

# ACCESSIBILITÉ, MOBILITÉ, INÉGALITÉS : REGARDS SUR LA QUESTION EN FRANCE AUJOURD'HUI

Jean-Pierre ORFEUIL

Professeur, Université Paris XII

Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales

## INTRODUCTION

L'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport (transports individuels comme transport public) et l'accès d'une proportion croissante de la population à l'automobile traduisent, en France comme dans la plupart des pays, l'accord entre les pouvoirs publics constamment soucieux d'améliorer les infrastructures et un certain consentement à payer pour la vitesse de la part des couches moyennes et supérieures de la population. Ces évolutions se traduisent par une amélioration de *l'accessibilité aux lieux*, notamment en termes de temps de parcours, au moins pour la partie de la population qui peut utiliser une automobile de façon régulière. Dans le même temps, les grands acteurs de l'urbain (employeurs, grand commerce, etc.) intègrent cette accessibilité croissante et sa composante automobile dominante dans leurs stratégies de maillage du territoire et de localisation, aussi bien à l'échelle métropolitaine (moindre intérêt des localisations centrales) qu'à l'échelle infra communale (moindre intérêt de la proximité d'une desserte en transport public, intérêt croissant pour la proximité des voies rapides). Dans ces conditions, *l'accessibilité aux fonctions urbaines* ne suit pas nécessairement, et pas pour tous de la même façon, celle de *l'accessibilité aux lieux*.

C'est pourquoi le diagnostic de progrès, peu discutable pour les classes moyennes et supérieures si l'on excepte les questions d'environnement, peut être plus réservé pour certaines parties de la population : personnes âgées à mobilité progressivement réduite, ménages dont le revenu ne permet pas une possession et un usage régulier de voiture, actifs à faible qualification, personnes « désinsérées ».

C'est évidemment le cas pour les personnes vivant dans les ménages sans voiture, ça l'est aussi en partie pour les ménages disposant de ressources trop faibles pour utiliser de façon extensive l'automobile, dont les coûts de possession et d'usage restent élevés en France, comme dans la plupart des pays européens, par comparaison avec les Etats-Unis. Au-delà des aspects strictement économiques, l'aptitude culturelle à la mobilité spatiale peut aussi être invoquée.

Cette contribution aux débats vise à éclairer les différences de mobilité entre catégories sociales liées à leurs différences de revenu disponible. Fondée pour l'essentiel sur des enquêtes généralistes, elle ne prétend pas aborder de front la qualification des pratiques de mobilité des personnes en situation d'exclusion ou de désaffiliation, qui ne participent pas toujours à ce type d'enquêtes. On rendra compte toutefois de différences très importantes dans les comportements, même au sein de la partie « intégrée » de la population.

Une première partie rappellera l'évolution spectaculaire des normes de mobilité dans différents domaines (mobilité quotidienne, rapport à l'employeur, etc.) en France au

cours des vingt dernières années. Parce que la croissance de l'aptitude à la mobilité transforme le territoire de chacun et in fine celui de tous, on présentera ensuite des éléments de diagnostic relatifs au redéploiement des fonctions sur le territoire : rôle relativement moindre de la centralité, échelles de maillage, développement des périphéries et des échanges correspondants. C'est dans ce cadre que pourront être analysées les différences d'accès, de pratiques et de coûts de mobilité sur les échelles sociale et territoriale. On s'interrogera enfin sur les enjeux, politiques et les moyens susceptibles de réduire ces inégalités dans le contexte de la France d'aujourd'hui.

## **I LA NORME DE MOBILITÉ : EN FORTE CROISSANCE**

### **Une mobilité française dans la moyenne européenne**

En moyenne, chaque Français<sup>i</sup> de 6 ans et plus parcourt 15000 kilomètres par an. Le rythme de croissance annuel est de près de 4% depuis une vingtaine d'année, nettement plus élevé que la croissance économique. Le niveau de mobilité des Français se distingue assez peu de celui des Européens. La densité automobile du pays est dans la moyenne européenne. 80 % des ménages sont motorisés (70 % en 1980) et, malgré la diminution de la taille des ménages, la multimotorisation progresse : 25 % des ménages sont multimotorisés (15 % en 1980). 80 % des adultes ont le permis.

### **Une explosion des déplacements à longue distance**

40 % des distances est parcouru lors de déplacements à longue distance (par définition: plus de 100 km), motivés principalement par les rencontres familiales et les loisirs, plus accessoirement par des activités professionnelles. Ce créneau connaît une croissance forte (5 % par an). C'est à la fois du côté de l'offre et du côté de la demande qu'il faut en chercher les raisons. Sur le premier point, l'extension du réseau autoroutier, l'apparition de la grande vitesse ferroviaire, la multiplication des vols, le tout dans un contexte concurrentiel, rendent plus accessibles les destinations éloignées, et souvent pour des prix en baisse. Du côté de la demande, le phénomène majeur a été l'apparition de la classe des " seniors " (jeunes retraités en bonne santé physique et économique), à la mobilité très fortement croissante par rapport à la génération précédente. Le relais est aujourd'hui pris par ceux des actifs, surtout les cadres qui peuvent organiser leur réduction du temps de travail sous forme de longs week-ends et ont les moyens à y consacrer.

### **Au quotidien, des distances plus grandes, des destinations et des motifs plus diversifiés**

60 % des distances parcourues concernent des déplacements à moins de 100 km du domicile. Dans cet espace, la croissance des distances (3 % par an) est plus faible que précédemment. La mobilité joue un rôle de lubrifiant, conciliant par exemple des lieux de travail moins pérennes avec un ancrage résidentiel qui s'affirme avec le développement de la propriété. La géographie des flux est en forte évolution : un tiers des distances seulement (une part en régression) est aujourd'hui parcouru lors d'échanges avec le centre (où les transports publics jouent un rôle important), un tiers pour des liaisons " tangentielles " (échanges internes aux couronnes, en progression) et un tiers par des échanges entre agglomérations proches (en forte progression). Tandis que la mobilité interne aux communes est en baisse et que la mobilité " strictement urbaine " (échanges au sein de la partie dense des villes) croît peu, les échanges au sein des banlieues nouvelles et des espaces périurbains, et les échanges entre agglomérations proches, croissent fortement, au rythme de 3,5 % par an et " tirent " les circulations automobiles.

Ces croissances traduisent en termes de déplacements des évolutions enregistrées dans le domaine de l'habitat et des activités : hausse des prix de l'habitat central attractif, inadéquation des logements aux besoins des familles, désaffectation résidentielle de certaines communes de proche couronne, croissance du pavillonnaire périurbain

encouragée par les mécanismes de solvabilisation de l'accès, grandes surfaces, multiplex, parcs de loisirs, fonctions logistiques, fonctions de " back office » , toutes activités se localisant souvent au voisinage des rocade de contournement. Elles résultent aussi de l'utilisation de l'espace régional comme bassin de vie unifié par une fraction croissante de la population (habiter à Nantes pour ses aménités mais travailler à Saint-Nazaire, rester à Saint-Étienne mais retrouver un emploi à Lyon, etc.) ;

Au-delà des explications ponctuelles relatives à tel ou tel marché, l'aptitude croissante à la mobilité se traduit par une intensification des situations de concurrence : l'employeur peut recruter sur un marché de plus en plus étendu et limiter les pratiques anciennes de recrutement par connaissance, les couches les plus aisées peuvent évincer les catégories les plus modestes d'un marché local du logement attractif par ses aménités, sans qu'une proximité à l'emploi en soit la cause. C'est ce qu'on observe dans le Paris gentrifié, avec des actifs résidents qui vont travailler en banlieue.

### **La domination de l'automobile**

La voiture est le mode dominant de la mobilité locale, avec 63 % des déplacements et 81 % des distances parcourues. Elle est suivie des transports publics (14 % des distances) de la marche (un quart des déplacements mais à peine 3 % des distances) et les deux-roues sont marginaux. La part de l'automobile progresse constamment. Des observations récentes suggèrent toutefois que les décroissances très marquées de l'usage de la marche et des deux-roues observées dans les années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt -dix pourraient bien être derrière nous, avec un certain renouveau des centres villes, la mise en route de plans de déplacements urbains et la croissance de la population retraitée.

### **Une heure par jour en déplacements**

Au quotidien, nous passons en moyenne une heure en déplacements. Depuis que des outils fiables d'observation existent, cette durée n'a pas varié, malgré la croissance très forte des distances parcourues. L'observation de cette constance peut faire l'objet de 2 types d'explication. Le premier met l'accent sur les individus. Il postule qu'au quotidien, nous cherchons à profiter au maximum des opportunités que nous offre la ville dans une enveloppe de durée de déplacement constante. C'est l'individu, acteur de sa propre vie, qui tire parti des progrès de vitesse pour profiter de l'" hyper choix " urbain ; Le second met l'accent sur les transformations de la ville, de sa densité, des localisations et du degré de maillage des activités. On postule alors une coproduction de la mobilité et de l'urbanisation, les progrès de vitesse des systèmes de transport étant utilisés par les uns et les autres avec une contrainte de budget temps non croissant pour des objectifs stratégiques propres : être entre soi, à l'écart des flux, en maison individuelle pour les personnes, développer son aire de chalandise à partir d'un petit nombre d'implantations pour un opérateur commercial, quitter une logique de " quartier " et rejoindre la galerie commerciale de l'opérateur précédent pour un boulanger, un coiffeur, passer d'un réseau de cinémas de quartier au quartier de cinémas...La dynamique du système peut alors prendre racine sur les capacités de la majorité, mais laisser insatisfaits les besoins d'autres, moins aptes à la mobilité, ou encore les contraindre à des adaptations résultantes, comme pour les couches modestes en désir de maison individuelle,

progressivement écartées du marché central de ce type d'habitat en Île-de-France par les couches plus aisées..

### **Et 32000 francs par an pour la mobilité**

En 2000, les ménages ont en moyenne consacré 32000F, soit 15 % de leur budget, aux dépenses liées à l'automobile et aux transports (dont 85 % pour la voiture). Cette part est relativement stable depuis une quinzaine d'années, malgré la croissance du parc automobile détenu par les ménages et de leur circulation. En effet, le coût de l'équipement tend à baisser avec le développement du marché de l'occasion et l'allongement de la durée de vie des voitures, le coût de l'assurance a chuté avec la baisse des accidents, le coût moyen du carburant a fortement baissé avec la diésélisation. Il n'en reste pas moins qu'un budget moyen de 32000 Francs (il est vrai modulable) peut s'avérer élevé pour une part non négligeable de la population, alors même que l'usage de l'automobile est plus souvent indispensable. Cela nous invite à explorer plus avant les disparités et inégalités de mobilité.

## II L'ÉVOLUTION DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE

### Un dynamisme résidentiel important de la périphérie des villes...

Les conditions de la mobilité offertes par les politiques publiques et l'aptitude à la mobilité liées à la motorisation des ménages permettent une évolution rapide de l'occupation du territoire, d'autant plus que la France est un pays peu dense (100 habitants/ km<sup>2</sup>) aux zones urbaines historiquement denses. La trame urbaine peut se lire comme la superposition de différents âges de la ville, celui de la ville pédestre jusqu'au milieu du dix-neuvième siècle, celui de l'archipel de noyaux urbains secondaires (noyaux bourgeois, noyaux populaires et, dans la dernière période, grands ensembles) liés aux haltes des transports publics jusqu'aux années soixante, ville de l'âge automobile depuis la démocratisation de l'automobile dans les années soixante. (C'est en 1968 que le seuil d'un ménage équipé sur deux est franchi).

La proportion de la population vivant dans l'espace urbain au sens strict (villes centres et banlieues), qui a crû jusqu'en 1975, est en décroissance depuis. À l'inverse, la population des couronnes périurbaines (espaces qui envoient au moins 40 % des actifs vers les pôles) croît fortement depuis 1975, sous l'effet essentiel de soldes migratoires positifs venant des pôles. Au-delà de cette couronne, l'espace rural sous faible influence urbaine (20 % au moins des actifs envoyés vers le pôle) connaît lui aussi un dynamisme important, avec 400000 personnes en plus entre 1990 et 1999.

Dans ces évolutions, si les conditions de la mobilité jouent un rôle important, les mécanismes de solvabilisation de l'accès au logement pour les ménages modestes jouent également un rôle notable. Jusqu'au milieu des années soixante-dix, l'essentiel de l'aide d'Etat allait à la construction locative en immeuble collectif. Le dispositif a été progressivement assoupli puis fortement concurrencé par des dispositifs d'aide à l'accession sociale. Le dispositif de prêt à taux zéro, destiné à l'accession à la propriété des ménages modestes, fait partie de ces mécanismes. L'accédant modeste recherche les terrains les plus économiques, de 20 à 40 km des villes selon leurs tailles et les contextes locaux. C'est ainsi (Adef, 2001) que les bénéficiaires de prêt à taux zéro (75 % d'entre eux ont des revenus inférieurs à 125 Kf) s'orientent aux deux tiers vers les communes rurales ou les communes périurbaines, qui ne représentent que 40 % de la population, tandis qu'elles s'orientent au tiers vers les pôles urbains, qui comptent pour 60 % des populations.

**TABLEAU 1**  
**ÉVOLUTION DE LA REPARTITION DE LA POPULATION FRANCAISE**

	1962	1975	1990	1999
Pôles urbains	27,1	32,9	34,4	35,2
Couronnes périurbaines	5,7	6,5	8,9	9,7
Espace à dominante rurale	13,6	13,2	13,4	13,6

Source : Insee Première n° 726

### ...Qui n'est pas sans incidence sur la dépense de transport des ménages

Des travaux menés sur l'Île-de-France (Polacchini et Orfeuill, 1998) suggèrent qu'alors la dépense liée aux déplacements quotidiens peut prendre un poids très important dans le

budget des ménages. Ils estiment le poids des dépenses de logement et de transport dans le budget, pour 2 catégories de ménages, les locataires du secteur privé et les propriétaires. Les dépenses de logement sont estimées en moyenne sur 9 zones de l'Île-de-France, différenciées par les prix au m<sup>2</sup>. Les zones les plus périphériques sont les moins onéreuses. Les dépenses de transport concernent l'ensemble de la mobilité en Île-de-France (week-end compris), mais pas la mobilité à longue distance.

L'étude préalable de la composition des ménages et de la « qualité » de leur logement fait apparaître l'importance du *tri social et générationnel* opéré par l'espace francilien et les structures de prix du logement : des zones de prix les plus élevées aux zones les plus économiques la taille moyenne des ménages croît, tandis que le revenu par unité de consommation décroît. La taille des logements augmente, mais la superficie disponible par personne est sensiblement équivalente. On notera au passage que ce tri, en partie indépendant des conditions d'accès au marché du travail, n'est rendu possible que par les conditions de la mobilité : un espace résidentiel ne peut être plus ségrégué qu'un espace de travail (où se retrouvent cadres, employés et personnels de service) que si les uns et les autres ont des possibilités correctes de rejoindre ces lieux d'activité.

Dans chaque catégorie (locataires et propriétaires) le taux d'effort pour le logement est très peu sensible aux localisations et il est de plus assez comparable entre accédants (rappelons qu'il s'agit des remboursements d'emprunt, sans considération de l'apport initial) et locataires. Dans chaque catégorie également, les budgets-temps de transport par personne sont assez comparables, alors que les caractéristiques d'accessibilité (au marché de l'emploi notamment, voir infra) sont très différentes. Les différences entre zones portent essentiellement sur la part du budget affectée aux transports, qui passe de 7 % du budget dans les zones de prix élevé à 19 % (locataires) et 24 % (accédants) dans les zones les plus périphériques. Le taux d'effort global (logement+ transport) passe alors du tiers à la moitié des ressources disponibles.

**TABLEAU 2**  
**TAUX D'EFFORT POUR LE LOGEMENT ET LES TRANSPORTS SELON LA LOCALISATION EN ILE-DE-FRANCE**

	Prix au m <sup>2</sup> du logement		
	Élevé	Moyen	Faible
<b>Locataires (secteur privé)</b>			
Revenu mensuel par UC	7790	6020	5040
Taux d'effort logement (%)	27	25	26
Taux d'effort transport (%)	7	11	19
Taux d'effort global	34	36	45
<b>Accédants</b>			
Revenu mensuel par UC	11880	9660	7560
Taux d'effort logement (%)	26	29	26
Taux d'effort transport (%)	7	11	24
Taux d'effort global	33	40	50

Source : Polacchini et Orfeuil (1999)

. Hivert et Chella (2002) ont repris le travail à partir d'une troisième source, l'enquête parc automobile des ménages de la Sofres, pour laquelle des dépenses de logement ont été renseignées. Les dépenses de transport sont les dépenses de transport public locaux et les dépenses automobiles (toutes distances confondues). Le résultat essentiel (des parts de budget de plus en plus absorbées par le logement et les transports à mesure qu'on s'éloigne des centres) est confirmé pour l'Île-de-France. En province, la tendance est globalement la même pour les accédants, avec toutefois des écarts en moyenne plus faibles. Pour les locataires, le centre est toujours le lieu de l'effort global transport+logement le plus faible, mais banlieue et périphérie sont souvent dans un mouchoir de poche. L'étude permet en outre distinguer les ménages selon une échelle de revenu en quintile. Dans chaque localisation résidentielle. Le résultat principal est le suivant : chez les ménages pauvres, la dépense globale logement+ transport est de toutes façons très élevée et varie de 45 % (locataires des centres) à 55 % (locataires en périurbain et accédants des centres). La dépense de transport contribue à un écart significatif entre périphérie et centre (elle passe de 8 % à 17 % du revenu chez les locataires, de 19 à 22 % chez les accédants). Le plus frappant chez ces ménages est toutefois *un usage extrêmement modéré* de l'automobile (mais croissant du centre à la périphérie) : chez les ménages périurbains franciliens du premier quintile, on ne compte que 0,85 voiture par ménage et les ménages ne font que 9000 km par an, ce qui est tout à fait exceptionnel dans ce contexte. Par comparaison, chez les ménages périurbains du quintile supérieur en revanche, la part du logement et des transports reste inférieure au tiers des ressources quelque soit le contexte, malgré 32000 km parcourus en voiture. Ces éléments montrent les restrictions importantes que s'imposent les ménages modestes périurbains en matière d'usage de la voiture.

À la suite des premiers travaux sur l'Île-de-France, la Dreif a interrogé des organismes de financement du logement. L'étude montre que ces organismes n'utilisent que des critères traditionnels (Position professionnelle, taux d'effort et « reste à vivre ») et que l'estimation de la dépense de transport des emprunteurs ne fait pas partie des critères utilisés pour sélectionner les emprunteurs : le coût de la mobilité reste dans cette approche du domaine de l'option, alors même que ce coût est en grande partie préformaté par la localisation.

### **Des activités qui se redéplient aussi, mais à un rythme plus lent.**

Le mouvement qui porte les populations vers des zones de moindre densité concerne aussi les emplois, mais les rythmes d'évolution sont plus lents. Les villes centres ne perdent globalement que peu d'emplois, il est vrai parce que les pertes importantes enregistrées dans les plus grandes (en particulier Paris, avec 300000 emplois perdus) sont en partie compensées par des gains dans les plus petites villes centres. La banlieue intérieure, zone urbaine largement constituée avant la généralisation de l'automobile et correctement desservie par les transports publics, gagne près de 400000 emplois, mais la banlieue extérieure, dont la morphologie date de la démocratisation de l'automobile et où les zones d'emploi se sont fréquemment créées aux abords des voies rapides, en gagne le double. Le voisinage des voies rapides de contournement a induit un développement rapide des grandes fonctions de distribution (grandes alimentaires et spécialisées, multiplex, campus universitaires, etc.) Les zones périurbaines quant à elles voient leur population active résidente croître de 1,6 millions, tandis que l'emploi y

diminue. Hier zones riches en emplois agricoles, artisanaux et de commerce de proximité, elles se spécialisent aujourd'hui sur l'accueil des populations et les activités de service à ces populations. Dans la région urbaine de Lyon par exemple, le nombre d'établissements assurant une forme ou une autre de services à la population ne croît que de 20 % dans la zone centrale, contre plus de 50 % dans un rayon de 10 à 50 km du centre (Mignot, 1999). Ces activités peuvent exiger une automobile pour les rejoindre, mais les distances à parcourir restent pour l'essentiel contenues. En matière d'emplois en revanche, les déséquilibres ne peuvent que susciter une croissance des mouvements migratoires, même s'ils sont très loin d'en être la seule origine. C'est ainsi que la population conduite à sortir de sa commune de résidence est passée de 43 % à 64 % entre 1975 et 1999, et que la distance moyenne au travail est passée de 7 à 13 km. Appréciables à la résidence, les distances restent très structurées par la localisation : elles doublent de la ville-centre au périurbain. Appréciables au lieu de travail, elles sont au contraire en voie d'homogénéisation, autour de 13 km : il y a de moins en moins d'emploi « protégé » par des barrières physiques, l'espace de la compétition et son intensité ont fortement cru. Globalement donc :

- Les banlieues voient leur taux d'emploi s'améliorer, mais surtout dans leur composante datant de l'âge de l'automobile.
- Les espaces périurbains voient leur taux d'emploi se dégrader fortement. En outre, l'emploi périurbain est plus soumis à la concurrence qu'auparavant.
- Les centres dont l'accessibilité en transport public est bonne voient leur situation en matière d'emploi se dégrader.

Ce paysage général doit évidemment être nuancé par type d'emploi et par type d'actifs. On ne dispose pas encore sur ce point des observations du dernier recensement. Cependant, les tendances sur la période 1975-90 sont claires : la chute de l'emploi industriel est beaucoup plus marquée dans la ville centre et la banlieue intérieure, et d'autant plus marquée que les villes sont grandes. Il en va de même pour les activités logistiques. Dans les services, les télécommunications permettent de séparer les fonctions les plus nobles des autres. La ville centre est un lieu de création nette d'emplois de cadres, de stagnation de l'emploi d'employés, et de destruction nette d'emplois d'ouvriers et de techniciens. À l'inverse, les banlieues extérieures et la frange la plus proche du périurbain sont des lieux de stagnation de l'emploi ouvrier, de développement des emplois de techniciens et d'employés.

**TABLEAU 3  
ÉVOLUTION DES LIEUX DE RESIDENCE ET D'EMPLOI**

	1975	1999	Évolution
Ville centre			
Actifs	7243	6012	-1231
Emplois	9434	9302	-132
Taux d'emploi	1,30	1,55	
Banlieue intérieure			
Actifs	3536	3493	-43
Emplois	3048	3429	+381
Taux d'emploi	0,86	0,98	
Banlieue extérieure			
Actifs	3084	3727	+643
Emplois	2369	3171	+802
Taux d'emploi	0,77	0,85	
Communes périurbaines			
Actifs	6096	7586	+1490
Emplois	5229	5148	-81
Taux d'emploi	0,86	0,68	

Source : MASSOT MH et ROY Emeline, travail en cours à l'INRETS

Il y aurait ainsi bien, en tendance, une forme de « spatial mismatch » à la française. Ceci nous invite à rendre compte de la géographie des lieux de résidence et d'emploi des actifs les plus pauvres (ceux dont le ménage dispose de moins de 75 KF de revenu annuel en 1994, soit 7 % des actifs) et de leurs pratiques migratoires.

- Ces actifs habitent plus souvent au centre que l'ensemble de la population. Cette observation ne vaut pas pour l'Île-de-France, mais est vraie pour la majorité des villes de province. Elle est liée à l'histoire ancienne de l'habitat social et à des cas de « parc social de fait » (habitat privé dégradé). Ils sont en revanche moins présents que la moyenne des actifs en périphérie, notamment parce que l'accession sociale à la propriété concerne surtout des ménages à plusieurs actifs, dont le revenu dépasse alors la borne que nous nous sommes fixée, même si les 2 actifs perçoivent des salaires modestes.
- Les lieux de travail de ces actifs pauvres sont situés un peu moins que la moyenne en banlieue, un peu plus que la moyenne en périphérie.

**TABLEAU 4  
LIEUX DE RÉSIDENCE ET D'EMPLOI SELON LE REVENU DU MÉNAGE**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	Ensemble
<b>Domicile des actifs</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	
Centre	38	36	28	30	31,2
Banlieue	37	35	37	45	36
Périphérie	25	29	35	25	32,8
<b>Travail des actifs</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Centre	48	46	44	49	46

Banlieue	25	32	32	36	33
Périphérie	27	22	24	15	21

Source : Orfeuil d'après ENT

- Malgré ces inadéquations, les actifs pauvres travaillent plus souvent dans leur commune de résidence (46 % contre une moyenne de 33 %) et migrent sur des distances plus courtes (11 km contre 13 en moyenne). Ceux qui habitent au centre travaillent au centre dans 79 % des cas (contre 75 % en moyenne pour l'ensemble des actifs et ils ne sont pas plus que la moyenne représentés dans l'emploi périphérique), ceux qui habitent en banlieue travaillent à 63 % en banlieue (contre 60 %). On note parmi eux une proportion plus forte que la moyenne d'actifs travaillant en périphérie), ceux qui habitent en périphérie travaillent en périphérie à 74 % (contre 56 % en moyenne. On note parmi eux une proportion très inférieure à la moyenne d'actifs travaillant au centre). L'hypothèse d'un spatial mismatch est donc à relativiser, du moins pour les actifs ayant un emploi. On ne dispose malheureusement pas d'éléments forts concernant les chômeurs.

**TABLEAU 5.1  
APPARIEMENT DES RESIDENCES ET DES EMPLOIS**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	Ensemble
Résidence des actifs qui travaillent au centre	100	100	100	100	100
Centre	74	62	47	46	51
Banlieue	16	22	29	36	29
Périphérie	10	16	24	18	20
Résidence des actifs qui travaillent en banlieue	100	100	100	100	100
Centre	26	20	16	17	18
Banlieue	63	71	69	70	69
Périphérie	11	9	15	13	13
Résidence des actifs qui travaillent en périphérie	100	100	100	100	100
Centre	11	11	10	9	10
Banlieue	7	7	8	14	9
Périphérie	82	82	82	77	81

Source : Orfeuil d'après ENT

**TABLEAU 5.2  
APPARIEMENT DES ACTIFS ET DES EMPLOIS**

Travail des actifs qui habitent au centre	100	100	100	100	100
Centre	79	77	73	75	75
Banlieue	14	17	19	21	18
Périphérie	7	7	9	4	7
Travail des actifs qui habitent en banlieue	100	100	100	100	100
Centre	29	29	34	40	35
Banlieue	63	66	60	56	60
Périphérie	8	5	6	4	5
Travail des actifs qui habitent en périphérie	100	100	100	100	100
Centre	16	26	31	37	30
Banlieue	10	9	14	17	14
Périphérie	74	65	55	46	56

Source : Orfeuil d'après ENT

Si la durée de leur migration vers le travail est dans la moyenne, l'utilisation des moyens de transport vers le travail à la fois reflète et explique cette plus grande proximité : 18 % d'entre eux vont travailler à pied (contre 11 % en moyenne), 10 % y vont en deux-roues (contre 5 % en moyenne), 16 % utilisent les transports publics urbains (contre 11 % en moyenne). Ils sont en revanche un peu moins nombreux à utiliser le train et surtout beaucoup moins nombreux à utiliser la voiture (52 % contre 69 %). On retrouve ces structures modales particulières et cette centration sur l'espace proche chez les actifs sans voiture ou sans permis (la part du transport public est alors de 54 %, celle des modes de proximité de 37 %, le reste venant de la voiture en tant que passager), mais aussi chez les actifs à temps partiel, en cdd, apprentissage, contrat de formation, etc.

**TABLEAU 6  
LES DÉPLACEMENTS VERS LE TRAVAIL**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	205+/-75	Ensemble (1)
% des actifs	7,2	21,7	38,8	32,3		100
Distance (km)	11,9	11,8	14,0	16,7	1,4	14,2
% même commune	47	40	31	27	0,6	32,6
Durée(mn)	20,7	19,6	21,7	25,2	1,2	22,3
% Marche	17,9	14,4	10,1	7,4	0,4	10,8
% 2 Roues	10,4	6,2	5,4	2,8	0,3	5,0
% TCU	16,1	12,4	10,7	11,1	0,7	11,5
% Train	3,1	2,5	3,3	5,2	1,7	3,8
% Voiture	52,5	64,5	70,5	73,5	1,4	68,9

Source : Orfeuil d'après ENT

Les phénomènes de centration des emplois occupés sur un espace plus restreint autour de la résidence, observés sur cette classe extrême d'actifs pauvres, s'observent aussi dans la classe de revenu immédiatement supérieure, qui représente, elle, 22 % des actifs : même déséquilibre entre géographie des résidences et des emplois potentiels, néanmoins distances de migration plus faibles. La seule différence porte sur un usage plus grand de l'automobile au détriment des transports publics urbains.

En d'autres termes, les actifs pauvres, voire moyens, se positionnent sur des aires d'emploi plus restreintes que les salariés plus aisés. Pour les actifs les plus pauvres, c'est à la fois une question de temps (les modes qu'ils utilisent sont très significativement plus lents que l'automobile) et d'argent (le coût de la migration doit être proportionné au salaire qu'il permet). Pour les actifs de la catégorie immédiatement supérieure, l'argument de la durée de migration est probablement moins pertinent, dans la mesure où l'automobile est assez largement utilisée. En revanche l'argument du coût reste probablement valable.

Dans un contexte où le lien entre l'employeur et l'employé dure beaucoup moins longtemps qu'une vie professionnelle, on ne peut en rester à l'analyse des pratiques effectives et l'on doit apprécier l'aptitude des différentes catégories sociales à se repositionner sur le marché de l'emploi en cas de rupture de contrat, qu'elle qu'en soit la cause. Le concept de base est alors celui de marché de l'emploi accessible. Pour une catégorie professionnelle donnée, c'est le nombre d'emplois accessibles en moins de x minutes, ou encore la proportion de l'ensemble des emplois de cette catégorie accessibles en moins de x minutes. Sandrine Wenglenski a conduit cet exercice pour l'Île-de-France, un terrain assez particulier où les différentes catégories d'actifs présentent des caractéristiques de migration très proches en distance et en durée, non seulement pour les moyennes, mais également pour les distributions (voir tableau 7)

**TABLEAU 7  
DUREES ET DISTANCES DES PARCOURS AU TRAVAIL DES  
ACTIFS FRANCILIENS PAR CATEGORIE SOCIO-**

## PROFESSIONNELLE

Catégories socio-professionnelles	Moyenne	Médiane	Huitième décile
<b>DUREES (mn)</b>			
Cadres	38,7	35	60
Prof. intermédiaires	37,7	30	60
Employés	39,1	35	60
Ouvriers	37,0	30	60
Ensemble	38,2	30	60
<b>DISTANCES (km)</b>			
Cadres	14,3	10,3	22,7
Prof. intermédiaires	14,1	10,6	22,4
Employés	14,1	10,2	22,6
Ouvriers	13,8	10,2	22,0
Ensemble	14,1	10,3	22,5

source : Egt, 1991 S Wenglenski

Peut-on conclure de cette observation une stricte équivalence des conditions d'accès au marché du travail des uns et des autres ? Le passage par le concept de marché accessible conduit à répondre par la négative, et ce pour deux raisons essentielles. La première tient à la distribution des résidences et des emplois de chaque catégorie, considérée fictivement comme ayant rigoureusement les mêmes aptitudes à la mobilité. Du fait de leurs revenus, les cadres ont plus de facilité que les employés à se loger dans les zones où l'emploi de cadre est important (par exemple Ouest ou sud parisien). C'est ce phénomène qui se lit dans la troisième colonne du tableau, qui indique que du fait de cet appariement (un peu) moins bon entre espace résidentiel et espace d'activité, les cadres ont accès en une heure à 82 % de leur marché, contre 75 % pour les employés. La différence n'est pas énorme et peut être référée aux échelles réelles de la ségrégation résidentielle : s'il est vrai par exemple que l'Ouest parisien est en moyenne plus cher que l'Est ou les périphéries, il n'en reste pas moins vrai que l'histoire a maintenu des quartiers peu valorisés à l'ouest, permettant de ce fait un accès possible aux emplois tertiaires peu qualifiés. La deuxième raison tient aux différences d'aptitude à l'usage des modes. Dans chaque catégorie professionnelle, on peut modéliser la possibilité d'utiliser la voiture en fonction de caractéristiques personnelles (permis de conduire) ou familiales (nombre de voitures par actifs par exemple), caractéristiques qui dépendent implicitement de capitaux culturels et des revenus. Lorsqu'on tient compte de ces éléments (c'est la dernière colonne du tableau 8), alors les différences d'accessibilité sont nettement plus importantes. En bref, en cas de rupture de contrat, les employés ne pourront se repositionner que sur un marché de l'emploi plus restreint ou seront, si les circonstances familiales le permettent, conduits à déménager avec une probabilité plus forte. Ce tableau nous rappelle en outre la plus grande fragilité des espaces périurbains dans une logique de potentiel : le marché de l'emploi potentiellement accessible est beaucoup plus faible qu'ailleurs, alors même que les possibilités de déménagement sont plus limitées du fait de situations plus fréquentes d'accession. L'automobile, qui, dans une situation spatiale donnée, accroît de façon

considérable le marché de l'emploi accessible, comme le montrent les premières colonnes du tableau, contribue au contraire à restreindre cette accessibilité, lorsqu'elle est mise au service d'un projet résidentiel par trop éloigné du bassin d'emploi central.

**TABLEAU 8**  
**TAILLE DU MARCHÉ DE L'EMPLOI DES CADRES ET EMPLOYÉS\* POUR UNE HEURE**  
**DE PARCOURS DOMICILE-TRAVAIL SELON LE MODE DE TRANSPORT**  
*(en part de l'emploi régional de la catégorie socio-professionnelle)*

Zone de résidence**	ME par mode			ME synthétique pondéré par les situations d'accès à la voiture
	Voiture	TC	Tous modes	
<i>Cadres</i>				
Paris	88,5	80,1	90,6	85,8
Petite Couronne	86,0	57,3	87	76,3
Grande Couronne	69,2	18,0	70	43,7
Ensemble	81	51	82,2	67,2
<i>Employés</i>				
Paris	83,0	73,9	85,8	77,1
Petite Couronne	82,2	50,4	82,9	62,7
Grande Couronne	62,6	15,7	63,2	29,2
Ensemble	74,1	40,2	75,2	51,0

sources : Rgp 1990,  
 Dreif 1990

Élaboration : S  
 Wenglenski

\* Personnes de référence ou conjoints

\*\* Les moyennes de ME ('marchés de l'emploi') par zones sont pondérées par le volume d'actifs

### **III LES DISPARITES DE MOBILITE GÉNÉRALE LIEES AU REVENU**

Dans ce paragraphe, on s'intéresse ici aux pratiques de mobilité pour l'ensemble des motifs, et non pour le seul motif domicile-travail.

#### **Familles modestes, familles aisées : définitions**

Nous nous proposons de brossez ici brièvement les différences essentielles en matière de mobilité des personnes selon le revenu du ménage auxquelles elles appartiennent. Nous le faisons à partir d'une exploitation secondaire de la dernière enquête nationale transport. Elle date de 1994, mais c'est la dernière enquête nationale représentative disponible. Le revenu est déclaré par les enquêtés eux-mêmes. S'agissant d'exploitations secondaires, c'est le revenu par ménage qui est utilisé. Le revenu moyen est de 20900 Euros, le revenu médian de 18100 Euros. Le revenu par unité de consommation (UC) aurait sans doute été un meilleur indice. Toutefois, le nombre d'unités de consommations, calculé sur la nouvelle base (1 pour le premier adulte, 0,5 pour les suivants et 0,3 pour les mineurs) est moins variable que ce qu'on pourrait croire. Les ménages dont le revenu annuel est inférieur à 75 KF (11434 euros) seront qualifiés de « modestes ». Ils représentent 25 % des ménages et 18 % des personnes. Les ménages dont le revenu est supérieur à 205 KF (31252 Euros) seront qualifiés d'aisés. Ils représentent 19 % des ménages et 24 % des personnes. Entre ces 2 catégories de ménages, les revenus par personne varient dans un rapport de 1 à 3,3, les revenus par unité de consommation dans un rapport de 1 à 4,4. Les autres ménages seront qualifiés de ménages moyens. Le revenu moyen par UC des ménages modestes est légèrement inférieur à la moitié du revenu moyen par uc. Les différences de mobilité par personne entre ménages modestes et aisés peuvent être confrontées à cet écart de 1 à 3,3 sur les revenus par UC : lorsqu'elles sont inférieures à cet écart, alors les pratiques de mobilité sont moins « inégales » que les situations économiques. C'est l'inverse si elles sont supérieures à 3,3.

**TABLEAU 9**  
**DISTRIBUTION DE LA POPULATION SELON LES CLASSES DE REVENU**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	Ratio Ménages aisés/ ménages modestes	Ensemble (1)
% des ménages	25,7	27,8	27,2	19,3		100
% des personnes	17,5	26,2	32,0	24,1		100
Personnes par ménage	1,58	2,2	2,74	2,90	1,8	2,32
UC par ménage (2)	1,29	1,56	1,72	1,77	1,37	1,6
Revenu moyen (3)	51,4	101,0	165	307,4	6,0	137,0
Rev/UC	39,8	64,7	95,9	173,7	4,4	85,6
Adultes (millions)	7,53	10,11	11,27	8,77		37,7
Actifs à lieu fixe (millions)	1,21	3,64	6,50	5,41		17,53

(1) Ensemble, y compris revenus non déclarés

(2) UC : 1 pour le premier adulte, 0,5 pour les autres, 0,3 pour les mineurs

Source : Orfeuil à partir de ENT 94

### **Les différences d'équipement automobile**

Les ménages modestes comptent moins de ménages dans la partie active du cycle de vie. Le taux de possession du permis de conduire y est plus faible qu'en moyenne, la proportion de conducteurs parmi les titulaires du permis légèrement plus faible. Les taux de motorisation par ménage, nombres de voitures par personne et même par adulte sont nettement plus faibles. Pour ce dernier indice, le plus significatif, le taux est de 0.4 véhicules par adulte, contre 0,6 en moyenne et 0,85 chez les ménages aisés. L'écart des taux est important (2,2 entre catégories extrêmes), mais moins prononcé que les écarts de revenu (3,9) : les inégalités de motorisation sont moins fortes que les inégalités de revenu. Cette proposition reste vraie lorsqu'on compare des ménages de composition familiale identique, qui ne diffèrent que par les revenus dont ils disposent : l'accès à l'automobile est moins inégalitaire que la distribution des revenus, pour un type de ménage donné.

En outre, la détention du permis (lié principalement à des effets de génération, plus modestement à des barrières culturelles) contribue à une part notable de l'écart : le nombre de voitures par adulte ayant le permis ne varie que de 74 % à 91 %. Ce déterminant des différences d'accès est aujourd'hui en régression ; Dans les générations les plus récentes, le passage du permis est plus fréquent dans toutes les couches sociales, et G Dupuy (Dupuy, 2001) montre bien que les familles modestes peuvent se mobiliser pour permettre à leurs enfants l'accès à ce qu'ils n'ont pu s'offrir eux-mêmes. C'est sans doute la raison principale du resserrement des écarts de

motorisation entre quintiles extrêmes observé par Hivert (Hivert, 2001 ) au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, où les rapports de motorisation entre classes extrêmes sont passés de 5 à 3.

On ne peut pas en outre exclure une dernière dimension, celle de difficultés spécifiques de stationnement à domicile, même si on ne dispose pas d'études quantitatives permettant d'en cerner l'importance. Lefrançois (1998) décrit des stratégies de « surveillance » de l'automobile psychologiquement coûteuses dans certains quartiers « difficiles ». Mathon (2002) nous rappelle que certains parcs en sous-sol dans l'habitat social ont du être fermés. Dans d'autres cas (parc social très urbain d'avant-guerre), la morphologie des quartiers rend le stationnement difficile à proximité. En bref, il n'y a pas qu'au cœur de Paris que le stationnement est un problème.

Le système automobile permet en revanche une certaine souplesse (âge des voitures, rythme de renouvellement, présence sur le marché de l'occasion, autoréparation, etc.), et ces opportunités sont exploitées à plein par ceux qui le peuvent. La partie la plus démunie des ménages modestes motorisés fait tout pour conserver la voiture, mais celles-ci ne sont pas toujours utilisables (problèmes techniques en suspens pendant des semaines). Elles sont utilisées avec parcimonie (fixation d'un budget de carburant hebdomadaire, évitement des endroits où les contrôles sont plus fréquents, utilisation parcimonieuse par connaissance des limites du véhicule etc.). En fait, des comportements « d'économie » sont observables dans les ménages modestes motorisés et les ménages moyens, et ce sont les ménages aisés qui se distinguent. Néanmoins, la part du budget automobile est nettement plus élevée chez les pauvres, il y a bien un effort spécifique pour ces ménages, ce qui montre que l'automobile est aujourd'hui un bien considéré comme « de base » pour la très grande majorité des foyers. Il l'est au niveau de la vie quotidienne, mais aussi au niveau symbolique : pour ceux qui ont un parcours social descendant et qui retardent au maximum le moment de s'en séparer (comme d'ailleurs les personnes âgées, où la démotorisation signe souvent l'entrée dans le quatrième âge), moment qui signifiera non seulement des déplacements plus difficiles, mais aussi l'abandon de certains rôles familiaux, d'un rapport au passé (pour des rmistes qui changent fréquemment de logement, la voiture est souvent le seul « mobilier » qui les rattache à leur passé), d'un rapport à l'avenir (les « petits boulots » de services aux particuliers qui peuvent se transformer en activité plus ou moins régulière, (voir Briole, 2001)) ; Lorsqu'il faut s'en passer, alors, du moins sur certains territoires mal desservis, il faut combiner le repli sur des territoires durablement restreints, un usage intense et hors norme de la marche et l'appel exceptionnel aux réseaux d'interconnaissance pour un déplacement indispensable en voiture. Dans ces situations, le proche peut devenir lointain, et des familles implantées « aux quatre coins » de l'Ile-de-France peuvent ne se retrouver qu'une fois par an (voir Lebreton, 2002)...Les travaux de G Dupuy comparant la situation des ménages pauvres en France et en Grande-Bretagne suggèrent cependant que ce poids budgétaire reste plus faible en France (23 % du budget pour la voiture dans le premier quintile de revenu) par rapport au Royaume-Uni (31 %).

**TABLEAU 10  
L'ACCES A L'AUTOMOBILE**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	205+/-75	Ensemble
% Permis / +18 ans	53	70	83	90		76
% Permis avant 20 ans	37	43	49	54		47
% non motorisés	55,7	22,8	7,2	3,7		23,5
% multimotorisés	7,3	19,4	43,3	65		31,6
Taux de motorisation par ménage	0,53	1,00	1,43	1,78	3,4	1,14
Véhicules/ Adulte	0,39	0,59	0,74	0,85	2,2	0,69

Source : Orfeuil à partir de ENT

**TABLEAU 11  
LE PARC AUTOMOBILE**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	205+/-75	Ensemble (1)
Age moyen (années)	8,5	7,5	7,0	5,9		7,0
% achat neuf	34	35	34	45		38

Source : Orfeuil à partir de ENT

### **Les différences dans l'usage annuel de la voiture**

Si les ménages se distinguent sur l'échelle des revenus par leur niveau d'équipement, l'usage annuel de chaque voiture dans les ménages équipés est moins sensible au revenu : on passe de 12000 km par an et par voiture dans les ménages modestes à 15000 dans les ménages aisés, pour une moyenne de 14000 km. Les ménages modestes sont de plus petite taille que les ménages aisés, en revanche le taux d'occupation des voitures (passagers-km/ voiture-km) est presque aussi élevé : l'usage « en solo » de la voiture est nettement plus rare, la voiture est plus réservée à des usages collectifs, impliquant plus souvent tout le ménage, des amis ou la famille élargie. Dans la France d'en haut, l'un va au golf, l'autre au tennis, chacun dans sa voiture. Dans la France d'en bas, on va prendre la cousine et on va tous à Bricorama... G Dupuy montre ce que ce modèle de « motorisation au service de la famille élargie » doit aux traditions culturelles, mais aussi aux politiques publiques, qui ont eu pour résultat, en France, de regrouper les ménages modestes sur certains territoires (par exemple les grands ensembles).

**TABLEAU 12  
L'UTILISATION DES VEHICULES**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	205+/-75	Ensemble
% Véhicules immobiles (semaine)	13	10	8	9		10
<b>Kilométrage des véhicules</b>						
Km annuel par voiture (milliers)	11,8	12,9	14,2	15,3		13,9
Km annuel par ménage	6,3	12,9	20,3	27,2	4,3	15,9

(milliers)						
Km annuel par personne (milliers)	3,9	5,9	7,4	9,3	2,4	6,9
Km ménage annuel par KF de revenu	123	128	123	88	0,7	116
<b>Occupation</b>						
Taux d'occupation	1,64	1,75	1,79	1,70	1,1	1,74
Taux d'occupation rapporté à la taille du ménage	1,04	0,80	0,65	0,59	0,6	0,75

Source : Orfeuill à partir de ENT

### Les différences de mobilité locale

Rappelons qu'on désigne sous le terme de mobilité locale l'ensemble des déplacements effectués dans un rayon de 100 km autour du domicile.

En semaine, le nombre moyen de déplacements par personne et par jour est significativement plus faible, mais, compte tenu d'une plus faible proportion d'actifs, le nombre de déplacements non liés à l'activité professionnelle est assez comparable. La propension au chaînage et aux déplacements secondaires est nettement plus faible, ce qui peut être dû à la plus faible proportion de déplacements vers le travail, à des déplacements plus courts en distance ou à une moindre capacité d'organisation.

Les différences les plus nettes portent sur les distances parcourues et les modes utilisés : des ménages modestes aux ménages aisés, les distances parcourues un jour de semaine sont multipliées par 2, les distances parcourues pour d'autres motifs que les migrations vers le travail sont multipliées par 1,5. Si ces ménages étaient dans le même environnement résidentiel (ce qui n'est pas tout à fait le cas), on pourrait dire que les personnes des ménages modestes ont accès à 2,25 fois plus d'opportunités que les ménages modestes, les opportunités variant comme le carré du rayon. Là encore, les disparités existent bel et bien, mais sont plutôt inférieures aux inégalités de revenu.

L'usage des modes est plus structuré en fonction du revenu : les ménages modestes font moins d'un déplacement sur deux en voiture, contre près des trois quarts pour les ménages aisés. C'est la marche qui fait l'essentiel de la différence sur les alternatives à la voiture, les deux-roues et les transports publics étant un peu plus utilisés par les ménages modestes. Il en résulte évidemment de grandes différences de vitesse entre ménages modestes et aisés. Ces écarts sont toutefois plus faibles que les écarts de distance, si bien que les ménages modestes consacrent *nettement moins* de temps à leurs déplacements que les ménages aisés, alors même que la proportion d'adultes est plus élevée.

Pendant le week-end, alors même que les déplacements vers le travail sont très faibles dans toutes les catégories, les écarts de distance parcourue restent dans un rapport de 1 à 2 (contre 1,5 en semaine pour les déplacements hors travail). Les loisirs sont plus tournés vers les visites à parents et amis pour les plus modestes, vers les loisirs commerciaux pour les plus aisés.

**TABLEAU 13**  
**LA MOBILITÉ LOCALE DE SEMAINE (LUNDI A VENDREDI)**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	205+/-75	Ensemble
NB Dep/Pers/jour	2,5	3,1	3,3	3,6	1,4	3,2
% à pied	34,3	28,0	20,2	16,7	0,5	23,2
% 2 roues	5,9	4,0	4,5	3,5	0,6	4,2
% TC	11,3	7,8	8,3	9,8	0,9	9,1
% Voiture	48,5	60,2	67,0	70,0	1,4	63,3
Distance (km) /Pers/J	14,7	20,2	25,4	29,2	2	23,3
Distance hors domicile- travail/Pers/jour	13,2	16,3	19,4	21,5	1,6	18,2
Durée (mn) /Pers/ Jour	44,4	49,6	57	66	1,5	55
Vitesse (Km/h)	19,9	24,4	26,7	26,7	1,3	25,4

Source : Orfeuil à partir de ENT

**TABLEAU 14**  
**LA MOBILITE LOCALE DE FIN DE SEMAINE**  
**(Hors déplacements à pied)**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	205+/-75	Ensemble
<b>SAMEDI</b>						
NB Dep	1,5	2,1	2,5	2,8	1,8	2,3
Distance (km)	15	23	27	29	2	24,2
Durée (mn)	28	41	44	51	1,8	42,6
Commerces (%)	16	16	15	14		15,1
Visites (%)	17	16	14	11		13,6
Autres loisirs(%)	7	7	8	11		8,4
Autres privés (%)	16	15	16	16		16
Travail, étude(%)	5	6	6	6		5,8
<b>DIMANCHE</b>						
NB Dep	1,1	1,5	1,7	1,7	1,5	1,5
Distance (km)	12	20	23	23	1,9	20,0
Durée (mn)	21,5	31,7	35,2	36,1	1,7	31,2
Commerces (%)	5	5	6	6		5,è
Visites (%)	23,5	22,7	20,3	15,5		20,0
Autres loisirs(%)	8	11	12	15		12,1
Autres privés (%)	15	14	14	17		10,6
Travail, étude(%)	2,5	2,4	2,9	2,6		2,7

Source : Orfeuil à partir de ENT

C'est bien sûr pour les déplacements à longue distance que les écarts sont les plus importants. De façon assez inattendue, l'écart n'est pas très important en termes de nombres de déplacements par actif pour les déplacements professionnels : les cadres sont très loin d'être les seuls à être concernés par cette activité. Pour le nombre de déplacements pour motif personnel, l'écart est plus important mais reste toutefois plus faible que les écarts de niveau de vie. Ces déplacements sont nettement moins fréquents, plus proches (en longueur), plus courts (en durée de séjour) et plus tournés vers les visites à la famille.

**TABLEAU 15**  
**LES VOYAGES A LONGUE DISTANCE**

	Jusqu'à 75 KF	De 76 à 125KF	De 126 à 204KF	205 KF et plus	205+/-75	Ensemble (1)
<b>Voyages professionnels par actif</b>	3,3	2,1	3,4	5,2	1,6	1,5
<b>Voyages personnels</b>						
Voyages personnels par personne	3,0	3,9	4,9	7,2	2,4	4,8
Jours d'absence par personne	22,9	25,6	31,2	72,3	3,2	31,2
Distance/ personne (km)	2650	3320	4100	7530	2,8	4420
Visites parents amis	1,53	1,73	2,0	2,65	1,7	1,99
Vacances	0,73	0,95	1,48	2,44	3,4	1,42
Autres loisirs	0,25	0,45	0,49	0,79	3,2	0,50
Autres personnels	0,44	0,66	0,81	1,1	2,5	0,90
En voiture	2,04	3,01	3,98	5,68	2,8	3,74
En train	0,58	0,39	0,40	0,64	1,1	0,49
En autocar	0,21	0,27	0,21	0,31	1,5	0,24
En avion	0,12	0,10	0,134	0,367	3	0,18

Source : Orfeuil à partir de ENT

#### IV INTERROGATIONS PROSPECTIVES

La France n'est pas nécessairement un pays moins inégalitaire que d'autres, mais elle veut se penser et se représenter comme un espace social solidaire, comme en témoignent les références constantes aux droits-créances (droit à la ville, droit au transport, etc.) comme droits fondamentaux, et, plus prosaïquement, l'importance de ses budgets sociaux.

Elle est relativement bien outillée pour organiser des transferts liés aux « risques » (chômage, maladie, vieillesse, encore que ce dernier soit assez prévisible...) ou à la pauvreté, plus ou moins pensée comme résultant du fonctionnement global de l'économie...

Elle est relativement à l'aise également dans la mise en place de services publics : la question des inégalités renvoie souvent à la mise à disposition d'un service public à vocation universelle, traduisant un droit, et le droit au transport figure en bonne place dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. Les transports publics, qui étaient entrés en crise dans les années soixante, ont connu un renouveau dès le milieu des années soixante-dix, soutenus par les pouvoirs publics et l'instauration d'une taxe sur la masse salariale des entreprises affectée à leur fonctionnement et leur développement, appelée " versement transport ". L'ensemble des ressources publiques (versement transport, contributions des collectivités locales départementales, régionales et d'État) affectées aux transports urbains, départementaux (notamment scolaires) et régionaux (essentiellement TER) représente environ 50 milliards de francs annuels. Ces ressources ont permis aux réseaux urbains de suivre l'extension spatiale des villes, d'éviter les hausses tarifaires, mais évidemment pas d'assurer la même qualité de service sur tout le territoire. Les autorités organisatrices de transport ont pu conduire des " sauts qualitatifs " dans l'offre centrale (métros et trams de province), mais elles veillent en général aussi à une bonne desserte des quartiers en difficulté. Elles ont en outre mis en place des politiques tarifaires adaptées à des publics variés. Dans les années quatre-vingt-dix en particulier, on a vu se multiplier des offres tarifaires adaptées aux publics les plus modestes ou précaires, et ces offres ont en général été couronnées de succès, même si une partie du public cible reste mal informée de ces opportunités. Les jeunes, en particulier lorsqu'ils sont encore dans le système scolaire, utilisent massivement les transports publics. Le diagnostic est plus nuancé pour les catégories les plus modestes de la population : dans les ménages modestes, la part des déplacements assurée par les transports publics est légèrement supérieure à la moyenne, plus nettement pour les déplacements vers le travail (20 % contre 15 %). Ils jouent en revanche un rôle essentiel dès que la motorisation n'est plus possible. Plusieurs facteurs contribuent à cette utilisation malgré tout assez faible : des facteurs cognitifs (méconnaissance des opportunités dès qu'on sort du quartier et des espaces " bien repérés ", difficultés de lecture de plans de plus en plus abstraits) contribuent à fixer ces personnes autour de leur logement. Des horaires irréguliers, hors des pointes, les nécessités de tournées (services aux particuliers, activités foraines), des horaires nocturnes (services aux entreprises), des déplacements sur des types de liaisons très mal desservies (au sein des périphéries) ne permettent pas l'usage des transports publics, soit qu'il serait impossible, soit que les apprentissages et repérages nécessaires

à son usage seraient trop longs. En bref, le service public de transport rend à la fois des services indispensables et trouve ses limites quand les espaces à desservir sont trop peu denses, ou que les populations susceptibles de l'utiliser sont en nombre trop faible.

Elle est plus mal à l'aise quand il s'agit de penser les effets des comportements de la partie la plus intégrée, la plus dotée de capacités stratégiques, sur le reste de la population, comme en témoignent par exemple nombre de débats sur l'école, comme en témoigne aussi la prise de conscience encore très récente et peu partagée du lien entre la panne du « renouvellement naturel urbain » et les conditions de la mobilité. Les transformations de l'espace induites par la mobilité facilitée relèvent de cette catégorie : les couches moyennes et supérieures de la population, les plus solvables, les plus motorisées, donnent le « la » en matière de maillage du territoire par les activités. Les autres doivent s'adapter à un espace où la densité d'activités a été remplacée par une plus grande concentration, et où donc l'aptitude à la mobilité sur des distances excédant la portée de la marche est indispensable. Les employeurs sont souvent plus attentifs dans leurs stratégies de localisation à se positionner par rapport à l'espace résidentiel de leurs cadres que des autres personnels. Les couches moyennes et supérieures dominent le marché immobilier privé et ont, sur ce marché, la capacité de « gentrifier » certains territoires proches, hier encore populaires, et d'en abandonner d'autres, qui peuvent alors tomber en déshérence. Les autres ont le choix entre l'habitat social et des localisations beaucoup plus éloignées, où l'accessibilité aux bassins d'emploi est plus faible. Les couches modestes les mieux intégrées tendent à quitter l'habitat social, laissant sur place les situations les plus difficiles. En bref, chaque catégorie est productrice d'externalités négatives de fait pour les catégories situées en dessous d'elle. Des politiques seraient pourtant possibles dans ces domaines. La reconquête d'espaces en déshérence en dépit de leur bonne accessibilité pourrait être accélérée et aidée par des taxes très modiques sur la mobilité. La solvabilisation de l'accession par des aides publiques pourrait être réservée à des zones bénéficiant d'une bonne accessibilité aux bassins d'emploi et correctement desservies par les transports publics. L'esprit du service public de transport pourrait être amendé, avec par exemple un recouvrement des coûts par les recettes plus élevées pour les usagers « normaux » et un développement de services adaptés à toute une série de situations particulières. On pourrait en effet développer, à côté des réseaux « traditionnels », des services plus souples, adaptés à de nouveaux besoins, qu'il s'agisse de desserte de zones industrielles (à l'exemple d'Allobus Roissy, qui permet aux travailleurs de l'aéroport de s'y rendre à toute heure à partir des communes voisines) ou de services souples ciblés sur des publics en difficulté. C'est ce que font ici ou là des associations d'insertion en offrant des services d'aide à la mobilité, soit sous forme de transports à la demande par minibus ou voitures, soit sous forme de prêt de véhicules (cyclomoteurs, voitures), soit encore sous forme d'aide à l'achat d'un véhicule d'occasion. Ces initiatives locales, toujours fragiles, tentent de pallier les effets de l'absence d'une capacité de mobilité autonome d'une partie de la population. Ces initiatives sont probablement moins onéreuses et plus efficaces que de nouvelles extensions de lignes régulières sur les territoires périphériques. Elles visent moins à aider les pauvres à être un peu moins pauvres que de les aider à se sortir de la pauvreté. Elles sont probablement en cela en phase avec la modernité et l'avenir, qui sera sans doute moins généreux avec les

situations de pauvreté permanente, comme le montre l'esprit de nouveaux dispositifs comme la prime pour l'emploi.

### ***Bibliographie***

- ADEF (2001) La ville aux champs, Éditions de l'Adef
- Berger Martine (2002) Les périurbains de Paris, thèse d'habilitation à diriger les recherches, Université PARIS I
- Briole (2001) La mobilité des créateurs d'entreprises rmistes, Crego, IAE, Université de Montpellier II
- Chevallier Maurice (2002) Les automobilistes pauvres, Rapport pour le Predit
- Dupuy Gabriel et coll (2001) Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale. Comparaison France - Royaume-Uni, LATTIS
- Gallez Caroline et coll (1997) L'évolution de la mobilité quotidienne : croissance ou réduction des disparités ? Recherche Transport sécurité n° 56
- Harzo Christian et coll (2001) Les usagers face à l'information diffusée par les transports collectifs urbains, Observatoire social de Lyon
- Hivert Laurent et coll (2001) Inégalités d'accès à l'automobile, INRETS
- Hivert et Chella (2002) budget logement et budget transport, mémoire de DEA de T Chella, inrets-université Paris XII
- Le Breton Eric (2002) La mobilité quotidienne dans la vie précaire, Institut pour la Ville en Mouvement
- Lefrançois Dominique (1998) L'auto immobile ; représentations, usages et économie de la voiture dans un grand ensemble, mémoire de DEA, Université Paris XII
- Mathon Sylvie et coll (2002) Le stationnement résidentiel dans l'agglomération lilloise, Tome 1 La parole des habitants, CETE Nord Picardie
- Mignot Dominique et coll (2001) Mobilité et grande pauvreté, Laboratoire d'Économie des Transports, Université Lyon II
- Orfeuil Jean-Pierre et Polacchini Annarita (1999) Les dépenses pour le logement et pour les transports des ménages franciliens, RTS n° 63
- Orfeuil Jean-Pierre (2000) L'évolution de la mobilité quotidienne, Synthèse INRETS n° 37
- Orfeuil Jean-Pierre (2002) Mobilité et inégalité dans l'aptitude à la pratique des territoires, Information Sociale
- Spector Thérèse (2002) Synthèse du programme déplacements et inégalités, Drast, ministère de l'équipement
- Wenglenski Sandrine (2002) Les territoires de l'accessibilité individuelle : l'accès différencié au marché de l'emploi dans la métropole parisienne, Thèse en cours, Université Paris XII

---

<sup>i</sup> Il s'agit des résidents de la métropole, observés en 1994.