

Institut français  
des sciences et technologies  
des transports, de l'aménagement  
et des réseaux

# Quelle accessibilité à la ville pour tous ?

## *Mobilité quotidienne et inégalités*

**Dominique Mignot**

Directeur du département « Transport, Santé, Sécurité »

Rencontres Nationales  
Scientifiques de Bron

8 octobre 2018



**IFSTTAR**

# Quelle accessibilité à la ville pour tous

## ➤ Une double grille de lecture

- Economie urbaine
- Economie des transports

## ➤ Plan

- I - Mobilité et inégalités : quelles approches ?
- II - Localisation et inégalités
- III -Déplacements et inégalités
- IV – La gratuité des Transports Publics ?

# I - Quelles inégalités de déplacement ?

## ➤ **Différence < > inégalités**

- ✓ disparités
- ✓ différenciations
- ✓ inégalités

## ➤ **Inégalités**

- ✓ horizontales
- ✓ verticales

## ➤ **Quels indicateurs ?**

- ✓ niveaux de mobilité (nb de déplacements, temps...)
- ✓ comportements de mobilité (modes, motifs...)

## II - Localisation et inégalités

1 - Une ségrégation spatiale ?

2 - Quelle accessibilité ?

# 1- Une ségrégation spatiale ?

- La croissance éclatée des villes
- Creusement de la dissociation habitat-emploi
- La pauvreté partout...
- ... Mais la ségrégation spatiale augmente

# La croissance éclatée des villes

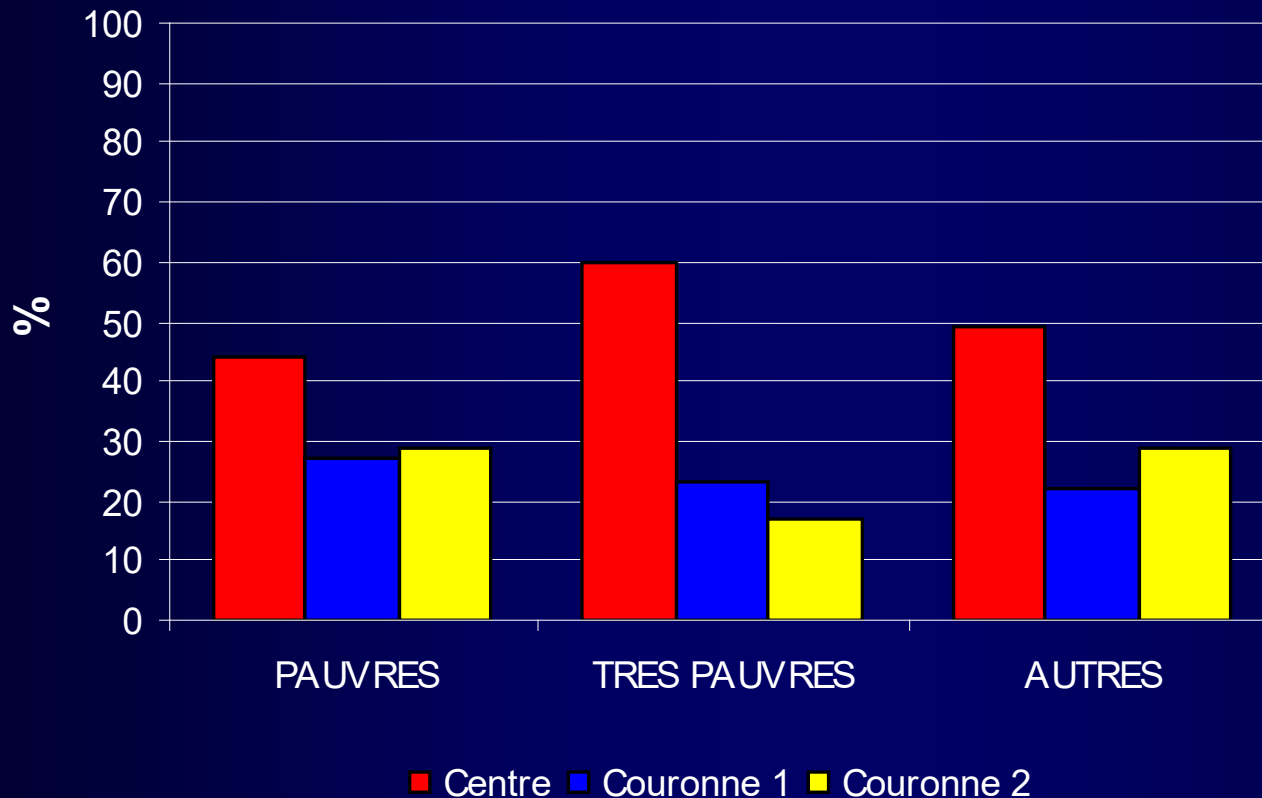
- **Croissance en des lieux spécifiques**
  - ✓ étalement urbain **ET** concentration sur des territoires particuliers, ... le long des axes ...
- **Des espaces urbains qui perdent en population**
  - ✓ moins 5000 habitants à Vaulx-en-Velin de 90 à 99
- **Sur un même espace :**
  - ✓ développement économique **ET** paupérisation et fuite de la population

# Creusement de la dissociation habitat/emploi

- Plus d'actifs migrants et dans tous les espaces
- Allongement progressif de la distance moyenne domicile/travail
  - ✓ Du fait de l'accroissement des déplacements périphérie à périphérie
- Les emplois demeurent plus concentrés que les actifs
- Mauvais appariement spatial

# La pauvreté partout ...

- Les ménages en situation de pauvreté financière et leur localisation (exemple de Lyon)



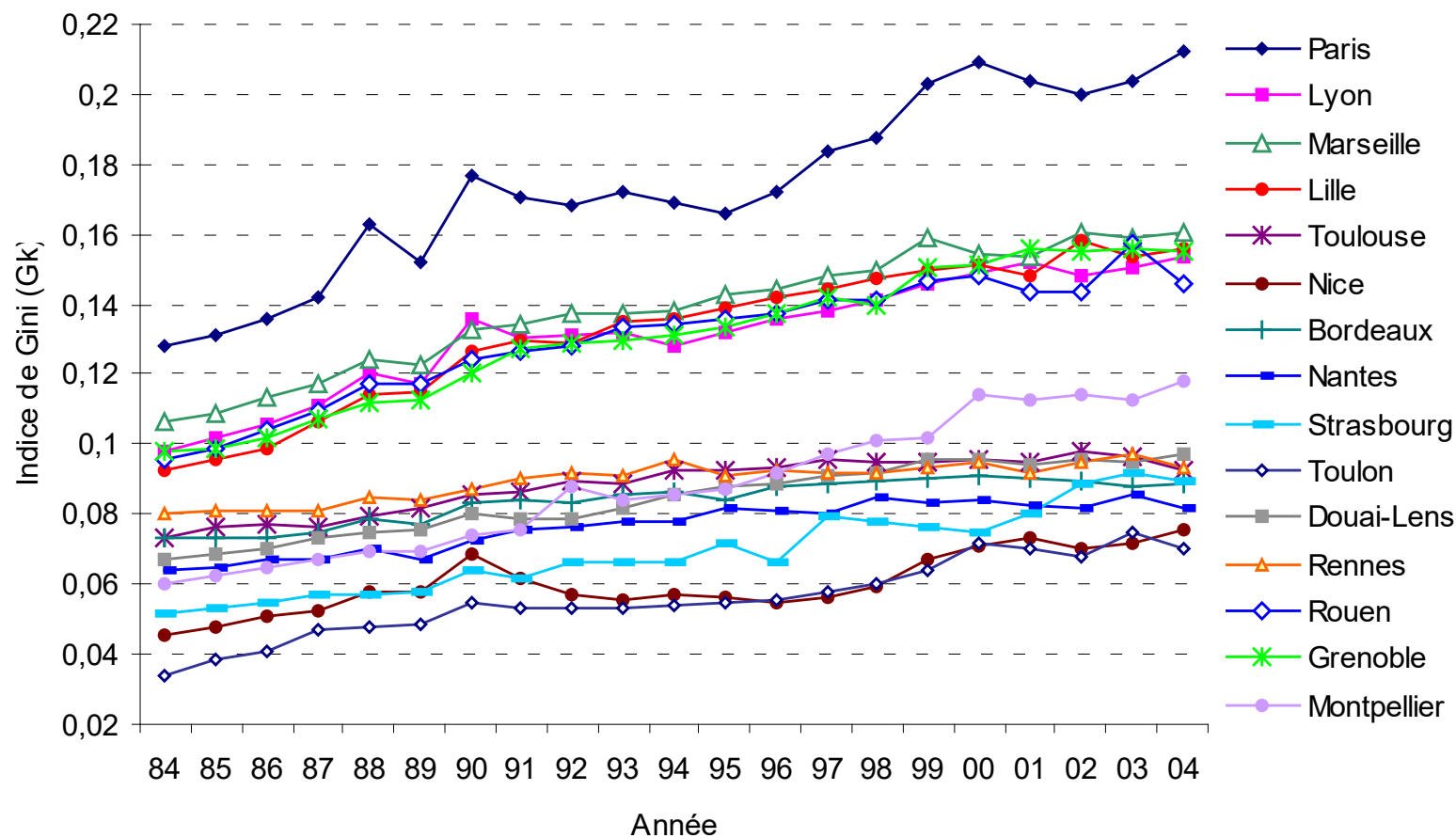
Source : Calculs LET  
d'après enquête ménage  
Lyon 94-95



## ...La pauvreté surtout sur certains espaces

- Une approche par les revenus fiscaux moyens des ménages par commune
  - ✓ un renforcement des inégalités de répartition du revenu fiscal moyen par commune
  - ✓ des inégalités ... à la ségrégation
  - ✓ un processus parallèle d'enrichissement et de paupérisation

# ➤ Croissance de la dispersion... et des inégalités au sein des aires urbaines françaises



# Deux profils qui tirent la ségrégation

- **Des communes pauvres qui « perdent »**
  - ✓ communes au revenu moyen par habitant le plus faible et qui ont une progression inférieure à la progression moyenne, voire des pertes effectives
- **Des communes riches qui « gagnent »**
  - ✓ communes au revenu moyen par habitant le plus fort et qui ont une progression supérieure à la progression moyenne

**Mais, la croissance de la ségrégation est surtout tirée par les secondes**

## ➤ Mexico : exemples de rues « fermées »



## 2 - Quelle accessibilité ?

- **Accessibilité des territoires périphériques**
  - ✓ des travaux sur le niveau de desserte TC
  - ✓ des quartiers « biens desservis » ?
- **Accès à quoi ?**
  - ✓ accès au centre ?
  - ✓ accès aux emplois ? (qui sont de + en + périphériques)
- **Accessibilité à la ville et à ses services ?**
  - ✓ fonctions d'agglomération en périphérie
  - ✓ nature et qualité des services accessibles

# III - Déplacements et inégalités

1 - Peu d'inégalités de mobilité quotidienne

2 - Les déplacements des plus défavorisés

# 1 - Peu d'inégalités de mobilité quotidienne

## Un effet revenu ?

### ➤ Niveaux de mobilité selon le quintile

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
<b>Taux d'accès au volant des plus de 17 ans (%)</b>	37	52	65	70	78
<b>Distance domicile-centre ville</b>	6	6,4	6,2	6	5,1
<b>Distance domicile-travail</b>	4,2	5	5,3	6,1	5,7
<b>Niveaux de mobilité</b>					
<b>Nombre de déplacements</b>	3,5	3,8	3,9	4	4
<b>Distance (km)</b>	11	14	15	17	16
<b>Budget-temps (mn)</b>	63	62	63	67	65
<b>Vitesse (km/h)</b>	10	13	14	15	14

Source : Christelle Paulo, LET, 2003



# Un effet VP !

- Mobilité des accédants et non-accédants au volant par quintile extrême

	Accédants			Non-accédants		
	Q1	Q5	Moyenne	Q1	Q5	Moyenne
<b>Distance domicile-centre</b>	7	5,4	6,4	5,6	4,6	5,5
<b>Distance domicile-travail</b>	6,5	6,7	6,9	3,3	3,5	3,5
<b>Niveaux de mobilité</b>						
<b>Nombre de déplacements</b>	4,3	4,2	4,3	3,2	3,4	3,2
<b>Distance (km)</b>	19	19	20	8	9	9
<b>Budget-temps</b>	71	68	69	60	59	57
<b>Vitesse (km/h)</b>	16	17	17	8	9	9

Source : Christelle Paulo, LET, 2003



# Un effet VP ! (2)

	Accédants			Non-accédants		
	Q1	Q5	Moyenne	Q1	Q5	Moyenne
<b>Parts modales (%)</b>						
Marche à pied	19	19	17	57	46	51
Voiture conducteur	72	72	73	0	0	0
Voiture passager	4	6	5	13	27	21
Transports en commun	3	3	3	27	24	25
<b>Motifs (%)</b>						
Fortement contraints*	53	54	54	53	52	51
Moyennement contraints**	18	20	20	19	17	20
Loisirs	13	16	14	14	21	17
Visites	11	6	8	9	6	9

\*Domicile-travail, accompagnements, restauration au cours de la journée de travail

\*\*Achats quotidiens, santé, démarches administratives....

Source : Christelle Paulo, LET, 2003

# Mobilité quotidienne : peu d'inégalités

- **Essentiellement une inégalité dans l'accès à la VP**
  - ✓ non disponibilité d'une VP, facteur discriminant de la mobilité sur le territoire " pauvre " des boucles Nord de la Seine (Amaouche et al., 2001)
- **+ inégalités horizontales de genre et de génération**
- **Si VP, les pratiques de mobilité sont semblables en fonction du revenu, pour un ménage donné**

Mais, cette mobilité « semblable » a aussi un coût relatif plus élevé pour les ménages les moins riches

# Mobilité quotidienne : pas d'inégalités ?

- La moyenne reflète des situations fortement discriminées
- Mobilité choisie ou mobilité subie ?
- Des situations de “ galère ”

## 2 - Les déplacements des plus défavorisés

- Recherche « Mobilité et grande pauvreté »
- Identifier les besoins ou les freins en termes de déplacements des personnes les plus défavorisées, notamment pour l'accès à l'emploi

# Mobilité et grande pauvreté

- **Analyse de l'évolution des politiques tarifaires**
  - ✓ 120 réseaux de TCU français sur 10 ans
- **Trois enquêtes ciblées sur les plus pauvres :**
  - ✓ une enquête portant sur les politiques d'aides à la mobilité (auprès de structures d'accueil et d'insertion)
  - ✓ une enquête recensant les demandes d'aides à la mobilité des personnes à faible revenu
  - ✓ des entretiens auprès d'une vingtaine de personnes directement concernées

# Des tarifs sociaux plus nombreux et plus discriminants

- Des évolutions tarifaires certaines...
- ...mais avec des trous dans les mailles du filet
- Une nécessaire continuité des dispositifs, selon les revenus...
- ...et une approche individualisée

# Les bénéficiaires des mesures tarifaires discriminantes

	RMI	CES	Chômeurs sous conditions de revenus	Personnes âgées sous conditions de revenus	Jeunes sous cond. de revenus	Chômeurs	Personnes âgées
<b>1993</b>	<b>29</b>	8	<b>47</b>	66	8	19	21
<i>118</i>	<i>25 %</i>	<i>7 %</i>	<i>40 %</i>	<i>56 %</i>	<i>7 %</i>	<i>16 %</i>	<i>18 %</i>
<b>1996</b>	<b>57</b>	10	<b>54</b>	62	15	17	21
<i>103</i>	<i>55 %</i>	<i>10 %</i>	<i>52 %</i>	<i>60 %</i>	<i>15 %</i>	<i>16 %</i>	<i>20 %</i>
<b>1999</b>	<b>64</b>	16	<b>61</b>	71	20	26	20
<i>120</i>	<i>53 %</i>	<i>13 %</i>	<i>51 %</i>	<i>59 %</i>	<i>17 %</i>	<i>22 %</i>	<i>17 %</i>

# Chacun choisit ses pauvres ?

	RMI ET Chômeurs sous conditions de revenus	RMI ET Chômeurs sous conditions de revenus ET Personnes âgées sous conditions de revenus
<b>1993</b> <i>118</i>	19 <i>16 %</i>	11 <i>9 %</i>
<b>1996</b> <i>103</i>	43 <i>42 %</i>	31 <i>30 %</i>
<b>1999</b> <i>120</i>	44 <i>37 %</i>	29 <i>24 %</i>



# Les demandes d'aides au transport des personnes à faibles revenus (1)

- Une perception qui amplifie le phénomène...
  - ✓ 30 % des demandes selon les « autorités »
- ...une demande effective qui relativise mais confirme la réalité du frein
  - ✓ 15 % des demandes exprimées
- Un frein financier dans un contexte d'offre globalement perçue comme satisfaisante

## Les demandes d'aides au transport des personnes à faibles revenus (2)

- Un frein perçu comme surtout lié à l'emploi...
- ... une demande plus diversifiée

# La mobilité : des discours et des pratiques

- **Intériorisation des contraintes**
  - ✓ une description des pratiques à l'encontre du discours
- **Des déplacements limités**
  - ✓ des pratiques circonscrites (lieux et motifs)
- **Un usage rationnel des modes**
  - ✓ beaucoup de marche à pied, utilisation restreinte de la VP
  - ✓ une solidarité limitée
- **Une tarification sociale jugée opaque**

## IV – La question de la gratuité

*Une vrai fausse bonne idée...*

# La question de la gratuité

La gratuité totale des transports collectifs urbains ne se justifie ni pour des raisons sociales ni pour des raisons environnementales.

La gratuité est tout-à-fait pertinente pour les personnes en difficulté financière. Pour les autres usagers, il n'y a aucune raison de priver le réseau des ressources provenant de personnes qui par ailleurs n'hésitent pas à dépenser beaucoup pour leur voiture.

En matière de report sur les transports collectifs, la gratuité n'a que peu d'impact et il est beaucoup plus efficace de jouer sur la qualité de l'offre, notamment le temps de déplacement, et les restrictions d'usage de la voiture.

# Conclusion ?

- Si la puissance publique souhaite réduire les inégalités en termes de déplacements quotidiens...
  - ❖ aider les ménages les plus pauvres à accéder à l'automobile
  - ❖ développer les abonnements sociaux à tarif très réduit pour tous les motifs de déplacements