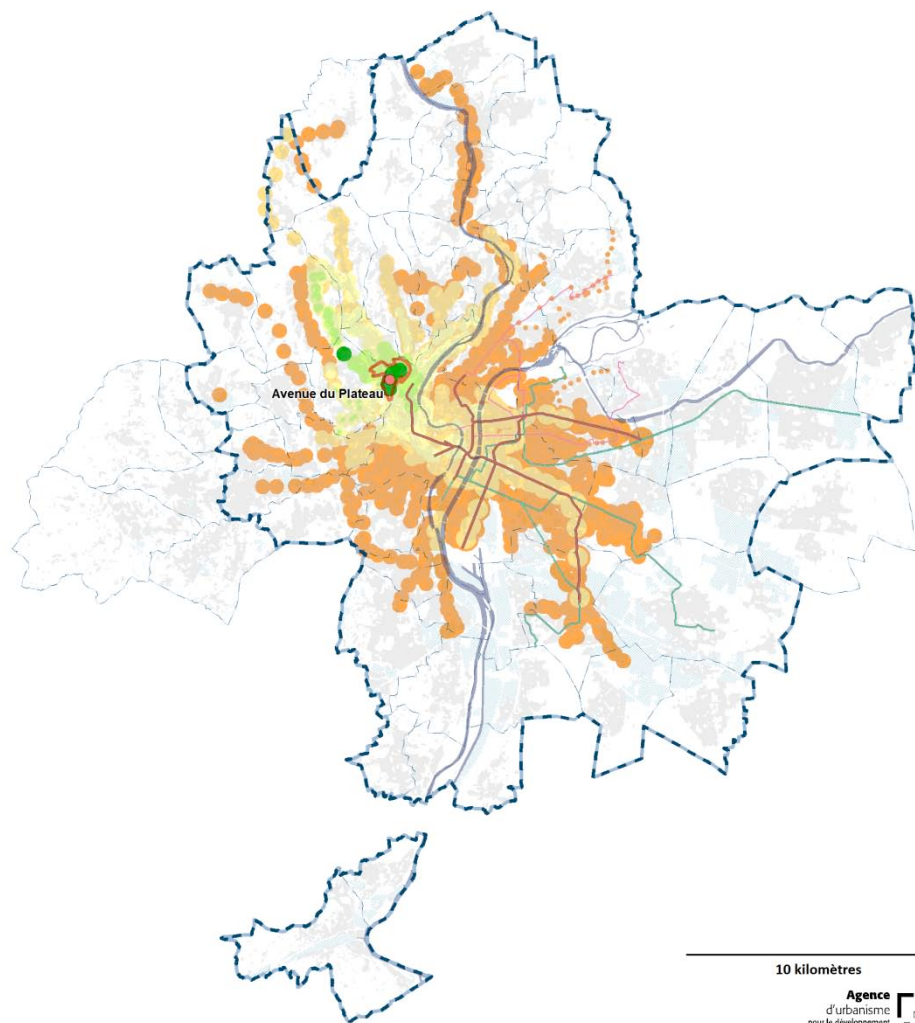


Les territoires du contrat urbain de cohésion sociale desservis par les lignes fortes de transports collectifs (plan de mandat Sytral 2008-2014)

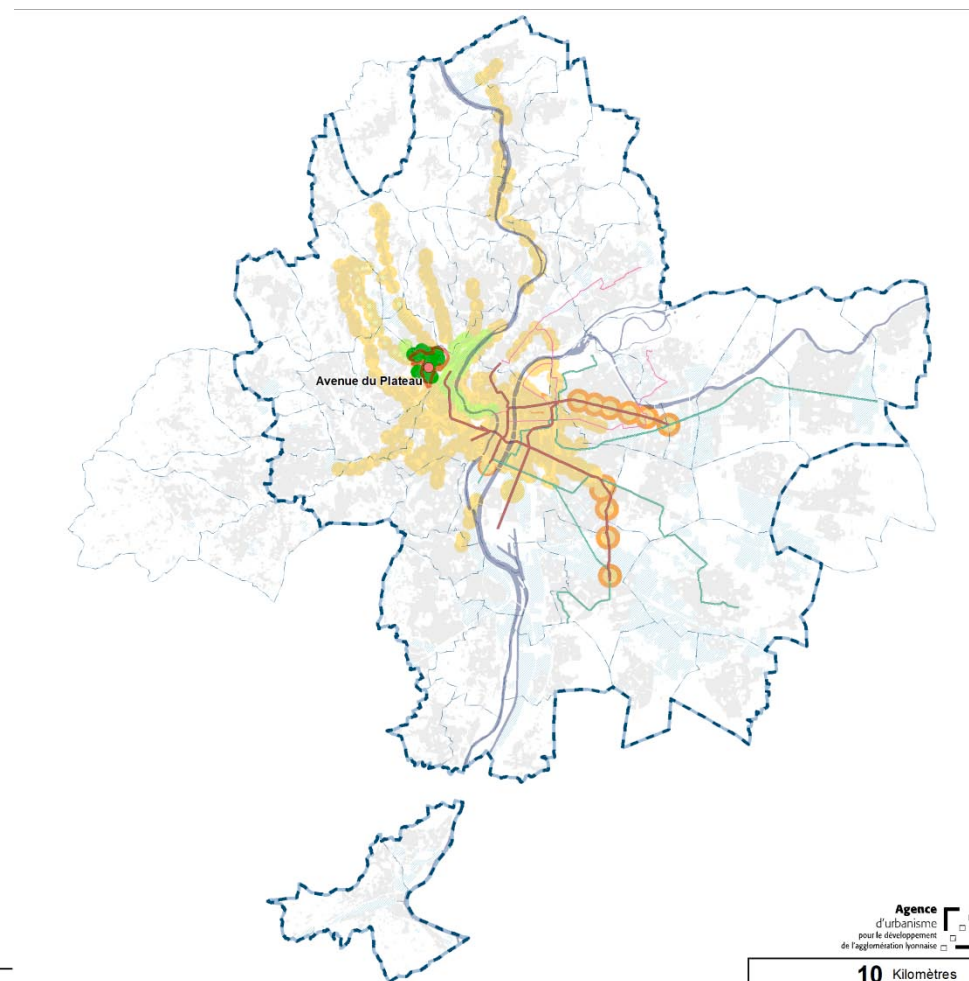


Desserte ne signifie pas accessibilité au territoire...

Depuis la Duchère (Lyon 9^e)



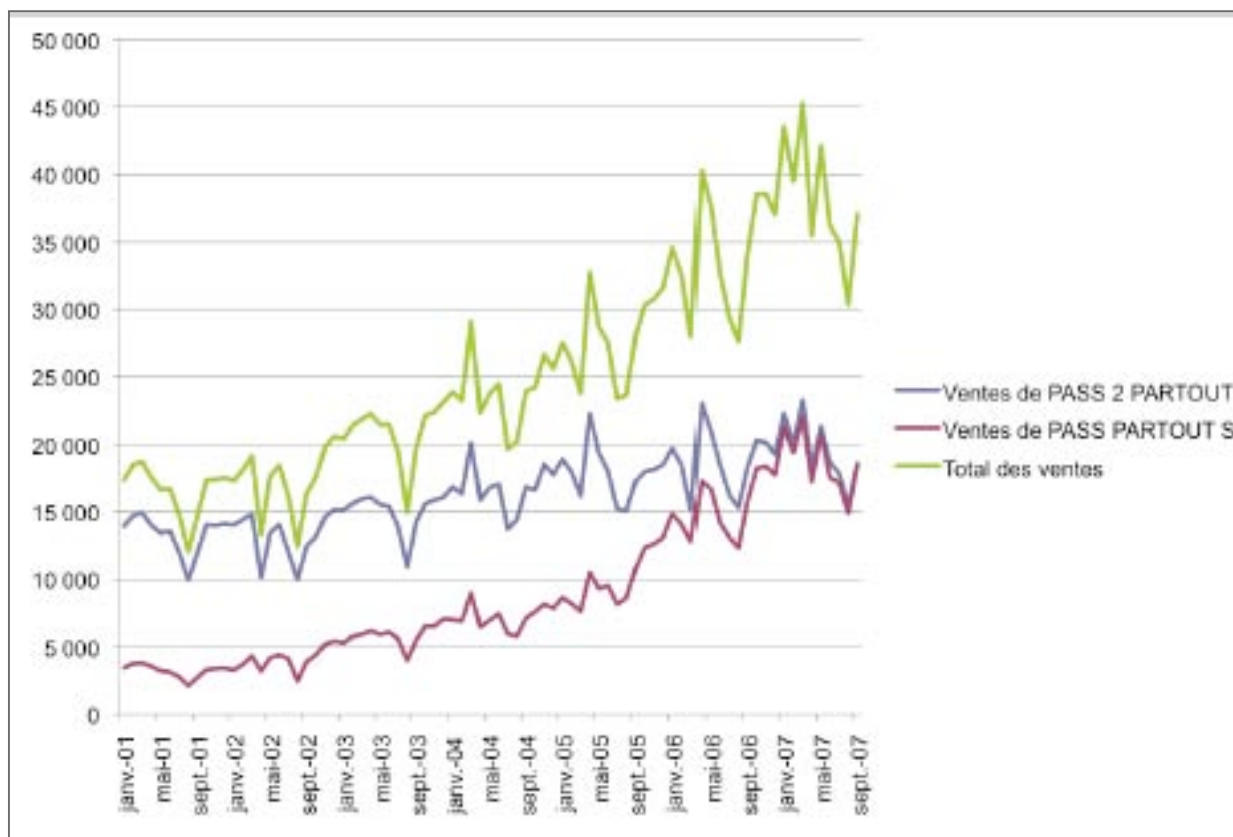
En 1h, 70% des emplois de l'agglomération sont accessibles à 8h30



Seulement la ½ des emplois à 6h, moins du ¼ des emplois des zones industrielles

Recours et non-recours aux tarifs sociaux

2 fois plus d'abonnés sociaux depuis la mise en place de la tarification sociale
« dite SRU » dans l'agglomération lyonnaise



Mais seulement la moitié de la cible potentielle qui recourt au dispositif (Féré 2011)

- **La mobilité peut-elle favoriser l'intégration sociale, économique et territoriale ?**
 - Oui : car la mobilité quotidienne est source d'exclusion et renforce les inégalités sociales
 - Mais, un double risque :
 - La mobilité, cause individuelle de l'exclusion qui masque des causes structurelles
 - Une injonction à la mobilité qui en sous-estime les coûts
 - Des enjeux
 - Reconnaître le rôle des ressources de proximité
 - La mobilité vers l'emploi, une mobilité parmi d'autres
 - La mobilité dans le retour à l'emploi, un facteur parmi d'autres

- **Des pratiques de mobilité durables dans les quartiers en difficulté?**
 - Moins de déplacements, moins de distances, moins de voitures, mais plus polluantes
 - Quel impact des nouveaux dispositifs d'amélioration de la qualité de l'air (ZAPA) pour les ménages pauvres ?
 - Un plus fort recours aux TC et à la marche à pied
 - Une mobilité subie, peu valorisée d'un point de vue environnemental
- ⇒ Des aspirations fortes à une mobilité autonome
- ⇒ Un enjeu à reconnaître et conforter les pratiques de mobilité dans les quartiers en difficulté