



**HAL**  
open science

## Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets

Christelle Paulo

► **To cite this version:**

Christelle Paulo. Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets. Economies et finances. Université Lumière - Lyon II, 2006. Français. NNT : . tel-00110553

**HAL Id: tel-00110553**

**<https://theses.hal.science/tel-00110553>**

Submitted on 30 Oct 2006

**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.

**UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2**  
**FACULTÉ DE SCIENCES ÉCONOMIQUES ET DE GESTION**

**Inégalités de mobilités :**  
*disparité des revenus, hétérogénéité des effets*

**Thèse**

pour l'obtention du

Doctorat de Sciences Économiques mention Économie des Transports

Présentée et soutenue publiquement par

**Christelle PAULO**

Le 5 juillet 2006

**Jury :**

Gérard CLAISSE (directeur de thèse), Directeur de Recherche au Laboratoire d'Économie des Transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État

Yves CROZET, Professeur à l'Université Lyon 2

Gabriel DUPUY (rapporteur), Professeur à l'Université Paris 1

Vincent KAUFMANN, Professeur à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Jean-Pierre ORFEUIL (rapporteur), Professeur à l'Université Paris 12

Pascal POCHE, Chargé de Recherche au Laboratoire d'Économie des Transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État



**UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2**  
**FACULTÉ DE SCIENCES ÉCONOMIQUES ET DE GESTION**

**Inégalités de mobilités :**  
***disparité des revenus, hétérogénéité des effets***

**Thèse**

pour l'obtention du

Doctorat de Sciences Économiques mention Économie des Transports

Présentée et soutenue publiquement par

**Christelle PAULO**

Le 5 juillet 2006

**Jury :**

Gérard CLAISSE (directeur de thèse), Directeur de Recherche au Laboratoire d'Économie des Transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État

Yves CROZET, Professeur à l'Université Lyon 2

Gabriel DUPUY (rapporteur), Professeur à l'Université Paris 1

Vincent KAUFMANN, Professeur à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Jean-Pierre ORFEUIL (rapporteur), Professeur à l'Université Paris 12

Pascal POCHE, Chargé de Recherche au Laboratoire d'Économie des Transports, Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État



## *Remerciements*

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à mon directeur de thèse, Gérard Claisse, qui m'a suivie avec rigueur et patience dans la construction de ce travail dont il est l'instigateur. Je tiens à lui exprimer toute ma gratitude.

Je remercie tout aussi sincèrement et chaleureusement Pascal Pochet, qui m'a consacré beaucoup de son temps. Ce travail doit beaucoup à ses relectures critiques et minutieuses, à ses conseils ainsi qu'à son soutien sans faille.

Merci à Lourdes Diaz Olvera et Didier Plat qui ont accepté de lire et de commenter certaines parties de cette thèse. Leur écoute, leur gentillesse et leurs encouragements à persévérer dans les moments les plus difficiles m'ont beaucoup aidée. Je souhaiterais également remercier Dominique Mignot pour la confiance qu'il m'a témoignée tout au long de ces années ainsi que pour l'intérêt qu'il a accordé à cette recherche.

Un grand merci à toute l'équipe du Laboratoire d'Economie des Transports pour son accueil chaleureux, sa solidarité et sa bonne humeur. Je remercie tout particulièrement Marie Blanchard, Jean-Pierre Nicolas, Martine Sefsaf et Florence Toilier pour leur aide en diverses circonstances. Merci à Marie-Andrée Buisson pour m'avoir encouragée à entreprendre cette thèse.

Ces années n'auraient pas été les mêmes sans les amitiés qui les ont accompagnées. J'ai une pensée particulière pour les anciens et actuels doctorants ou post-doctorants du LET avec lesquels j'ai passé d'excellents moments : Anne, Bibata, Céline, Gérard, Isabelle, Lisa, Sahab, Valérie, Wafi.

Un grand merci à mes amis de longue date, Laurence, Salima et Thomas, qui ont toujours eu le bon mot au bon moment. Merci à Brian, Céline, Christèle, Solange et Stéphane, qui grâce à leur humour, m'ont aidée à garder le moral et la motivation. Merci aussi à Michel et Sylvie pour leur attention constante qui m'a beaucoup touchée.

C'est avec émotion que je tiens à remercier mes parents, mes grands-parents et ma sœur adorée, Gigi. Leur affection, leur générosité et leur complicité m'ont été d'un grand réconfort.

Enfin, je te remercie Pierre. Malgré les moments de doutes et d'angoisse, nos années de thèse resteront, sans aucun doute, d'excellents souvenirs. Au jeu de la rapidité tu as gagné et il était temps que j'en termine !



# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>9</b>
<b>1 - RENOUVELLEMENT DE LA QUESTION SUR LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ</b>	<b>10</b>
<b>2 - POUR UNE APPROCHE INTÉGRÉE ET DÉSAGRÉGÉE DES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ</b>	<b>13</b>
<b>CHAPITRE 1 - INÉGALITÉS ET MOBILITÉS : LE CADRE D'ANALYSE.....</b>	<b>19</b>
<b>1 - INÉGALITÉS ET ÉQUITÉ : PERSPECTIVES THÉORIQUES</b>	<b>20</b>
<b>2 - INÉGALITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES : ÉVOLUTIONS ET MUTATIONS</b>	<b>39</b>
<b>3 - MOBILITÉS : NOUVELLES NORMES ET ENJEUX SOCIAUX</b>	<b>60</b>
<b>CHAPITRE 2 - APPRÉHENDER LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ.....</b>	<b>77</b>
<b>1 - DIVERSITÉ DES APPROCHES</b>	<b>78</b>
<b>2 - CHOIX MÉTHODOLOGIQUES</b>	<b>87</b>
<b>3 - DÉMARCHE D'ANALYSE</b>	<b>110</b>
<b>CHAPITRE 3 - ACCÈS À L'AUTOMOBILE : DIFFUSION ÉLARGIE, INÉGALITÉS SUBIES.....</b>	<b>119</b>
<b>1 - INÉGALITÉS D'ÉQUIPEMENT ET DE MOTORISATION DES MÉNAGES</b>	<b>120</b>
<b>2 - INÉGALITÉS D'ACCÈS AU VOLANT DES INDIVIDUS</b>	<b>146</b>
<b>3 - EN CONCLUSION : ENTRE EXCLUSION ET DÉPENDANCE, DES INÉGALITÉS PERSISTANTES</b>	<b>169</b>
<b>CHAPITRE 4 - AU QUOTIDIEN : MOBILITÉS CONTRAINTES, INÉGALITÉS RESTREINTES.....</b>	<b>173</b>
<b>1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE</b>	<b>174</b>
<b>2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE SELON LE CYCLE DE VIE DE L'INDIVIDU</b>	<b>188</b>
<b>3 - EN CONCLUSION : AU QUOTIDIEN, L'AUTOMOBILITÉ AU CŒUR DES INÉGALITÉS</b>	<b>223</b>
<b>CHAPITRE 5 - LE WEEK-END : MOBILITÉS DIVERSIFIÉES, INÉGALITÉS RENFORCÉES.....</b>	<b>229</b>
<b>1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE FIN DE SEMAINE</b>	<b>230</b>
<b>2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE FIN DE SEMAINE SELON LE CYCLE DE VIE DE L'INDIVIDU</b>	<b>245</b>
<b>3 - EN CONCLUSION : LE WEEK-END, D'INÉGALES POTENTIALITÉS DE DÉPLOIEMENT DES MOBILITÉS</b>	<b>269</b>
<b>CHAPITRE 6 - A LONGUE DISTANCE : MOBILITÉS PLURIELLES, INÉGALITÉS STRUCTURELLES.....</b>	<b>275</b>
<b>1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE LONGUE DISTANCE</b>	<b>276</b>
<b>2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE</b>	<b>294</b>
<b>3 - EN CONCLUSION : DES MOBILITÉS DE LONGUE DISTANCE DISTINCTIVES</b>	<b>314</b>



<b>CONCLUSION .....</b>	<b>321</b>
<b>1 - PORTÉE ET LIMITES DES CHOIX MÉTHODOLOGIQUES</b>	<b>322</b>
<b>2 - PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'APPROCHE EMPIRIQUE</b>	<b>325</b>
<b>3 - PISTES DE REFLEXION POUR UNE GESTION DURABLE DES MOBILITÉS</b>	<b>335</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>343</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>363</b>
<b>LISTE DES FIGURES .....</b>	<b>373</b>
<b>1 - LISTE DES TABLEAUX</b>	<b>373</b>
<b>2 - LISTE DES GRAPHIQUES</b>	<b>376</b>
<b>3 - LISTE DES ENCADRÉS</b>	<b>380</b>
<b>4 - LISTE DES ANNEXES</b>	<b>381</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>383</b>

# Introduction

Les sociétés modernes font face à une croissance des mobilités qui prennent place sur des échelles spatiales toujours plus étendues. La maîtrise de cette tendance de long terme est dorénavant envisagée dans une perspective de durabilité qui suppose de trouver des solutions efficaces d'un point de vue économique, viables d'un point de vue environnemental et équitables d'un point de vue social, aux enjeux soulevés par l'accroissement des déplacements. Le thème de la durabilité focalise aujourd'hui l'attention des chercheurs et des décideurs politiques car les logiques qui le sous-tendent sont parfois non convergentes voire contradictoires. Pourtant c'est à travers ce prisme à trois dimensions que les politiques de transport devront désormais être évaluées. La gestion durable des mobilités est une problématique riche et complexe qui a donné de nouvelles orientations aux recherches dans le domaine des transports. C'est dans ce contexte que s'inscrit notre questionnement sur les liens entre inégalités économiques et mobilités.

Cette thèse a tout d'abord été motivée par le constat selon lequel les questions liées à l'équité sociale des politiques de transports sont le parent pauvre de la réflexion en matière de développement durable. En effet, malgré la volonté affirmée dans divers textes législatifs d'intégrer les implications en termes de justice sociale des projets de transport, les connaissances accumulées sur le sujet demeurent relativement réduites. L'héritage des Trente Glorieuses, la démocratisation de l'accès à la motorisation des ménages ainsi que l'amélioration généralisée des conditions de mobilité expliquent probablement ce relatif désintérêt de la communauté scientifique au repérage, à l'identification et à l'évaluation des diverses formes d'inégalités dans les pratiques de mobilité.

Dans un contexte socio-économique caractérisé par le ralentissement de la croissance économique et la montée des situations de précarité sociale, la prise de conscience progressive que certaines parties de la population pouvaient rencontrer des difficultés persistantes pour se déplacer a permis de réactualiser la question des inégalités de mobilité. Cela s'est notamment traduit par le lancement d'un vaste programme de recherche sur la thématique « Déplacements et inégalités » sous l'égide du Ministère Français de l'Équipement et des Transports à la fin des années quatre-vingt-dix. Les recherches dans ce domaine sont donc très récentes. Elles sont

pourtant indispensables pour améliorer, dans les années à venir, la prise en compte des objectifs d'équité ou de justice sociale dans la définition des politiques publiques de transport. Dans cette perspective des efforts doivent être consentis pour favoriser le rapprochement entre des contributions d'horizons divers (économie, sociologie, géographie, psychosociologie...) qui ont toute leur place dans la compréhension des phénomènes qui tissent les liens complexes entre inégalités socio-économiques et mobilités.

## **1 - RENOUVELLEMENT DE LA QUESTION SUR LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ**

En plus du cadre général que constitue la définition de politiques de développement durable des transports, deux autres facteurs participent selon nous à remettre la question des inégalités économiques de mobilité sur le devant de la scène. Le premier tient à l'importance croissante qu'occupent les mobilités dans les modes de vie contemporains, le second renvoie à l'évolution récente du phénomène inégalitaire.

### **1.1. De nouvelles exigences de mobilité**

Au cours des dernières décennies, l'amélioration des conditions de mobilité s'est concrétisée par un accroissement significatif des vitesses des déplacements [Madre et Maffre, 1997 ; Orfeuill, 1999 ; Wiel, 1999]. La généralisation de la conduite automobile et le développement d'infrastructures efficaces ont permis de lever les barrières géographiques offrant aux automobilistes une meilleure accessibilité aux lieux [Dupuy, 1999 ].

L'ère de la mobilité facilitée s'est accompagnée de l'émergence de nouvelles « normes ». Celles-ci font échos aux impératifs de flexibilité et de réactivité imposés par les modifications du système productif. Les zones de recrutement et de prospection se sont élargies et l'installation d'un chômage de masse a rendu le marché de l'emploi plus concurrentiel [Orfeuill, 2004]. La mobilité est devenue une nécessité pour toutes les catégories d'actifs (employés, ouvriers, cadres...) et cela indépendamment de leurs capacités à s'y conformer. Les nouvelles exigences de mobilité se manifestent également à travers l'importance grandissante accordée au « choix » dans l'organisation des modes de vie contemporains. Face à l'instabilité et à la précarité des rapports au travail, chacun souhaite pouvoir sélectionner avec attention son lieu de résidence, l'établissement scolaire des enfants, les lieux de sorties... Cette dynamique du choix traverse les dimensions les plus routinières de la vie quotidienne (achats, santé, loisirs ...) comme les plus

occasionnelles. En matière d'occupation du temps libre, par exemple, les excursions, les départs en week-end et les vacances, si possible dans des lieux lointains et exotiques sont fortement valorisés. Dans ce contexte, l'immobilité, l'ancrage à un seul lieu, la sédentarité sont fortement dépréciés [Le Breton, 2004a].

Nécessaire au développement économique comme à l'insertion des individus, la mobilité est également synonyme de liberté et d'autonomie. Ainsi, bien que l'accroissement des déplacements, en particulier lorsqu'ils sont motorisés, apparaisse comme une source de nuisances, la mobilité demeure empreinte de valeurs positives. Cela ne signifie pas pour autant que la mobilité soit toujours recherchée ou appréciée par tous. L'expérience parfois douloureuse des ménages périurbains confrontés à de longues navettes quotidiennes illustre bien des situations de mobilité contrainte [Baudelle et al, 2004 ; Rougé, 2005]. Il reste que la mobilité s'impose comme une valeur centrale de la modernité et il paraît difficile d'inverser la tendance. Pour certains elle révèle même un nouveau mode de management qui opposerait les « *réactifs* », « *les grands* », « *les mobiles* » aux « *rigides* », « *les petits* », « *les immobiles* » [Boltanski et Chiapello, 1999, p. 168 et 179], le différentiel d'aptitude à la mobilité apparaissant alors comme un nouveau critère de hiérarchie.

Dans un contexte où toutes les alternatives modales ne se valent pas, pouvoir se déplacer sans entrave, en combinant des schémas d'activités plus ou moins complexes est aujourd'hui indispensable à l'insertion économique et sociale des personnes. Pour autant, nous ne disposons pas tous de capacités égales pour faire face à ces exigences qui modifient en profondeur notre rapport à l'espace et au temps. C'est pourquoi la question des inégalités de mobilité est selon nous primordiale. De multiples facteurs concourent à l'élaboration d'un projet de mobilité comme à la concrétisation du déplacement. Les conditions d'accès aux systèmes techniques des transports, la qualité de l'information, l'aptitude à se mouvoir et à repérer dans l'espace interviennent dans les pratiques effectives, au même titre que des facteurs de nature différente comme les valeurs, les aspirations, les appréhensions et les craintes [Begag, 1991, 1995 ; Harzo et al., 2001 ; Kaufmann, 2001 ; Le Breton, 2004a ; Orfeuil, 2004]. Dans le cadre de notre thèse, nous nous concentrerons plus modestement sur le rôle du revenu au sein de cet ensemble explicatif.

## **1.2. L'évolution du contexte socio-économique**

Au plan macroéconomique, les dernières décennies se caractérisent par une évolution du phénomène inégalitaire. Pendant les Trente Glorieuses, en France et dans la plupart des pays de

l'OCDE, croissance économique (augmentation des richesses), justice sociale (meilleur partage des richesses) et idéal démocratique (égalité des droits et des chances) font bon ménage dans le cadre d'une économie de marché et de plein emploi fortement régulée par l'Etat-Providence. Au début des années soixante-dix, la crise économique remet en cause ce cercle vertueux et le modèle égalitaire. Dans tous les pays de l'OCDE, les vingt dernières années sont marquées soit par une montée du chômage (France, Espagne ...) soit par une baisse des salaires réels notamment des travailleurs les moins qualifiés (Etats-Unis, Royaume Uni...).

En France, les statistiques disponibles sur les inégalités socio-économiques ne permettent pas de conclure unanimement à un accroissement de leur ampleur. La dernière décennie se caractériserait par une stagnation des écarts de niveau de vie après une longue période de baisse. Pourtant la perception d'une accentuation des inégalités est bien réelle : elle se reflète dans le discours politique - avec des thèmes comme « la fracture sociale », « l'insécurité sociale », et plus récemment « l'état d'urgence sociale » - comme dans celui des acteurs. Le passage d'une société industrielle fortement structurée autour de la hiérarchie salariale à une société « post-industrielle » marquée par l'individualisation des parcours, s'est accompagné de l'émergence de nouvelles inégalités qui participent à une profonde remise en cause de la structure sociale. Aux inégalités traditionnelles se superposent désormais des inégalités intra-catégorielles au sein de groupes autrefois jugés homogènes [Cohen, 1997 ; Dubet, 2001 ; Fitoussi et Rosanvallon, 1996]. Appréhendées hier au sein d'un rapport social, les inégalités deviennent multiformes, s'individualisent et s'insinuent aujourd'hui dans des moments déterminés de l'existence.

L'ensemble de ces transformations sociétales participent au renouvellement de la thématique sur les inégalités sociales. C'est au sein de ce domaine de recherche très large que s'inscrit notre travail, dans la mesure où les capacités différenciées de mobilité constituent selon nous un élément fondamental de production<sup>1</sup> et de reproduction des inégalités socio-économiques.

---

<sup>1</sup> Les compétences acquises en matière de mobilité n'apparaissent pas seulement comme la simple conséquence de la répartition des différents types de capitaux (économique, social et culturel), elles constituent également une composante active de la position sociale : « *c'est notamment parce qu'elles sont peu mobiles que les populations démunies sont démunies* » [Levy, 2000, p. 160].

## **2 - POUR UNE APPROCHE INTÉGRÉE ET DÉSAGRÉGÉE DES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ**

Les connaissances accumulées sur la thématique des inégalités de mobilité se sont principalement développées sur un mode catégoriel (les jeunes, les femmes, les résidents des quartiers sensibles...) et sont pour l'essentiel restées centrées sur les pratiques quotidiennes. On manque d'analyses capables de fournir une vision globale du rôle du revenu dans les pratiques de déplacements quotidiennes ou plus occasionnelles. Partant de ce constat, cette thèse tente de mieux cerner le lien entre inégalités de revenu et mobilités, en intégrant les différentes facettes de la mobilité dite « réversible » [Kaufmann, 1999] et en désagrégant l'analyse par groupe de cycle de vie. Nous proposons ainsi d'identifier, de mesurer et d'interpréter les inégalités de mobilité grâce à des indicateurs simples permettant de rendre compte de la complexité du phénomène étudié.

### **2.1. Identifier, mesurer et interpréter les inégalités économiques de mobilité**

Pour mieux comprendre les difficultés qu'éprouve la socio-économie des transports à analyser les inégalités en matière de mobilité, il suffit d'envisager les problèmes que peuvent soulever l'identification, la mesure et la correction de situations inégalitaires en l'absence de normes concrètes concernant les niveaux et les comportements de mobilité. En effet, le déplacement n'est qu'exceptionnellement un but en soi, il s'agit d'un bien intermédiaire dont la consommation est nécessaire à la réalisation d'activités économiques et sociales. D'importants niveaux de mobilité peuvent être tout autant l'expression d'un mode de vie contraint par la dispersion spatiale des activités et un choix résidentiel limité, que l'expression d'un mode de vie non contraint par les ressources financières, voire l'expression de l'aspiration à un mode de vie valorisant fortement la capacité à se mouvoir dans l'espace. De la même manière, une faible mobilité peut être tout autant l'expression d'un mode de vie contraint par de faibles aptitudes à la mobilité, liées par exemple au manque de moyens financiers, que l'expression d'un mode de vie non contraint, caractérisé par la centralité des lieux d'emploi et de résidence et organisé autour de relations de proximité.

Cette difficulté méthodologique, inhérente aux caractéristiques du bien transport, explique probablement que la plupart des recherches qui se proposent de prendre en compte la dimension sociale de la mobilité, circonscrivent souvent leur analyse à la mobilité d'individus rencontrant des difficultés dans d'autres dimensions de leur vie (précarité familiale et professionnelle,

pauvreté, résidants des quartiers « sensibles ») et pour lesquels la mobilité peut être un obstacle supplémentaire. Les inégalités sont assez rarement envisagées dans leur globalité et les comparaisons entre groupes socio-démographiques ou entre classes de revenu demeurent peu fréquentes. C'est pourtant l'orientation que nous souhaitons donner à ce travail.

La mobilité permet de conjuguer les opportunités et les contraintes de la vie quotidienne. Elle résulte des pratiques sociales, dictées et structurées par les exigences de la vie professionnelle, personnelle ou familiale et par les aspirations de chacun. Elle dépend également du système de transport (accès aux modes, développement des infrastructures...) et de la structure spatiale qui sert de support au déplacement (centre-ville, zone péri-urbaine, campagne...). Aussi, semble-t-il impossible de fixer des critères quantitatifs précis en termes de fréquence, de distance ou de vitesse de déplacement afin de hiérarchiser les situations. Nous partons de l'hypothèse qu'en raisonnant sur des groupes socio-démographiques relativement homogènes au regard du cycle de vie et de l'activité professionnelle, il est possible d'espérer obtenir une bonne appréciation de ce qui relève du niveau de vie dans les écarts de mobilité observés. L'interprétation des inégalités de mobilité est à resituer dans le cadre de la diversité des modes de vie. La mobilité n'étant qu'un vecteur permettant d'articuler des activités situées dans l'espace et dans le temps, elle dépend de facteurs individuels (âge, activité, caractéristiques du ménage ...) et collectifs (horaires de travail, d'achats, vacances scolaires...). Ainsi, les déplacements s'ordonnent selon des critères qui n'échappent pas à une certaine logique organisationnelle et qu'une approche selon la position dans le cycle de vie permettra de rationaliser.

En l'absence de définition stabilisée, les inégalités de mobilité seront donc définies comme les différences de niveaux et de comportements de mobilité entre les individus situés en bas de l'échelle sociale et ceux qui se situent au-dessus. La position sociale est une caractéristique qui ne peut être mesurée qu'imparfaitement à l'aide de divers critères de substitution tels que le revenu, le degré d'instruction, la profession, le patrimoine... Compte tenu des informations dont nous disposons, la position sociale des individus sera appréhendée grâce au revenu par unité de consommation (uc) du ménage de rattachement. Croisée avec le niveau d'études, cette information aurait permis d'obtenir une meilleure approximation de la situation sociale. Cependant, une fois la position dans le cycle de vie déterminée, cette opération conduit à des sous-groupes de faible taille et donc peu représentatifs.

L'identification des inégalités de mobilité consistera donc à mesurer des écarts de mobilité entre des individus classés selon leur revenu par UC et à mettre en parallèle le degré de concentration de ces niveaux avec la concentration des revenus. Pour ce faire deux types d'indicateurs seront

mobilisés : le rapport entre quintiles extrêmes (Q5/Q1) et les indices de concentration calculés sur les niveaux de mobilité en classant les individus par ordre croissant de revenu par uc. Nous serons alors en mesure d'analyser comment les inégalités qui affectent la distribution des revenus, se répercutent sur les niveaux et les comportements de mobilité. Le processus de co-détermination entre mobilité et position sociale sera principalement abordé dans ce sens.

## 2.2. Intégrer les différentes composantes de la mobilité

Notre approche s'intéresse à la mobilité effective, c'est-à-dire aux déplacements réalisés et non au potentiel de mobilité qui peut ou non être exploité du fait des barrières financières mais également physiques (handicaps, maladie...) ou psychologiques, qu'il nous est impossible de prendre en compte à partir des enquêtes de mobilité classiques (enquêtes ménages déplacements, enquêtes nationales transport). L'attention est donc portée sur le résultat des arbitrages individuels ou collectifs conduisant à la concrétisation du déplacement.

Les études sur la mobilité distinguent généralement les flux en fonction de la portée spatiale du déplacement et de son inscription temporelle. Partant de ces deux dimensions, la typologie établie par Kaufmann [1999] propose quatre types de mobilités, qui renvoient à des rythmes sociaux, à des lieux et à des temporalités distinctes (Tableau 1). Le bassin de vie sert de cadre de référence spatiale, tandis que l'intention de retour à court terme au domicile est utilisée comme unité temporelle. Notre recherche s'intéresse à la mobilité non définitive, c'est-à-dire aux déplacements circulaires, s'inscrivant dans des temporalités plus ou moins courtes (mobilité quotidienne, voyage), quel que soit l'espace dans lequel elles se déroulent. Cette mobilité « réversible » permet la réalisation d'activités répétitives ou plus épisodiques.

**Tableau 1 : Le système de mobilité spatiale**

	<b>Mouvement interne à un bassin de vie</b>	<b>Mouvement vers l'extérieur d'un bassin de vie</b>
Mouvement cyclique	Mobilité quotidienne	Voyage
Mouvement linéaire	Mobilité résidentielle	Migration

*Source : Kaufmann [1999]*

Les différents types de déplacements entretiennent des liens étroits et forment un système. Entre 1982 et 1993, dans un contexte de croissance de long terme des mobilités, les enquêtes périodiques mettent en évidence des résultats assez contrastés concernant l'évolution des segments de la mobilité. D'une part on observe un rattrapage des niveaux de mobilité locale de semaine, des catégories modestes par rapport aux plus aisées et cela malgré la faible croissance



des revenus [Gallez et al., 1997]. D'autre part, la mobilité annuelle de longue distance enregistre un dynamisme important qui s'accompagne d'un élargissement des écarts entre individus opposés dans la hiérarchie des revenus [Orfeuil et Soleyret, 2002 ; Potier et Zegel, 2002 Rouquette, 2001]. Pour rendre compte des logiques inégalitaires, parfois divergentes qui peuvent exister sur les segments de la mobilité, nous chercherons à mettre en lumière le rôle du revenu sur les pratiques effectives de mobilité quotidienne, de week-end et de longue distance, telles qu'elles peuvent être observées grâce aux enquêtes statistiques sur la mobilité (enquête ménages déplacements, enquête nationale transport).

Dans la logique de ce qui vient d'être énoncé, nous nous efforcerons donc de fournir un schéma d'analyse permettant de repérer et d'identifier les formes d'inégalités de mobilité qui prennent place à différentes échelles spatio-temporelles de réalisation des déplacements. Notre objectif est de fournir un système explicatif du rôle du revenu sur les mobilités. Pour cela nous comparerons à la fois les niveaux (nombre de déplacements, distances, budget-temps, vitesse) et les comportements de déplacements (mode, motif, répartition spatiale...) selon le niveau de vie. L'analyse conjointe des pratiques quotidiennes, de week-end et de longue distance permettra de tester la robustesse des résultats obtenus et d'envisager, le cas échéant, d'éventuelles articulations entre ces formes d'inégalités. La production de résultats empiriques permettra alors de démontrer et d'asseoir sur des bases communes, des effets parfois connus ou intuitivement identifiés mais issus d'études portant sur des catégories spécifiques de la population.

\*\*\*

Pour répondre à nos objectifs de départ, nous avons organisé notre travail autour de deux grandes parties : l'une théorique et factuelle permettant de poser notre cadre de réflexion afin de préciser notre problématique et de présenter les outils mobilisés pour y répondre (Chapitres 1 et 2), l'autre empirique proposant d'identifier et de mesurer l'impact du revenu sur l'accès à la mobilité motorisée (Chapitre 3) et sur les pratiques de mobilité de semaine, de fin de semaine et de longue distance (Chapitres 4, 5 et 6).

Dans le premier chapitre de la thèse, nous avons effectué une synthèse bibliographique afin de définir le socle théorique et le contexte factuel de notre réflexion. Cette première étape nous conduira à préciser les notions d'inégalité et d'équité à travers notamment un survol rapide des théories de la justice sociale. Nous exposerons ensuite les principales transformations sociétales en lien avec notre recherche. Comment ont évolué les inégalités socio-économiques au cours des

dernières décennies ? Que peut-on dire des inégalités économiques, sociales et spatiales ? Quelles sont les principales transformations qui caractérisent l'évolution des pratiques de mobilité ? En quoi les capacités de mouvement sont aujourd'hui indispensables à l'insertion des individus ? A l'issue de ce premier chapitre nous serons en mesure de préciser notre questionnement de départ. Dans le chapitre 2, après avoir situé notre travail par rapport aux recherches réalisées sur le sujet, nous reviendrons plus en détail sur les orientations de notre approche empirique ainsi que sur le choix des données et les méthodes utilisées.

Parce que l'automobile est un déterminant essentiel des pratiques de déplacement, nous consacrerons le troisième chapitre à l'analyse des inégalités économiques qui pèsent sur les différentes dimensions constitutives de l'accès à la mobilité motorisée. Nous analyserons les inégalités d'équipement et de motorisation des ménages, les inégalités d'accès au permis de conduire et à la conduite automobile. Dans les chapitres quatre, cinq et six nous étudions respectivement les inégalités de pratiques de mobilité de semaine, de week-end et de longue distance. Ces chapitres présentent en détail le rôle du revenu en tenant compte des échelles spatiales et temporelles dans lesquels s'inscrivent les déplacements. Ils permettent ainsi de différencier l'impact du revenu sur les schémas de mobilité et offre des visions complémentaires des logiques inégalitaires à l'œuvre. Cette approche propose de cerner la mobilité dans toute sa diversité et d'enrichir nos connaissances sur les mobilités de fin de semaine et de longue distance qui demeurent relativement peu étudiées en dépit de l'importance croissante qu'occupent les mobilités de loisirs et de tourisme.

A l'issue de ce travail nous proposons en conclusion une lecture transversale des différents chapitres de la thèse afin d'articuler les principaux résultats de notre analyse.



# Chapitre 1

## Inégalités et mobilités : le cadre d'analyse

La thématique des inégalités suscite un attrait scientifique inépuisable et interroge, à des titres divers, la plupart des sciences humaines et sociales. Chaque discipline a cependant ses propres approches. En dépit de ce relatif cloisonnement disciplinaire, nous avons souhaité adopter une démarche transversale pour préciser le champ de notre recherche. Ce choix permet de croiser des apports assez différents afin de proposer des réponses aux questions complexes que soulève la problématique des inégalités : définition, conceptualisation, formation, reproduction, évolution, correction... Ces éclairages multiples tracent également des pistes de réflexion pertinentes pour mieux prendre en compte l'objectif d'équité sociale dans la définition des politiques publiques. Loin de prétendre à l'exhaustivité, ce premier chapitre procède donc d'une démarche synthétique visant à articuler des contributions qui nous ont paru éclairantes sur le sujet. Il permet ainsi de mieux cerner le contexte théorique et socio-économique dans lequel s'inscrit l'analyse des inégalités de mobilité.

Ce travail de recomposition et de mise en perspective suivra trois grandes directions. La première rend compte du socle théorique de la réflexion (1.). Nous présentons alors différentes approches qui permettent de penser les inégalités dans la société. Puis nous exposons les contributions issues de la philosophie morale et de l'économie politique qui mettent l'accent sur la dimension éthique du problème. La seconde explicite le contexte factuel de la recherche (2.). Les constats statistiques issus d'études empiriques permettront de tracer les évolutions les plus récentes en matière d'inégalités de niveau de vie, d'accès à l'éducation et de maîtrise de l'espace, sans négliger la dimension sexuée des inégalités. Enfin, dans une troisième partie nous rappellerons les transformations qui caractérisent les mobilités quotidiennes ou moins habituelles, en lien avec les modes de vie. Ces évolutions laissent émerger de nouvelles normes de mobilité diversement partagées et donc porteuses d'enjeux sociaux (3.).

## 1 - INÉGALITÉS ET ÉQUITÉ : PERSPECTIVES THÉORIQUES

Nous commençons par clarifier les notions d'inégalité, d'égalité et d'équité (1.1.). La question des inégalités nous interroge sur les rapports que la société entretient avec l'égalité comme valeur, c'est pourquoi nous rendrons compte des débats éthiques permettant de préciser le contenu normatif de la notion d'équité (1.2.). Cette étape nous conduira à exposer les déclinaisons possibles des différents principes de justice dans le domaine des transports (1.3.).

### 1.1. Inégalité, égalité, équité : les termes du débat

Travailler sur les notions d'inégalité, d'égalité et d'équité suppose avant tout un effort de précision sémantique afin d'écartier autant que possible les erreurs et les confusions. Ces termes admettent parfois plusieurs interprétations et la difficulté d'une tentative de définition résulte du jugement moral et des partis pris éthiques qui peuvent être sous-jacents. La manière de hiérarchiser les apports ne peut se soustraire à une certaine subjectivité. On s'efforcera néanmoins de limiter cet écueil afin de définir le plus clairement possible les concepts utilisés dans la suite de ce travail.

#### 1.1.1. Comment définir l'inégalité ?

Toute différenciation entre les individus est-elle une inégalité ? A partir de quel moment certaines différences peuvent s'interpréter en termes d'inégalités ? Comment définir l'inégalité dans les sociétés démocratiques contemporaines ? Telles sont les questions auxquelles nous tenterons de répondre en nous fondant sur les apports de différentes disciplines.

##### 1.1.1.1. Fondements philosophiques et sociologiques

L'approche philosophique des inégalités est ancienne. La première analyse moderne, attribuée à Rousseau, s'oppose à la pensée antique d'Aristote et de Platon qui légitiment l'existence des inégalités sociales sur des capacités naturelles différentes<sup>1</sup> [Corcuff, 2000]. Rousseau démontre que l'ordre naturel est l'égalité et que les inégalités naissent de l'entrée en société et de l'avènement de la propriété privée<sup>2</sup>. Il pose ainsi les bases d'une réflexion sur les inégalités en insistant sur leur dimension sociale et en précisant le rôle de l'autorité publique qui doit veiller à les contenir pour maintenir le contrat social viable.

<sup>1</sup> Ainsi pour Aristote l'inégalité est naturelle : « *Les hommes sont libres et esclaves par nature (...). L'homme et la femme sont par nature tel que le premier est supérieur au second* ».

<sup>2</sup> Voir le Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes (1755) et Du contrat social (1762).

Une autre contribution de poids, permettant de bien comprendre les difficultés rencontrées quant à la formulation d'une définition concrète et précise de l'inégalité revient à Tocqueville [1840]. L'auteur explique que le passage d'un état social aristocratique, générateur d'inégalités statutaires, à un état social démocratique caractérisé par la liberté et l'égalité des individus a été possible grâce à « *la progression durable et irrésistible de l'égalité des conditions* ». Celle-ci agirait ainsi comme un processus auto-entretenu car plus l'égalité progresse, plus les inégalités deviennent intolérables et doivent être éradiquées<sup>1</sup>. Cette approche illustre l'impossibilité de donner des contours précis et figés à la notion d'inégalité. Ce thème renvoie en effet à un contenu sans cesse renouvelé de sorte que certaines situations jugées comme inégalitaires aujourd'hui ne l'étaient pas hier [Fitoussi et Savidan, 2003]. On comprend mieux dès lors le flou attaché à la plupart des définitions.

En sociologie, la question des inégalités sociales a tout d'abord été pensée à travers celle des classes sociales. Plusieurs théories tentent d'identifier les critères qui participent à la formation de groupes sociaux distincts. Chacune se propose de mettre en évidence les processus complexes qui produisent les inégalités. Marx (1848) affirme le rôle essentiel du système économique dans l'élaboration des différences sociales et des inégalités. Les *rappports* de domination qui découlent du processus de production, structurent la société en *classes* fondamentalement opposées<sup>2</sup>. Les théories sociologiques de la stratification sociale, développées à la suite des travaux de Weber (1922), envisagent une combinaison de critères permettant d'expliquer les logiques de division. Contrairement à Marx, Weber propose une représentation non conflictuelle de la société par la gradation progressive des strates<sup>3</sup>. Il distingue dans la société trois sortes de hiérarchies qui correspondent à trois ordres : *l'ordre économique* qui détermine *le revenu* ou *la classe* de l'individu, *l'ordre social* qui définit *le prestige* ou *l'honneur social* et *l'ordre politique* qui définit *le pouvoir* [Boudon et Bourricaud, 1982 ; Bosc, 1993]. C'est la distribution des ressources autour de ces trois dimensions qui cristallise le positionnement des individus dans la société. L'intérêt de l'analyse wébérienne réside principalement dans cette reconnaissance de la

---

<sup>1</sup> « *Quand l'inégalité est la loi commune d'une société, les plus fortes inégalités ne frappent point l'œil ; quand tout est à peu près au même niveau, les moindres les blessent. C'est pour cela que le désir de l'égalité devient toujours plus insatiable à mesure que l'égalité est plus grande* » [Tocqueville, 1981, p. 174].

<sup>2</sup> Au-delà de la dimension économique constitutive de *classes en soi*, Marx introduit dans son approche la notion de conscience collective d'appartenance à une classe animée par des revendications politiques communes et susceptibles de se mobiliser : la *classe pour soi*.

<sup>3</sup> Ainsi dans leur acception sociologique traditionnelle : « *les strates sont des agrégats statistiques regroupant des individus qui occupent des positions semblables et ont des perspectives d'évolution similaires ; plus elles sont définies finement plus la structure sociale peut s'apparenter à un espace continu. Une classe, pour autant qu'elle diffère d'une strate, est souvent définie par ses capacités d'action collective et sa place dans des rapports de pouvoir, marqués eux par des discontinuités* » [Chenu, p. 93, 2000].

multidimensionnalité des processus de stratification et l'autonomie relative des différentes sphères de discrimination.

L'analyse contemporaine des inégalités s'inspire largement des travaux de Bourdieu [1979] qui propose une synthèse des apports de Marx et de Weber. Bourdieu reprend la division de la société en *dominants* et *dominés* tout en élargissant les critères de différenciation. Il utilise la notion de *capital* au sens de Marx - le *capital* comme rapport social pas seulement comme chose - en la rendant plurielle. Il distingue ainsi le *capital économique* qui correspond aux ressources matérielles de l'individu, c'est-à-dire le patrimoine et les revenus, le *capital culturel* constitué par la somme des savoirs et des qualifications, le *capital social* matérialisé par le réseau de relations personnelles dont disposent l'individu ou le groupe et le *capital symbolique* qui correspond au pouvoir que confère à l'individu la possession et la reconnaissance des autres formes de capitaux.

Dans ce contexte théorique, comme chez Weber, la stratification sociale ne s'opère pas uniquement par le biais des revenus. La position de l'individu au sein de *l'espace social* et les inégalités qui en résultent dépendent de la distribution des différentes formes de capitaux. Bourdieu accorde cependant une importance primordiale au capital économique et au capital culturel qui constituent selon lui deux dimensions fondamentales de la différenciation sociale dans les sociétés les plus avancées, la première étant « *sans aucun doute la plus importante* », [Bourdieu, 1994, p. 22]. Ensuite la position sociale de l'individu se reflète à travers les centres d'intérêt, les valeurs et les goûts définis en termes d'*habitus* et qui participent en retour à la division sociale : l'*habitus*, différencié et différenciant, est à la fois un produit de la stratification sociale et un générateur de classement<sup>1</sup> [Lebaron, 2000].

### **1.1.1.2. Approches contemporaines**

De ces différentes approches, on retiendra le rôle central de la société dans la définition des inégalités ainsi que leur caractère dynamique et irréductible (Encadré 1). Les inégalités sociales n'ont pas d'existence « en soi », elles résultent clairement d'une construction collective. « *Comme tout autre objet sociologique, les « inégalités sociales » n'existent pas comme telles dans une quelconque objectivité sociale irréductible, dont la science sociale n'aurait à faire qu'un constat positif et neutre* » [Schultheis, 2000, p. 7]. Il semble que ce soit par la comparaison à une norme sociale que naissent les inégalités. Toute la difficulté réside dans le fait que la

---

<sup>1</sup> L'*habitus* représente le trait d'union entre la position sociale et le style de vie. Ce concept d'*habitus* permet à Bourdieu de rendre compte des modalités d'intériorisation et de reproduction de l'ordre social établi [Lebaron, 2000].

norme sociale permettant l'évaluation collective n'est pas précisée : elle peut varier d'un pays à un autre, d'une période à une autre mais aussi d'un individu à un autre dans une même société à un même moment.

### **Encadré 1 : Quelques définitions contemporaines de la notion d'inégalité sociale**

Girod [1993] définit l'inégalité sociale comme « [...] la répartition non uniforme, dans la population d'un pays ou d'une région, de toutes sortes d'avantages et de désavantages sur lesquels la société exerce une influence quelconque » [Girod, 1993, p. 3].

Bihr et Pfefferkorn proposent l'acception suivante : « une inégalité sociale est le résultat d'une distribution inégale au sens mathématique de l'expression, entre les membres d'une société, des ressources de cette société, due aux structures mêmes de cette société et faisant naître un sentiment d'injustice au sein de ses membres » [Pfefferkorn, 2000, p. 127]. Les auteurs précisent qu'il ne s'agit pas seulement des ressources matérielles et financières, mais également des ressources sociales et politiques ou encore des ressources symboliques.

On peut également citer la définition proposée par Cuin [1999, p. 281] dans le Dictionnaire de sociologie : « Distribution non uniforme d'un bien matériel ou symbolique socialement valorisé parmi les membres d'une société. Les inégalités sociales existant entre les individus peuvent affecter n'importe quelle espèce de possessions (richesses, instruction, information, etc.), de qualités (prestige, âge, état de santé, etc.) et de réalisations (diplôme, performance physique, autorité, etc.), dès lors qu'elles sont susceptibles d'être réparties de façon non uniforme ; c'est le cas de presque toutes, à l'exception de la vie elle-même » ou encore celle de Levy [2002] dans le Dictionnaire suisse de politique sociale « [...] par inégalités on entend l'accès différencié à des biens sociaux importants. Ce qui est un « bien », dans le sens de cette définition, peut varier entre sociétés et cultures aussi bien qu'entre les sous-ensembles d'une même société ; la centralité d'un tel bien découle des valeurs dominantes et de l'organisation de la société. Les sociétés industrielles et postindustrielles sont des sociétés marchandes, d'où la centralité de biens comme le revenu, la propriété, la position professionnelle et la formation [...] ».

La pluralité des éléments qui tissent la différenciation sociale (biens économiques, prestige, pouvoir politique...) semble également consensuellement admise. Cependant la sélection des critères de différenciation, qui reflète fortement la sensibilité sociale et culturelle à l'égard de certaines valeurs, peut être discutée. Ainsi le « modèle de la distinction » [Bourdieu, 1979] qui oppose la légitimité culturelle des classes dominantes à l'indignité culturelle telle qu'elle peut être vécue par les exclus de la culture savante, peut apparaître aujourd'hui désuet face à la diversification et la complexification des pratiques culturelles contemporaines [Coulangeon, 2004].

Il reste que selon nous, l'enrichissement de la notion d'inégalité ne doit pas occulter la prédominance des facteurs économiques dans la mesure où ceux-ci, en définissant un pouvoir d'achat, déterminent les conditions matérielles d'existence et l'étendue des modes de vie possibles.

#### **1.1.2. L'égalité dans les sociétés démocratiques modernes**

Dans les sociétés démocratiques le concept d'égalité se décline selon trois principes : l'égalité des droits, l'égalité des situations et l'égalité des chances. L'égalité devant la loi stipule que les



mêmes droits sont garantis pour tous les individus. Face au constat d'inégalités économiques et sociales bien réelles, cette conception juridique de l'égalité a révélé à plusieurs reprises son caractère purement formel.

L'égalité des situations consiste à rechercher une pure égalité arithmétique des résultats entre les individus. Compte tenu des effets pervers encourus par la poursuite d'un objectif d'uniformisation réelle des situations (désincitation au travail, réduction des libertés individuelles et collectives ...), le débat s'est plutôt orienté sur le caractère plus ou moins excessif des inégalités de situations : de trop grandes disparités étant susceptibles de nuire à la démocratie.

Ainsi afin de préciser les domaines où l'égalité devrait s'appliquer de manière effective, ces principes ont été progressivement complétés par celui d'égalité des chances dans les textes législatifs et les discours politiques<sup>1</sup>. La notion de « chance », très subjective, laisse une large part à l'interprétation. Dans les faits, elle suppose une égalisation des conditions de départ offertes à chaque individu afin de garantir des opportunités identiques pour tous d'accéder aux différentes positions sociales. Le respect du principe d'égalité des chances peut se traduire par la prise en compte des différences de situation qui s'expriment à travers les caractéristiques de l'individu (âge, sexe, aptitudes physiques ...) et de son environnement (milieu social, culturel ou affectif...). De fait ce principe peut entraîner une politique de redistribution susceptible de compenser les désavantages de certaines catégories sociales grâce à l'instauration d'une politique de discrimination positive à leur égard.

Dans son application, comme dans son principe même, l'égalité des chances reste controversée car pour certains elle « [...] consiste à substituer à la conception d'un droit l'idée d'une chance » [Koubi, 2003, p. 124]. Il est en effet souvent difficile de faire la part entre ce qui relève de l'investissement personnel et de la responsabilité individuelle, supposés générer des inégalités légitimes et ce qui relève des attributs liés à l'origine sociale, si bien que pour certains, l'évocation d'une égalité des chances « de principe » permet de légitimer les inégalités de situations bien réelles tout en faisant peser sur les seuls individus le poids des inégalités de résultats [Bihr, 2003 ; Elbaum, 1995].

Le non-respect de l'un des trois critères d'égalité évoqués précédemment permet-il de définir l'inégalité ? Si l'égalité des droits et l'égalité des chances apparaissent comme des

---

<sup>1</sup> En France, cette expression est issue des débats sur les mécanismes générateurs de l'inégalité scolaire. Boudon [1979] oppose ainsi l'inégalité des chances (qui prend en compte les conditions de départ) et l'inégalité des résultats.

revendications de plus en plus présentes et légitimes, nous avons également souligné que le principe d'égalité des situations renvoyait davantage à la recherche d'un idéal égalitaire qu'à l'égalisation concrète des situations individuelles, peu compatible avec notre organisation sociale. Le non-respect du critère d'égalité des chances pose plus de difficultés que l'inégalité définie par la norme juridique car elle suppose la définition des situations jugées équitables. Il s'agit d'un problème complexe qui renvoie à une conception d'ensemble du « bien » social [Fleurbaey, 2003a]. La prédominance du principe d'égalité des chances tend à remplacer progressivement la notion d'égalité par celle d'équité. Cela implique l'adoption d'un point de vue normatif dans l'évaluation des situations.

### **1.1.3. Garantir l'équité : un objectif central des politiques de lutte contre les inégalités**

L'équité est une notion subjective : elle ne correspond pas au contenu d'une norme et n'impose aucun comportement précis. La notion d'équité indique qu'une situation est acceptable ou valable, non parce qu'elle est conforme à une norme, mais parce qu'elle est conforme au sentiment commun de ce que doit être la justice. Selon le dictionnaire philosophique de Lalande [1992] : « *L'équité est le sentiment sûr et spontané du juste et de l'injuste ; en tant surtout qu'il se manifeste dans l'appréciation d'un cas concret et particulier* ». Le dictionnaire philosophique de Foulquié [1992] propose la définition suivante de l'équité : « *caractère de ce qui est égal, conforme à l'idéal de justice. Justice naturelle, supérieure à la justice déterminée par la loi positive et plus souple qu'elle* ».

La notion d'équité, aujourd'hui centrale dans les discours des politiques et des décideurs, légitime l'idée d'un traitement différentiel des membres de la société et permet par exemple de donner plus à ceux qui ont moins. Elle ouvre la porte à un traitement plus individualisé des situations qui s'avère plus juste dans certains cas. En d'autres termes, la situation équitable, qui tolère certaines inégalités, peut être moins inégalitaire que l'approche strictement égalitaire. Mais le principe d'équité suscite aussi de nombreux débats car en montrant ce qui doit être corrigé, il légitime ce qui peut rester inégal. Le recours systématique à l'équité est donc parfois dénoncé car cette notion remet en cause la conception républicaine égalitariste de la société et laisse courir le risque d'un modèle individualiste<sup>1</sup> [Wieviorka, 1997]. Pour Fitoussi et Rosanvallon [1996], les notions d'égalité et d'équité doivent être appréhendées en termes de complémentarité « [...]

---

<sup>1</sup> Signalons à ce propos, les controverses suscitées par les travaux du groupe présidé par Minc [1994] dans le cadre du rapport pour le Commissariat général du plan « La France de l'an 2000 ». Dans le contexte économique du début des années quatre-vingt-dix, marqué par le ralentissement de la croissance et la priorité donnée aux objectifs d'efficacité économique, les conclusions très libérales du rapport encouragent ouvertement l'adoption du principe d'équité et l'abandon de l'aspiration égalitaire, fondement de la conception française de l'Etat-providence, jugée inefficace.

*l'équité ne s'oppose pas à l'égalité. Elle suppose au contraire la recherche de critères d'égalité plus exigeants* » [Fitoussi et Rosanvallon, 1996, p. 99].

Si les politiques contemporaines de lutte contre les inégalités sociales se réfèrent invariablement à la notion d'équité, peu en définissent clairement les contours. Afin de limiter les dérives subjectives concernant l'appréciation des situations équitables<sup>1</sup>, il est d'usage de se référer aux théories de la justice sociale qui offrent un fondement théorique à la définition de l'équité. Toutes ne s'accordent pas sur le choix du (ou des critères) d'égalité mais toutes ont en commun de vouloir l'égalité de quelque chose, « *ce « quelque chose » jouant un rôle majeur dans leur cadre théorique respectif* » [Sen, 2000, p. 9]. En définissant ce qu'il convient d'égaliser, ces théories impliquent au sens causal l'acceptation d'inégalités dans d'autres dimensions [Fitoussi, 1995]. En ce sens, l'équité permet de définir les inégalités justes et celles qu'il convient de corriger. La présentation synthétique des principaux courants de pensée en matière de justice sociale permettra d'asseoir sur des bases théoriques solides le contenu de la notion d'équité. Nous envisageons ensuite comment ces apports peuvent constituer un cadre normatif pour évaluer les inégalités en matière de mobilité.

## **1.2. Les théories de la justice sociale : un survol théorique**

Les théories de la justice sociale rendent compte de la compatibilité de certaines inégalités avec l'idée de justice sociale : nous verrons ainsi qu'il existe des inégalités justes et d'autres que la société se doit de corriger. Ces théories ont introduit des conceptions multiples, divergentes et complexes de l'équité. Eu égard aux objectifs qui sont les nôtres, nous ne rentrerons pas dans le détail des différentes théories et des nombreux prolongements qu'elles ont suscités. De même nous écartons volontairement de l'analyse la conception libertarienne de la justice sociale qui n'envisage pas de corriger les inégalités sociales. Ce cadre théorique légitime en effet les inégalités sociales à partir du moment où le couple liberté-propriété est respecté<sup>2</sup>.

Après avoir présenté les principales raisons qui ont motivé l'abandon de la conception utilitariste

---

<sup>1</sup> Comme le soulignent Bonnafous et Masson [1999, p. 26] : « (...) on ne peut, cependant, qu'être frappé par la pauvreté du fondement donné à la revendication d'équité et son caractère typiquement subjectif, ce qui réduit considérablement son intérêt pour tous ceux qui ne partagent pas spontanément cette sorte d'intuition éthique brute sans justification philosophique et qui souhaitent pouvoir établir leurs opinions dans ce domaine sur des bases plus ou moins argumentées ».

<sup>2</sup> Ainsi à ceux qui s'interrogeaient sur le degré de liberté réservé aux individus en situation d'extrême pauvreté, les libertariens ont tenté de démontrer que la pauvreté n'était pas une limitation de la liberté ou de la propriété de soi. Comme le souligne Sen : « *it is hard to argue that a libertarian theory with its extremely narrow informational focus, and its neglect of human welfare and misery, can provide an adequate theory of justice in general, and in particular a sufficient theory for analysing inequality and inequity* » [Sen, 2000, p. 68].

dans le débat sur les inégalités sociales, nous exposerons les théories de la justice proposées par Rawls et par Sen, qui ont une forte résonance dans les discussions actuelles sur le sujet. Les principes de base de chaque approche seront présentés ainsi que les conséquences qu'ils induisent concernant les inégalités (nature, correction, tolérance...).

### **1.2.1. L'abandon des approches utilitaristes dans le débat sur les inégalités sociales**

La norme utilitariste a constitué pendant longtemps le cadre exclusif de référence en matière d'économie normative. Elle reste aujourd'hui encore très présente dans nos sociétés<sup>1</sup>. Cette approche incontournable et essentielle, dont on peut partager les intuitions initiales, entre cependant en conflit avec les conceptions contemporaines de la justice et ne fournit qu'une conception réductrice de l'équité.

Pour les premiers utilitaristes comme Bentham (1789) ou Sidgwick (1907), les fondements de la justice sociale reposent sur le principe du « *plus grand bonheur pour le plus grand nombre* ». L'interprétation que les économistes ont progressivement dégagée de cette formule conduit à la maximisation du bien-être collectif<sup>2</sup>, entendue comme la maximisation de la somme des utilités individuelles<sup>3</sup>, qui sert ensuite de règle de décision pour définir la norme de justice sociale. Le principe d'égalité reconnu par l'utilitarisme repose sur le fait que chaque individu dispose d'un poids égal lorsqu'il s'agit de sommer les utilités individuelles : l'utilitarisme suppose l'égale considération de tous les intérêts.

En dépit de cette approche séduisante d'un point de vue moral<sup>4</sup>, cette doctrine trahit nombre de nos intuitions. Dans le but de maintenir la satisfaction du plus grand nombre, l'utilitarisme peut par exemple remettre en cause le principe d'égalité des droits et justifier le sacrifice des droits fondamentaux des moins « utiles à la société » ou de certaines minorités. L'utilitarisme est en effet une théorie conséquentialiste : seuls comptent les résultats des actions ou des politiques, peu importe leur nature intrinsèque. La norme de justice utilitariste peut ainsi légitimer la discrimination raciale si la majorité des individus est raciste car elle n'exclut pas les préférences illégitimes au départ (préférences égoïstes, discriminatoires...). Elle repose ainsi sur une

---

<sup>1</sup> Cette doctrine est à la base des méthodes de calcul coûts-avantages permettant de déterminer les choix publics, en matière d'investissements de transports entre autre. Elle sert également de repère éthique lors d'élections à la majorité.

<sup>2</sup> Cet objectif nous interroge dès lors sur les frontières à donner à la collectivité : s'agit-il de la société dans son ensemble, d'une ville, de la population mondiale, des générations futures ?

<sup>3</sup> Les utilités individuelles sont appréciées de manière subjective, en fonction de quatre facteurs : l'intensité, la durée, l'incertain ou le certain et la proximité ou le lointain.

<sup>4</sup> Il s'agit en effet d'une doctrine résolument moderne et altruiste qui rompt avec l'idée de droit naturel et de justice divine pour se concentrer sur les états de plaisir vécus par les individus [Arnsperger et Van Parijs, 2000 ; Kymlicka, 1999].

conception inadéquate de l'égalité car, en sommant les préférences individuelles, elle ne distingue pas celles qui empiètent sur les droits et les engagements d'autrui [Kymlicka, 1999].

L'autre limite éthique de l'utilitarisme est liée au fait que cette approche ne prend pas en considération la question de la répartition du bien-être au sein de la population ; elle évacue de fait toute considération redistributive. De plus, le critère de maximisation de l'utilité collective, par le biais de l'égalisation des utilités marginales, conduit à une répartition favorable aux plus avantagés<sup>1</sup> [Gamel, 1992]. En matière de choix des investissements de transports, par exemple, cette méthode revient à encourager les investissements les plus rentables « *Ce sont les zones les plus denses, celles qui connaissent des problèmes de congestion, généralement situées dans les régions développées bénéficiant d'un niveau initial d'accessibilité élevé, qui bénéficient ainsi de ces investissements* » [Bonnafous et Masson, 1999, p. 5]. L'utilitarisme participe par conséquent à l'exacerbation des différences de conditions initiales, résultat peu compatible avec les valeurs des sociétés démocratiques modernes. Ainsi si l'on se réfère à l'utilitarisme, aucune compensation n'est envisagée pour les individus défavorisés (pauvres, chômeurs, handicapés), tandis qu'on augmentera les avantages des individus dont les goûts dispendieux maintiennent leur utilité à un niveau relativement faible.

La nouvelle économie du bien-être, initiée par Pareto, tente de limiter ces dérives en instituant le principe « de moindre sacrifice du plus petit nombre » comme critère de justice. Une situation est juste lorsque le sort d'un individu ne peut être amélioré sans détériorer, même faiblement, celui d'au moins un autre individu. La notion d'ordinalité des préférences, préférée à celle de cardinalité, rend cependant impossible la comparaison et la mesure des différences d'utilité et joue comme une contrainte supplémentaire puisqu'elle suppose un accord unanime de la société afin d'aboutir à la situation pareto-optimale. Ce contexte, plus respectueux des préférences individuelles, restreint cependant fortement le champ d'application de la théorie utilitariste<sup>2</sup>. Concernant la prise en compte des inégalités, la nouvelle économie du bien-être présente la même défaillance que l'utilitarisme traditionnel : rien n'est dit sur la manière dont les ressources

---

<sup>1</sup> Afin de limiter l'arbitraire de ce type de situation, certains économistes comme Edgeworth et Marshall ont émis l'hypothèse restrictive d'un profil psychologique identique pour tous les individus [Gamel, 1992]. Cependant cette hypothèse d'uniformisation des goûts et des préférences n'est pas sans conséquence sur la pertinence des résultats.

<sup>2</sup> Dans le but d'élargir le champ d'application de la nouvelle économie du bien-être, des théoriciens comme Hicks ou Kaldor, ont imaginé le versement de paiements compensatoires afin de compenser les effets négatifs de certaines réformes, dans les cas où l'optimalité parétienne ne peut être atteinte. D'effective la contrainte d'unanimité a pu devenir que potentielle [Gamel, 1992].

se répartissent entre les individus à partir du moment où le critère de Pareto est respecté<sup>1</sup>.

### **1.2.2. L'opposition de Rawls : le libéralisme égalitaire**

Depuis les années soixante-dix, les théories de la justice sociale ont fait l'objet d'une littérature foisonnante suscitant de nombreux débats. Les travaux de Rawls [1982] constituent le référent principal de ce renouveau de la philosophie politique contemporaine. La conception de la justice comme équité proposée par Rawls, apparaît comme une alternative de taille à l'utilitarisme. Elle est présentée comme un nouveau cadre conceptuel, tentant de définir les conditions d'une égalité d'accès des individus aux moyens de leur propre réalisation.

#### ***1.2.2.1. Biens premiers et principes de justice***

Pour Rawls la justice doit être la qualité première des institutions sociales. C'est elle qui régit la répartition des biens sociaux premiers. Ces biens correspondent aux ressources élémentaires nécessaires à la satisfaction de n'importe quel type de préférences. Il propose une liste comportant cinq catégories de biens premiers sociaux : a) les libertés fondamentales, b) les opportunités offertes aux individus, c) les pouvoirs et privilèges, d) les revenus et la richesse, ainsi que, e) les bases sociales du respect de soi<sup>2</sup>. Ces biens sont qualifiés de « premiers » car ils sont désirés par toutes personnes rationnelles et de « sociaux » parce qu'ils sont directement sous le contrôle des institutions économiques, sociales et politiques de la société.

Pour définir les principes de justice selon lesquels ces biens doivent être distribués, Rawls envisage une situation hypothétique dans laquelle chaque agent serait placé sous un voile d'ignorance. Sous ce voile chacun ignore sa place dans la société, ses qualifications, ses dons naturels ou encore ses traits caractéristiques. Les individus ont tous le même poids, ils diffèrent entre eux mais sont égaux dans l'ignorance. Ce subterfuge permet à Rawls de définir un contrat social à travers lequel les individus s'accordent de manière consensuelle sur un système commun de principes de justice. Ceux-ci sont considérés comme rationnels, ils ne reposent ni sur la bienveillance ni sur la malveillance des individus [Cazenave et Morrisson, 1978]. Deux principes de justice sont issus de cette négociation<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Une troisième approche au sein de la théorie utilitariste a également été développée dans les années 1970. Elle repose sur une définition originale de l'équité comme absence d'envie (Foley, 1967 ; Kolm, 1972 ; Varian, 1974). Les comparaisons interpersonnelles sont remplacées par des comparaisons intra-personnelles. L'état social défini comme équitable correspond à un sentiment d'envie nul pour l'ensemble des individus.

<sup>2</sup> Les trois dernières catégories de biens sociaux premiers correspondent aux avantages socio-économiques que les individus retirent de leur position sociale.

<sup>3</sup> Nous reprenons la définition des principes proposée dans Meuret [1999, p. 38] issue de la traduction française de Rawls de 1989 car cette définition intègre les modifications apportées par Rawls entre 1971 et 1982 (date de première parution en français).

1. Chaque personne a un droit égal à un système pleinement adéquat de libertés de base pour tous, qui soit compatible avec un même système de liberté pour tous (principe d'égle liberté) ;
2. Les inégalités sociales et économiques doivent satisfaire à deux conditions :
  - elles doivent être attachées à des fonctions et à des positions ouvertes à tous, dans des conditions de juste égalité des chances (principe d'égalité des chances),
  - elles doivent procurées le plus grand bénéfice aux membres les plus désavantagés de la société (principe de différence).

Le premier principe régit la distribution des biens de la première catégorie (a). Le principe d'égalité des chances régit la distribution des opportunités (biens de la deuxième catégorie (b)), tandis que le principe de différence énonce que les avantages socio-économiques (c,d,e) doivent être distribués à l'avantage des individus les plus défavorisés [Maguain, 2000].

L'ordre entre ces principes est lexical : c'est-à-dire que le principe d'égle liberté est prioritaire par rapport au principe d'égalité des chances, lequel est lui-même prioritaire par rapport au principe de différence. Ainsi, il n'est pas envisageable que l'amélioration de la situation des plus défavorisés se réalise au détriment des libertés fondamentales ou conduise à une restriction du principe d'égalité des chances. Ajoutons enfin que Rawls admet une conception relativement large des individus « les plus défavorisés » puisqu'il y inclut les ouvriers non qualifiés comme les individus disposant de moins de la moitié du revenu médian ce qui éloigne sa théorie d'une conception chrétienne de la charité [Meuret, 1999].

#### ***1.2.2.2. Priorité aux plus défavorisés***

Selon la théorie rawlsienne les individus doivent disposer des même libertés de base et d'une juste égalité de chances. La question de la responsabilité individuelle n'est pas éludée [Fleurbaey, 2003b]. La société doit répartir de manière équitable les moyens dont les individus ont besoin pour mener leur vie, mais chacun reste maître de son propre destin. Les inégalités qui résultent d'une concurrence loyale entre les individus sont justes.

De façon plus originale, le principe de différence, conduit à rendre les inégalités acceptables si elles concernent la répartition des avantages socio-économiques (c, d, e) et dans la mesure où elles bénéficient aux plus défavorisés. Cette répartition doit se faire selon le principe du maximin qui consiste à maximiser ce qu'une personne en position minimale peut obtenir. Ce critère, formulée sous la forme d'une priorité accordée aux défavorisés, intègre une articulation des objectifs d'efficacité et d'égalité.

Le principe de différence est cependant relativement complexe à mettre en œuvre car il suppose d'évaluer l'ensemble du système social et économique et la place des plus défavorisés dans ce système lorsque l'on introduit une modification de son fonctionnement. Dans les faits, le principe de différence peut justifier le mode de pensée et la rhétorique néolibérale<sup>1</sup>, ce qui explique l'ambiguïté de la pensée de Rawls et sa relative mise à distance par les penseurs situés à gauche de l'échiquier politique en France surtout.

Rawls reconnaît néanmoins l'existence d'institutions fiscales et redistributives permettant d'assurer la réduction des inégalités de fortune grâce à l'impôt (sur les successions, les donations...). Ces institutions doivent également garantir un minimum social par le versement d'allocations familiales, d'assurances maladie ou chômage ou grâce au versement d'un complément de revenu sous la forme d'un impôt négatif sur le revenu [Euzéby, 2004]. Les principes de justice rawlsiens supposent également la création d'institutions politiques et juridiques chargées de garantir l'égalité des libertés. Rawls admet aussi l'existence d'institutions sociales afin de corriger les inégalités de positions initiales. Cela passe par des mesures en faveur de l'éducation, chargée de garantir l'égalité des chances. Ainsi le principe de différence est à l'origine de la politique de discrimination positive qui s'est illustrée en France, dans le domaine de l'éducation, par la détermination des zones d'éducation prioritaire (ZEP).

Par son contenu, mais également par les débats suscités, la théorie de la justice comme équité a été l'objet d'une production intense. Plusieurs critiques lui ont été adressées, notamment le fait que Rawls ne s'intéresse pas aux biens premiers naturels (santé, talents), ce qui ne lui permet pas d'envisager de compensation en cas de handicaps. Des auteurs comme Dworkin [1981] et Van Parijs [1991] argumentent en faveur de l'égalisation des ressources étendues, aux talents et aux handicaps par exemple. En outre, Rawls envisage une juste répartition des moyens permettant d'accéder au bien-être sans se préoccuper de l'usage que les individus font de ces biens compte tenu de leurs aptitudes. Cet aspect est l'objet des prolongements proposés par Sen.

### **1.2.3. Sen et le raisonnement en termes de capacités**

Comme Rawls, Sen rejette l'approche utilitariste standard. Cependant, tout en reconnaissant l'importance de la contribution de Rawls, Sen s'en démarque nettement. Il critique l'égalité des

---

<sup>1</sup> La théorie rawlsienne soutient par exemple « [...] qu'au-delà d'un certain point, une réduction supplémentaire de l'inégalité des revenus [...] peut, en réalité se faire au détriment des moins bien lotis. Tout simplement à cause de l'effet de désincitation qu'exercerait une trop forte égalité sur les plus productifs, les plus créatifs et les plus talentueux. [...] dans ce cas une société à vocation « trop » égalitaire nuirait finalement aux moins favorisés. Des citoyens « libres et égaux » choisiront donc la société à moindre imposition au nom même du principe de différence » [Arnsperger, 2003, pp. 5-6].



biens premiers sociaux telle qu'elle est présentée chez Rawls car pour lui la diversité et l'hétérogénéité des individus supposent des quantités différentes de biens pour satisfaire les mêmes besoins.

Sen [2000] montre que certains individus traversant des « *situations d'adversité et de privations persistantes* » peuvent avoir malgré tout un niveau de satisfaction subjective élevé et échapper au processus de redistribution utilitariste. Il argumente en faveur d'une prise en compte objective des situations individuelles car l'approche subjective est « *particulièrement appauvrissante lorsqu'on se trouve en présence d'inégalités solidement implantées* » [Sen, 2000, p. 23]. Certains être humains sont dans une gêne en raison d'une oppression politique, culturelle ou économique : qu'en est-il de leur choix ? Peut-on réellement parler de liberté et d'égalité pour ces individus ?

Pour Sen la relation entre le bien-être des individus et la quantité de biens premiers sociaux auxquels ils accèdent n'a rien de mécanique. Les individus disposent de capacités très inégales pour atteindre leurs objectifs, même s'ils ont accès à la même quantité de biens sociaux. Ces différences de « potentialités » sont liées aux caractéristiques physiques ou intellectuelles des individus ainsi qu'à l'environnement naturel, social, politique ou culturel dans lequel ils évoluent. Les individus ont donc besoin de quantités différentes de biens primaires pour satisfaire les mêmes besoins.

Pour aller au-delà des ressources, Sen utilise le concept de *functionning*, concept intermédiaire entre la possession d'un bien et l'utilité qu'il permet d'obtenir. Un *functionning* est une réalisation à laquelle l'individu peut aboutir compte tenu de ses capacités et des biens dont il dispose. Selon la manière dont la personne utilise les biens qui sont en sa possession, elle peut atteindre plusieurs vecteurs de *functionning*. L'ensemble de ces vecteurs constitue ses *capabilities* que l'on traduira indifféremment par les termes capacités, opportunités, possibilités, potentialités ou encore « chances ».

« *Dans l'évaluation de la justice fondée sur la capacité, les revendications des individus ne doivent pas être jugées en fonction des ressources ou des biens premiers qu'ils détiennent respectivement, mais de la liberté dont ils jouissent réellement de choisir la vie qu'ils ont des raisons de valoriser* » [Sen, 2000, p. 122]. Sen soutient ainsi qu'une répartition juste doit garantir un niveau de possibilités identique pour tous les individus. Les capacités des individus constituent la principale dimension sur laquelle la répartition doit agir pour atteindre l'égalité. Cependant l'approche reste relativement floue dans ces modalités opérationnelles. Sen ne précise pas réellement les capacités qu'il convient d'égaliser, de même rien n'est dit sur l'ordre de priorité entre les différentes capacités. En revanche, l'adoption d'une approche objective ainsi

que la volonté de rendre compte des différentiels de capacités, nous semblent des pistes de réflexion riches et pertinentes dans l'évaluation des situations sociales.

La théorie de Sen se situe dans une logique qui met l'accent sur les opportunités offertes aux individus plutôt que sur les résultats et qui tient compte de l'hétérogénéité des individus et donc de ce qui fait l'objet ou non d'une politique redistributive. Dans une perspective similaire on trouve les travaux d'Arneson [1989], de Cohen [1989], de Roemer [1998] et de Fleurbaey [1996]. Ces auteurs divergent sur l'appréhension de ce qui relève de la responsabilité individuelle et de ce qui est de la responsabilité de la société. Dans l'optique de Sen, les capacités des individus sortent du domaine de leur responsabilité.

#### **1.2.4. Universalité ou pluralité des principes de justice ?**

Au terme de cette analyse rapide sur les grands courants actuels des théories de la justice sociale, on peut s'interroger sur la portée universaliste des critères de justice proposés [Affichard et Foucauld, 1995]. Ces théories peuvent-elles s'affranchir des contextes dans lesquels les individus évoluent ? Peut-on les décliner au niveau sectoriel (santé, habitat, éducation, transport...) ?

Certains admettent la relativité des principes de justice universalistes en envisageant une pluralité de principes, on se réfèrera aux travaux de Walzer [1998] ainsi qu'à ceux de Thévenot et Boltanski [1991]. Ces analyses ont permis de montrer qu'il n'existait pas d'acceptation générique de l'équité permettant de rendre compte de la diversité et de la complexité des formes concrètes d'organisations sociales régies selon des procédures « justes » [Elbaum, 1995]. Au-delà des droits fondamentaux reconnus pour chaque citoyen, les théories pluralistes soulignent que les critères de justice dépendent du domaine étudié.

Pour d'autres, les théories de la justice universalistes, comme celle de Rawls ou de Sen, peuvent être analysées comme une logique s'appliquant aux institutions de base de la société. Mais elles n'ont pas prétention à résoudre tous les problèmes sociaux. Dans le cadre de notre recherche, bien que les déclinaisons restent délicates et parfois simplificatrices, nous montrerons que ces théories fournissent des pistes de réflexion intéressantes.

### **1.3. Quels apports pour le champ des transports ?**

La mobilité des individus, qu'elle s'effectue en transports publics ou en véhicule particulier, est assez largement subventionnée par la collectivité, soit au titre du droit au transport, soit au titre des avantages économiques et sociaux liés au système de transport. Il s'opère alors toute une série de transferts de la collectivité vers les usagers. Pourtant la question de l'équité sociale des

politiques publiques de transport est encore largement ignorée dans les choix d'investissements, les méthodes d'évaluation et les différentes mesures de régulation réglementaire ou tarifaire. Les « exigences » nouvelles imposées au calcul économique invitent cependant à reconsidérer certaines orientations de l'analyse coût-avantage afin de mieux intégrer les préoccupations d'ordre éthique et social.

### 1.3.1. La nécessité d'améliorer les outils d'évaluation classiques

En économie des transports les méthodes d'évaluation des projets s'inspirent largement des travaux de Dupuit (1844) et fondent les choix et les décisions publiques sur l'application des concepts de surplus et d'utilité collective. Le critère d'équité sociale est en l'état très secondaire par rapport au critère d'efficacité économique. Sur ce thème, l'attention est essentiellement portée sur les préconisations des approches basées sur une vision utilitariste des projets. Or dans ce contexte théorique on ne tient pas compte des gagnants et des perdants puisque seul le résultat compte. En dépit des améliorations apportées au modèle du calcul économique standard, en particulier concernant l'internalisation des coûts externes environnementaux [Boiteux et Baumstark, 2001], ce type d'approches admet des limites qui en réduisent les conditions pratiques de mise en application.

La recherche d'une plus grande rationalité économique dans les choix publics aboutit parfois à des propositions peu acceptables au plan politique ou social [Abraham et Piron, 2001]. En effet « *l'équité se présente comme une exigence à laquelle il est de plus en plus fait référence dans les sociétés industrialisées, au point d'être, au moins dans les discours, préférée aux principes économiques qui visent essentiellement l'efficience via la maximisation du surplus* » [Viegas et Macario, 2001, p. 15]. Si les économistes sont conscients de la nécessité de prendre en compte ces préoccupations, force est de constater qu'ils manquent d'outils pour le faire. De plus la forte subjectivité attachée à la notion d'équité, laisse redouter de possibles surenchères concernant l'évaluation des situations équitables au risque de remettre en cause l'efficacité des projets [Giblin, 2004].

Au plan théorique, l'intégration des critères d'équité dans les décisions publiques revient souvent à opposer les objectifs d'efficacité économique et ceux d'équité sociale [Bonnafous et Masson, 1999 ; Langmyhr, 1997 ; Rosenbloom et Altshuler, 1977 ; Truelove, 1993]. Cependant des approches plus pragmatiques soulignent que dans les faits « *[...] une perception d'iniquité peut conduire à des sentiments de remords (si on en est bénéficiaire) ou de rage (si les autres sont perçus comme étant favorisés) dont les effets peuvent se révéler contre-productifs* » [Viegas et Macario, 2001, p. 15]. Les échecs rencontrés par divers projets ayant négligé la dimension

« équitable » de leur impact, illustrent les risques de rejet de la part de la population. On se référera par exemple à l'expérience du boulevard périphérique nord de Lyon (TEO) [Abraham, 2001 ; Raux et Souche, 2001].

Les récents développements des théories de justice sociale pourraient désormais fournir un cadre d'analyse alternatif aux approches qui étaient jusqu'alors focalisées sur les critères d'évaluation utilitaristes, ignorant très largement les problèmes de redistribution. En l'état, ils offrent un ancrage théorique pertinent pour déterminer les modalités d'une « juste » répartition des biens et des services. Nous verrons cependant que seules quelques approches ont tenté de traduire les principes de justice issus des théories modernes dans le domaine des transports.

### **1.3.2. La prise en compte du principe d'équité**

Le concept d'équité suppose une répartition « juste » des coûts et des gains liés aux politiques de transport. Il est abordé dans divers travaux [Banister, 1993 ; Litman, 1999 ; Raux et Souche, 2001 ; Truelove, 1993 ; Viegas et Macario, 2001]. On y trouve deux principes d'équité récurrents :

1. *l'équité horizontale* qui prône que des personnes dans des situations similaires ou comparables doivent être traitées de la même manière en termes d'allocation de coûts et de bénéfices. Chacun doit obtenir des bénéfices correspondants à ses charges.
2. *l'équité verticale* qui vise à distribuer des services en tenant compte des caractéristiques personnelles des individus (revenu, le niveau d'études ou les capacités physiques...). Ce principe est utilisé pour justifier l'attribution de subventions ou l'opposition aux augmentations de prix qui pourraient affecter les plus défavorisés.

Certains auteurs distinguent un troisième type d'équité. Pour Litman [1999], il s'agit de *l'équité verticale par rapport aux besoins de mobilité* (équivalente aux besoins de base) qui implique la garantie d'un niveau minimum d'accès au transport pour l'ensemble de la population. D'autres auteurs insistent sur *l'équité spatiale (ou équité territoriale)* [Bonnafous et Masson, 1999 ; Raux et Souche, 2001 ; Thisse, 1994 ; Truelove, 1993]. Il s'agit d'un principe fondateur de la politique d'aménagement du territoire, qui consiste « [...] à donner des chances comparables de développement à chacun des territoires urbains ou régionaux en résorbant du mieux possible leur déficit d'accessibilité » [Bonnafous et Masson, 1999, p. 3]. Raux et Souche [2001] proposent une acception de *l'équité territoriale* qui vise à rendre effectif le droit au transport inscrit dans la LOTI, au plan spatial à partir du concept d'accessibilité et en termes de tarification du service. Selon nous, ces notions peuvent *in fine* être rapprochée de celle de l'équité verticale car elles

insistent sur l'atténuation des disparités géographiques pour atteindre une « justice spatiale » [Brunet et al., 1993].

Si les conceptions de l'équité sont variées, les voies pour parvenir à un meilleur degré de justice sociale dans la distribution des services de transport le sont également. Chitwood [1974, cité par Truelove, 1993] et Rosenbloom et Altshuler [1977] réduisent la diversité des possibilités à trois solutions « basiques » :

1. une distribution dépendante de la contribution financière des individus ;
2. une distribution égale pour tous : chacun reçoit une part égale de la dépense publique ou un niveau égal de service public ;
3. une distribution inégale qui tient compte des besoins de chacun : cela suppose d'identifier les différents groupes concernés et les critères pertinents pour évaluer leurs besoins.

L'évolution des valeurs au sein des sociétés démocratiques conduisent progressivement à privilégier une redistribution progressive, soit les modes de distribution (2) et (3). Une synthèse sur les principes d'équité et des exemples sur les moyens pour y parvenir dans le secteur du transport est fournie par Banister [1993] (Tableau 2).

**Tableau 2 : Les principes d'équité dans le transport**

	<b>Amélioration de l'égalité des résultats</b>	<b>Amélioration de l'égalité des chances</b>
<b>Equité horizontale</b>	Répartition du service selon la demande ↓	Répartition du service afin d'atteindre un niveau minimal ↓
	Service fondé sur le marché sans subventions	Service dispensé à toutes les communautés à un niveau similaire avec des normes minimales
<b>Equité verticale</b>	Répartition du service selon les besoins ↓	Discrimination positive pour les plus défavorisés ↓
	Réductions tarifaires pour des groupes spécifiques défavorisés	Offre de services spéciaux

Source : Banister, 1993

La prise en compte de l'équité dans les processus décisionnels a fait l'objet de quelques travaux. Abraham [2001] propose ainsi d'intégrer dans le calcul économique un nouvel indicateur rendant compte du sentiment d'amertume qu'éprouvent les exclus du projet. L'amertume correspond à l'écart entre le niveau du péage et ce que l'utilisateur potentiel aurait été disposé à payer : « l'amertume, c'est, pour l'utilisateur exclu, ce qui lui est réclamé « en trop ». Il y a vraisemblablement une relation étroite entre l'amertume, telle que définie ci-dessus, et la rancœur ou le mécontentement des exclus, ce mécontentement s'exprimant de façon d'autant

*plus vive que la consommation concernée est considérée comme un droit* » [Abraham, 2001, p. 62]. Le calcul économique devrait dorénavant prendre en compte à la fois le surplus des usagers qui empruntent la nouvelle infrastructure et l'amertume de ceux qui en sont exclus. De même le programme de recherche PATS formule un certain nombre de préconisations afin d'intégrer le concept d'équité concernant les questions de redevances et de taxation [Viegas et Macario, 2001].

Encore peu de recherches proposent une traduction directe des principes de justice issus du renouveau des théories anglo-saxonnes. A partir d'un indicateur d'accessibilité inspiré par Koenig (1974), Bonnafous et Masson [1999] tentent d'intégrer un critère d'équité spatiale dans l'évaluation des projets en se fondant sur les propositions de Rawls. La référence aux principes de la justice comme équité, revient à garantir l'accessibilité aux lieux (principe de liberté) tout en accordant une priorité aux individus (ou aux territoires) les plus défavorisés (principe de différence). Ce cadre théorique conduit à maximiser la situation des plus défavorisés et justifie les politiques de « discrimination positive ». Raux et Souche [2001] rapprochent les principes de justice rawlsiens des critères d'équité applicables dans le champ des transports. Les critères d'équité territoriale, horizontale et verticale sont ainsi respectivement mis en parallèle avec le principe de liberté, le principe d'égalité des chances et le principe de différence. Notons enfin que la référence explicite à la théorie de Sen apparaît plus rarement encore dans les recherches dédiées aux transports, à l'exception des travaux de Purwanto [2004]. Cela tient probablement au fait qu'elle pose d'importantes difficultés de traduction.

Au bilan, la plupart des approches qui tentent d'intégrer les critères d'équité sociale dans les choix publics demeurent assez théoriques, dans leur formulation comme dans leurs préconisations. Cela résulte vraisemblablement de l'épineux problème que soulève la mise en application concrète, au niveau sectoriel, de principes universalistes souvent abstraits.

### **1.3.3. Des difficultés méthodologiques, d'interprétation et d'opérationalité**

La plupart des auteurs qui se sont penchés sur les questions d'équité, en matière de mobilité tout particulièrement, signalent nombre de problèmes pour mettre en pratique ces principes tant la normativité est absente dans de nombreux éléments : quels sont les besoins essentiels de mobilité ? Comment déterminer la différence entre « besoin » et « revendication » ? Quel niveau de service de transport doit-on offrir aux groupes défavorisés ? Parmi les groupes défavorisés, lequel est prioritaire ou le plus « méritant » pour être bénéficiaire des mesures d'équité ?... La qualité des analyses en termes d'équité et les choix en matière de politique de transport, apparaissent fortement dépendants des paramètres utilisés et des groupes de population pris en

compte [Bae, 1997 ; Litman, 1999]. Pour Litman [1999], seule la désagrégation fine des populations et des coûts permet une mesure complète des impacts en termes d'équité verticale et horizontale<sup>1</sup>. Mais cela est souvent difficile : la disponibilité de données adéquates à un niveau détaillé faisant souvent défaut (valeur du temps par catégorie d'utilisateur, la distribution des revenus selon l'utilisation des modes de transport, éventuellement selon le type de liaison...).

Partant d'une réflexion sur l'équité du péage urbain, Souche [2003] souligne la difficulté à dégager un « savoir partagé » sur le sujet : la référence au même concept d'équité aboutit à des résultats contradictoires. Certains auteurs jugent le péage inéquitable car « *l'introduction du péage en milieu urbain [...] toucherait les catégories de revenus les plus défavorisées mais également parce qu'elle créerait une iniquité territoriale entre les différentes zones de l'agglomération* » [Souche, 2003, p. 124]. D'autres le jugent équitable car il permettrait d'améliorer les performances des transports collectifs et bénéficierait de fait aux personnes de revenus modestes. Cette recherche illustre les difficultés liées à la traduction des principes d'équité dans le domaine des transports, du fait de la polysémie de la notion d'équité, et des difficultés liées à la prise en compte de l'incidence d'une politique de transports sur les comportements des individus ainsi que sur l'ensemble des processus concernés. En se référant aux mêmes critères de justice sociale, les résultats peuvent être non convergents.

Un autre exemple permet d'illustrer ces difficultés d'interprétations. A partir des grands courants en matière de justice sociale, Trinder et al. [1991] ainsi que Hay et Trinder [1991] identifient une dizaine de principes d'équité applicables dans le domaine des transports. Hay et Trinder [1991] analysent ensuite comment ces différents principes ont été pris en compte dans la législation et les débats parlementaires britanniques sur le transport pendant la période 1960-1988. La principale conclusion de ces travaux souligne une forte convergence sur les principes d'égalité et de justice sociale entre les deux partis politiques (travailleurs et conservateurs). Cet apparent consensus sur les principes peut cependant donner lieu à des politiques et des mises en œuvre concrètes très différentes, ceci est dû à la forte flexibilité dans l'interprétation et l'application de ces principes<sup>2</sup>.

Si les nouvelles théories de la justice sociale offrent une alternative théorique à l'utilitarisme,

---

<sup>1</sup> Il en fait la démonstration en analysant qualitativement les effets, pour cinq groupes (les non-conducteurs, les conducteurs classés selon leurs revenus - bas, moyens, élevés - et l'ensemble de la population) des décisions favorisant la dépendance à l'automobile, de celles concernant les coûts pour les usagers du transport routier et de celles portant sur les subventions au transport public, en tenant compte de plusieurs types de coûts (environnementaux, économiques et sociaux).

<sup>2</sup> Il s'agit d'interprétations variables concernant, par exemple, la définition de la nature et de l'étendue des besoins essentiels à satisfaire, l'identification des groupes de population pris en compte...

plus cohérente avec nos intuitions morales, elles posent également d'insolubles difficultés quant à l'évaluation et l'élaboration concrète des politiques de transport. Cependant, la prise en compte des questions liées à l'équité sociale des projets, à partir des apports des théories contemporaines de la justice sociale, pourrait éclairer judicieusement les processus de décision publique. En effet, l'évolution des pratiques de mobilité et l'impact réciproque qu'elles exercent sur les modes de vie nous engagent à considérer avec attention les implications sociales des politiques. Nous reviendrons sur ce point dans la suite de notre exposé. Préalablement à cela, un détour par les aspects factuels, permettant de situer le contexte socio-économique de la recherche, semble nécessaire.

## **2 - INÉGALITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES : ÉVOLUTIONS ET MUTATIONS**

Il s'agit d'identifier ici les principales tendances qui caractérisent l'évolution des inégalités économiques et sociales au cours des dernières décennies. La première partie présente l'évolution de la distribution des revenus au sein de la société (2.1.). La seconde se focalise sur les autres dimensions du phénomène inégalitaire : nous montrerons ainsi comment le niveau d'études, le genre et la localisation résidentielle viennent expliquer et renforcer une partie des inégalités de revenus (2.2.).

### **2.1. Croissance ou réduction des inégalités économiques ?**

Après quelques remarques préliminaires concernant les difficultés d'évaluation des inégalités de niveau de vie (2.1.1.), nous en exposons les principales évolutions au cours du siècle dernier (2.1.2.), puis nous présentons les tendances récentes (2.1.3.). Au-delà des statistiques globales, nous montrerons enfin comment les transformations du système économique ont participé à l'émergence de nouvelles inégalités qui ont renouvelé le questionnement sur la formation et l'appréhension des inégalités (2.1.4.).

#### **2.1.1. Difficultés d'évaluation, brouillage du discours**

L'évaluation des inégalités de niveau de vie constitue un vaste thème de recherche où les approches, les méthodes et les sources de données peuvent varier sensiblement. Ces difficultés méthodologiques contribuent sans doute à des discours divers et parfois contradictoires sur l'évolution des inégalités économiques. Pour certains elles ont augmenté, pour d'autres elles sont



restées relativement stables, voire elles ont diminué.

Aucune des trois principales sources de données permettant d'évaluer les revenus des ménages n'est pleinement satisfaisante :

- les données de la Comptabilité nationale sont fiables mais leur principal inconvénient est qu'elles ne sont disponibles qu'à un niveau macro-économique se prêtant mal à la désagrégation par catégories de ménages. Elles présentent néanmoins l'intérêt de mettre en évidence les éventuels décalages avec les autres sources disponibles.
- celles produites par l'INSEE grâce à des enquêtes périodiques, d'origine déclarative, comme l'enquête « Budget de famille », posent quelques problèmes d'estimation compte tenu des réticences rencontrées en France sur les questions relatives à la situation économique<sup>1</sup> du ménage, mais également du fait des oublis non volontaires et des erreurs d'appréciation<sup>2</sup>.
- l'information issue des déclarations fiscales des ménages apparaît comme la plus homogène et la plus complète. La source fiscale couvre pratiquement l'ensemble de la population – seulement 2 % des foyers ne sont pas pris en compte- puisque même les foyers non imposables remplissent une déclaration fiscale. A partir de ces données, destinées à établir l'impôt sur le revenu, l'INSEE a mis en place l'enquête « Revenus fiscaux » qui reconstitue à l'échelle du ménage les informations fournies par la Direction Générale des Impôts au niveau du foyer fiscal.

La difficulté à cerner les revenus du patrimoine est encore plus grande. L'information est peu fiable et les marges d'erreur issues des sources déclaratives peuvent être importantes. Cette situation est particulièrement contraignante car cette variable est très concentrée sur les très hauts revenus [CERC, 2002 ; Lollivier, 2000]. Les déclarations fiscales ne recensent ni les revenus du capital légalement non imposés, comme les livrets et plans d'épargne exonérés (livret A, PEL, PEA, PEP, assurance vie...) ni les intérêts soumis au prélèvement libératoire et donc exonérés (intérêts d'obligations, bons, etc.) [Guillemin et Roux, 2001 ; Piketty, 2002]. Ainsi, la

---

<sup>1</sup> Dans l'enquête « Budget de famille », « *le questionnaire sur les revenus passe en revue tous les types de ressources et tous les individus du ménage. Pour chaque ressource, on repère d'abord son existence, puis on demande son montant. Lorsque le ménage n'a pas pu ou pas voulu indiquer le montant, on estime ce dernier à partir des caractéristiques de l'individu ou du ménage (revenus simulés à l'aide d'un modèle économétrique)* » [Hourriez et Legris, 1997, p. 37]. 70 % de ménages acceptent de participer à l'enquête, parmi ceux-ci environ 5 % n'ont pas déclaré leurs revenus de façon satisfaisante.

<sup>2</sup> L'INSEE met également à disposition depuis 1994, l'enquête « Panel européen » qui reste encore peu utilisée dans les travaux actuellement disponibles. Le principal atout de cette enquête est de suivre un échantillon de ménages (7 000 environ) sur plusieurs années, afin d'offrir un réel suivi des trajectoires de revenu des ménages, permettant de mieux cerner l'évolution des situations au cours du cycle de vie par exemple [Hourriez et Roux, 2001].

multiplication de produits financiers défiscalisés au cours des dernières années renforce les difficultés d'estimation. La Direction Générale des Impôts met à disposition les fichiers destinés à établir l'impôt de solidarité sur la fortune (ISF). Mais ces données ne portent que sur certains actifs patrimoniaux et d'autre part, elles ne concernent que les foyers assujettis à l'ISF. Elles ne permettent donc pas d'estimer la distribution et l'évolution du patrimoine de l'ensemble de la population [Champagne et Maurice, 2001]. Il existe des enquêtes plus spécifiques, d'origine déclarative mais elles sont encore très récentes<sup>1</sup>. De plus, même dans ces enquêtes, les essais de mise en cohérence des données (avec la Comptabilité nationale ou avec les données estimées par la Banque de France) montrent que le patrimoine des ménages est grandement sous-estimé : cela tient probablement à la volonté délibérée de certains ménages de minimiser leur patrimoine mais également aux difficultés que représente une telle estimation [Bihr et Pfefferkorn, 1999]. On peut donc raisonnablement conclure que la plupart des informations disponibles sur le patrimoine sous-estiment les inégalités réelles qui le traversent.

Ainsi, la quantité et la qualité des informations disponibles pour mesurer les inégalités de niveau de vie sont encore très insuffisantes. Ce constat<sup>2</sup>, unanimement partagé [Bihr et Pfefferkorn, 1999 ; Maurin, 2003 ; Piketty, 2001], est d'autant plus surprenant qu'il « (...) *contraste singulièrement avec l'importance accordée au chômage, à la fracture sociale etc. dans le débat public français des années quatre-vingt-dix* » [Piketty, 2001, p. 6]. Il n'existe pas à notre connaissance de données satisfaisantes permettant d'appréhender les inégalités à l'aune de la distribution de l'ensemble des ressources perçues par les ménages (salaires, revenus sociaux, patrimoine).

Il s'agit d'une lacune importante dans la compréhension des phénomènes inégalitaires contribuant sans doute à entretenir le décalage entre la mesure des inégalités et leur perception et par la même, la méfiance à l'égard des approches quantitatives. En second lieu, on constate que lorsqu'elles existent, les données souffrent d'un décalage temporel avec la réalité socio-économique du fait de la périodicité des enquêtes et compte tenu des délais de traitement<sup>3</sup> et de

---

<sup>1</sup> Les sources spécifiques, tentant d'estimer le niveau et la composition du patrimoine, sont les enquêtes « Actifs financiers », mises en place en 1986, répétées en 1991-1992 puis renouvelées sous une forme allégée en 1997-1998 puis en 2003-2004 sous la dénomination d'enquête « Patrimoine ».

<sup>2</sup> Bihr et Pfefferkorn [1999], en introduction de leur ouvrage de synthèse sur les inégalités, pointent les mêmes dysfonctionnements de l'appareil statistique français auxquels ils ajoutent le « *manque de curiosité des chercheurs* » sur ce thème. A l'instar de Maurin [2003], nettement plus critique, qui voit dans la rareté des approches globales sur les inégalités dans le champ scientifique : « (...) *le reflet du manque d'intérêt général pour la contre-expertise et des insuffisances, du point de vue des données quantitatives globales, d'une sociologie davantage portée vers les grands débats théoriques ou la « micro »-sociologie de terrain* » [Maurin, 2003, p. 31].

<sup>3</sup> On estime à environ deux ans les délais de traitements et de calculs pour les enquêtes « Revenus fiscaux ».

mise à disposition par les organismes d'Etat. Troisièmement, il convient de rappeler que les sources le plus fréquemment utilisées rendent assez mal compte de la situation des populations situées aux extrémités de la hiérarchie sociale. Les données ne couvrent que les ménages dits « ordinaires » ce qui revient à exclure du champ d'analyse les sans domicile fixe, les personnes vivant en institution, en foyer ou en centre d'hébergement (retraités, étudiants, jeunes, invalides ...). Des difficultés se posent également pour cerner les catégories les plus aisées car la collecte des informations n'est pas assez détaillée<sup>1</sup>. Enfin, on observe que les données restent encore trop dispersées dans l'espace institutionnel (INSEE, DARES, DGI, CNAF...) et ce malgré des efforts, ce qui nuit à leur comparabilité, avec des conséquences très préjudiciables pour la compréhension de la dynamique inégalitaire [Bihl et Pfefferkorn, 1999].

### 2.1.2. Sur longue période : réduction des inégalités

Les travaux de Piketty [2001] permettent de cerner les principales évolutions de long terme qui caractérisent la distribution des revenus déclarés et du patrimoine en France. Durant la forte croissance de la période 1948-1978, le revenu moyen déclaré par foyer fiscal a été multiplié par un coefficient de l'ordre de 4,5. Cette amélioration du niveau de vie des ménages s'est accompagnée d'une réduction significative des inégalités affectant la distribution des revenus<sup>2</sup>. Cette réduction des inégalités de revenu sur longue période s'est réalisée de manière très concentrée « aucune compression de l'écart séparant les 10 % des foyers les mieux lotis de la moyenne des foyers n'a eu lieu au cours de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, et l'intégralité de la compression survenue entre les deux extrémités du siècle est due à la période 1914-1945 » [Piketty, 2001, p. 145]. Elle est essentiellement liée à l'effondrement des revenus du centile supérieur. Plus précisément, elle résulte de la forte diminution des revenus du capital, perçus par les *très hauts revenus* - « les 200 familles - au cours du siècle.

Deux phénomènes permettent de comprendre l'effondrement des revenus du capital de la classe des *rentiers* pendant la 1<sup>ère</sup> moitié du XX<sup>ème</sup> siècle<sup>3</sup>. Le premier, de nature conjoncturelle, est lié à l'inflation, aux faillites des crises financières des années vingt et trente et à la destruction physique d'une partie du patrimoine durant les deux guerres mondiales. Le deuxième, de nature

<sup>1</sup> Les tranches utilisées par l'administration fiscale n'ont pas été relevées depuis les années soixante si bien que la tranche la plus élevée regroupe plus de 240 000 contribuables ayant des revenus imposables supérieurs à 76224,5€ (500 000 Francs) en 1998, contre seulement 363 contribuables en 1961 [Piketty, 2001].

<sup>2</sup> Au début du siècle le décile supérieur disposait d'un revenu moyen 4,5 fois plus élevé que le revenu moyen de la population, tandis qu'à la fin du siècle cet écart est proche de 3,2-3,3.

<sup>3</sup> « [...] Cette forte diminution de la concentration des patrimoines est un phénomène qui a profondément marqué l'évolution des représentations sociales de l'inégalité », depuis 1945 la figure du « rentier » a été remplacée par celle du « cadre » [Piketty, 2001, p. 164].

structurelle, est consécutif de l'instauration de l'impôt progressif sur le revenu qui a d'une part permis de réduire les écarts de revenus du fait même de sa progressivité et d'autre part qui a entravé les capacités d'accumulation des personnes les plus fortunées. A cet impôt sur le revenu s'est ajouté l'impôt sur les successions qui a limité le montant du patrimoine transmis d'une génération à l'autre.

Parallèlement, alors que le salaire moyen a été multiplié par un coefficient supérieur à celui des revenus (de l'ordre de 5), l'analyse des inégalités de salaires met en évidence une très grande stabilité de la hiérarchie salariale. Sur le court terme on observe bien des phases d'élargissement des écarts mais celles-ci sont assez rapidement compensées par des phases de compression. Cette stabilité résulte du maintien des écarts de formations et de qualifications mais probablement aussi d'un relatif consensus politique et social à l'égard de la hiérarchie salariale.

La dynamique des inégalités au cours du XX<sup>ème</sup> siècle en France se caractérise donc par une forte réduction des inégalités patrimoniales parallèlement à une stabilité des inégalités de salaires qui ont permis au total une diminution des inégalités de niveau de vie essentiellement durant la période 1914-1945. Ces conclusions peuvent être généralisées à l'ensemble des pays développés (pour lesquels des statistiques sont disponibles). Des travaux portant sur le court ou moyen terme montrent des évolutions plus disparates que nous proposons de présenter ci-dessous.

### **2.1.3. Sur courte période : stagnation et renouvellement des inégalités**

Nous l'avons vu, il n'existe pas à ce jour de statistiques globales permettant d'intégrer toutes les composantes du revenu qui participent à la détermination du niveau de vie<sup>1</sup>. L'information est relativement dispersée et complexe à interpréter. Par souci de clarté, nous avons donc choisi de décomposer notre présentation en distinguant l'évolution des inégalités patrimoniales de l'évolution des inégalités de niveau de vie hors patrimoine<sup>2</sup>. Ce diagnostic se fonde principalement sur les travaux d'Atkinson, Glaude et Olier [2001] ainsi que sur les chiffres et les recherches de l'INSEE.

---

<sup>1</sup> Le niveau de vie est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (uc). Le niveau de vie est donc le même pour tous les individus d'un même ménage. Les unités de consommation sont généralement calculées selon une échelle d'équivalence qui attribue 1 uc au premier adulte du ménage, 0,5 uc aux autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 uc aux enfants de moins de 14 ans (*cf.* Chapitre 2).

<sup>2</sup> La prise en compte des inégalités de patrimoine ne modifierait pas les principales conclusions, on peut penser que les inégalités s'en trouveraient même légèrement accentuées. En effet, des imputations économétriques ont été réalisées afin d'intégrer au niveau de vie du ménage, l'ensemble de son patrimoine, et non uniquement celui figurant dans les déclarations fiscales. On observe alors que dans ce cas les inégalités de niveau de vie passent de 0,271 pour les revenus hors patrimoine à 0,273 en prenant en compte le patrimoine déclaré, soit une très légère augmentation. En revanche l'accroissement des inégalités est plus net lorsque l'on considère la distribution des revenus avec patrimoine imputé : l'indice s'élève alors à 0,287.

### 2.1.3.1. *Des inégalités de patrimoine en légère diminution*

Depuis le début des années quatre-vingt, le patrimoine des ménages progresse à un rythme plus soutenu que les revenus d'activités, respectivement : +3 % par an et +1 % par an, d'où un accroissement des revenus du patrimoine jusqu'en 1993 qui diminuent ensuite du fait de la baisse des taux de rendement<sup>1</sup> [Hourriez et Roux, 2001]. En 2000, le patrimoine médian s'élevait à 67 000 € [Rougerie, 2002]. L'augmentation du patrimoine des ménages, qui a été multiplié par 2,7 entre 1985 et 2000 (contre 1,9 pour le revenu disponible) [CERC, 2002], tient au contexte socio-économique peu sûr des dernières décennies, marquées par un chômage de masse exerçant des pressions à la hausse sur l'épargne de précaution. Elle s'explique également par un développement de l'offre de produits financiers sur la période [Atkinson et al., 2001].

Même si les chiffres sont relativement fragiles, il est incontestable que le patrimoine est nettement plus concentré au sein de la population que les revenus d'activités. Cette situation est liée aux mécanismes de transmission par héritage ou donation et au processus auto-cumulatif suivi par une partie du patrimoine, générant des revenus réguliers à ses détenteurs. En 1998, l'indice de Gini de la concentration du patrimoine varie entre 0,6 et 0,7 (contre 0,3 pour les revenus d'activités). Les 10 % des ménages les plus riches possèdent 40 % du patrimoine total tandis que les 50 % les plus pauvres n'en possèdent que 10 %. Néanmoins, en bas de la distribution des revenus, on observe que les individus perçoivent proportionnellement plus de revenu du patrimoine que la moyenne de la population. Cela s'explique par une sur-représentation des anciens indépendants à la retraite, pauvres en revenus et riches en patrimoine.

Bien que le rapport interdécile, de l'ordre de 75, s'apparente à un gouffre [Hourriez et Roux, 2001], il semblerait que les inégalités de patrimoine tendraient plutôt à se réduire depuis 1992, grâce à la progression des petits patrimoines : les individus ayant profité pleinement de la croissance des « Trente glorieuses », remplaçant progressivement les générations plus anciennes parmi lesquelles les inégalités de patrimoine étaient importantes<sup>2</sup>. Ainsi « *la diminution de la dispersion du patrimoine total constatée pour l'ensemble de la population résulte essentiellement du remplacement des générations les plus âgées par des générations moins inégalitaires* » [Rougerie, 2002, p. 415].

<sup>1</sup> Les taux des marchés monétaires et obligataires sont passés de plus de 10 % au début des années quatre-vingt-dix à 3 % fin 1999.

<sup>2</sup> Un suivi longitudinal du patrimoine par cohorte, effectué à partir des enquêtes « Patrimoine », montre que les très fortes dispersions de patrimoine se sont réduites chez les plus de 70 ans entre 1986 et 1998. De plus, les générations nées avant 1950 disposaient toutes d'un patrimoine supérieur à celui de la génération précédente, or à partir de cette date il lui est au mieux identique.

### 2.1.3.2. Des évolutions de niveau de vie différenciées selon le type de ménage

Entre 1970 et 2003, le niveau de vie annuel moyen des ménages est passé de 10 250 € à 17 654 €. La croissance a été très forte dans les années soixante-dix (+5 % / an en moyenne), participant à l'émergence d'une « classe moyenne ». Elle s'est ensuite poursuivie à un rythme plus lent. Les inégalités de niveau de vie hors patrimoine<sup>1</sup>, ont connu une réduction rapide dans les années soixante-dix, beaucoup plus lente dans les années quatre-vingt et quasi nulle dans les années quatre-vingt-dix. Ces résultats se vérifient tant pour le revenu déclaré que pour le revenu disponible. L'écart interquintile maximum du revenu disponible est ainsi passé de 6 à 3 entre 1970 et 2000. Cette évolution globale s'est cependant traduite de façon très différente chez les ménages d'actifs et de retraités, ces derniers pouvant être considérés comme les principaux gagnants des dernières décennies (Tableau 3).

**Tableau 3 : Evolution de l'indice de Gini du niveau de vie hors patrimoine**

	Indice de Gini	1970-1979	1980-1989	1990-1997
Ensemble des ménages	Revenu disponible par uc	de 0,34 à 0,30	de 0,30 à 0,28	de 0,28 à 0,27
Salariés ou chômeurs	Revenu disponible par uc	de 0,29 à 0,26	de 0,26 à 0,24	de 0,24 à 0,26
Retraités	Revenu disponible par uc	de 0,32 à 0,27	de 0,27 à 0,26	de 0,26 à 0,25

Source : Hourriez et Roux, 2001, Enquêtes « Revenus fiscaux », INSEE-DGI

#### Ménages d'actifs : accroissement des inégalités dans les années 1990

A partir des années 1990, au sein des ménages d'actifs, les inégalités de niveau de vie ont cessé de se réduire (Tableau 3). Les déciles les plus modestes ont vu leur revenu déclaré diminuer entre 1990 et 1997 tandis que celui-ci augmentait pour les déciles les plus aisés.

Les revalorisations du SMIC<sup>2</sup> ainsi que les mécanismes de redistribution opérés par les transferts sociaux (RMI, prestations familiales, allocations logement...) ont permis de contenir les écarts de revenu disponible. Ces différentes mesures augmentaient le niveau de vie des salariés du 1<sup>er</sup> décile de près de 50 % dans les années soixante-dix, à près de 70 % en 1990 et 90 % en 1996<sup>3</sup>. Ces mesures n'ont toutefois pas réussi à inverser la tendance ni à enrayer le décrochage qu'ont

<sup>1</sup> Les revenus du patrimoine, incomplets et difficiles à comparer au cours du temps, ont été dans un premier temps, écartés de l'analyse. En effet les revenus du patrimoine présents dans la déclaration fiscale varient selon la législation en vigueur concernant les revenus non-imposés ou soumis à prélèvement libératoire, si bien que leur niveau varie selon les années ce qui limite la comparabilité des données.

<sup>2</sup> En 1970, le SMIC indexé sur l'évolution de la moyenne des salaires a remplacé le SMIG qui était indexé sur l'inflation, celle-ci progressant alors moins vite que le salaire moyen.

<sup>3</sup> « Le couple impôt-prestations réduisait l'inégalité (mesurée par le rapport des revenus initiaux entre déciles extrêmes) de moitié en 1996, contre à peine un tiers en 1975 » [Atkinson et al., 2001, p. 59].

connu les plus pauvres : « *l'écart s'est creusé entre les plus pauvres (le 1<sup>er</sup> décile) et les autres – aussi bien par rapport aux « classes moyennes » qu'aux riches – modérément d'abord dans les années quatre vingt, puis très fortement sur la période 1990-1996* » [Atkinson et al., 2001, p. 56]. Cette réalité économique a engendré des phénomènes de polarisation sociale remettant en cause le mouvement de moyennisation observée durant les décennies précédentes.

Les années 1990 se caractérisent par une forte précarisation de l'emploi, liée au développement des formes d'emplois atypiques, des temps partiels subis et des statuts précaires qui ont activement contribué à accentuer les inégalités de niveau de vie entre catégories d'actifs. La part des salariés à temps partiel est passée de 7 % en 1980 à plus de 17 % en 2000 [Atkinson et al., 2001]. Cette situation, le plus souvent subie (dans 2 cas sur 3) touche principalement les femmes même si elle concerne aujourd'hui de plus en plus d'hommes et de jeunes (moins de 30 ans). De même toutes les CSP ne sont pas exposées de la même manière à ce risque de sous-emploi. Les individus à temps partiel sont pour l'essentiel des employés ou des ouvriers non qualifiés. Parmi cette population le rapport interdécile des salaires est nettement supérieur à celui observé au sein des salariés à plein temps (respectivement 5 et 3).

Au cours des années quatre-vingt-dix, les difficultés d'emploi et d'insertion sur le marché du travail se sont diffusées à l'ensemble de la population, « *au point d'apparaître aujourd'hui comme le moteur principal du creusement des inégalités de revenus perçues par les salariés* » [Bensaid et al., 2004, p. 5]. Les jeunes, les salariés peu qualifiés et les femmes ont été particulièrement touchés. Malgré des niveaux de qualification supérieurs à ceux de leurs parents, les jeunes enregistrent aujourd'hui des taux de chômage élevés. En 2004 près de 23 % des moins de 25 sont sans emploi. De même plus d'un quart des familles monoparentales sont sans emploi en 2002 contre moins de 10 % en 1975 [Ravel, 2005]. L'effritement de la condition salariale a eu pour effet de fragiliser les parcours d'emploi participant à l'émergence d'une catégorie de « travailleurs pauvres ». Le poids des bas salaires, définis comme les salaires inférieurs à deux tiers du salaire médian (soit 1,2 SMIC), est passé de 13 % au début des années quatre-vingt à 29 % à la fin des années quatre-vingt-dix.

Autre fait marquant des deux dernières décennies, la polarisation de l'emploi au sein des ménages s'est fortement accrue : la part des ménages où tous les adultes travaillent (emploi saturé) est passée de près de 57 % en 1975 à près de 68 % en 2002 tandis que celle des ménages en âge d'activité où personne ne travaille a presque doublé sur la période de 6,3 % à 12,2 % [Ravel, 2005]. Cette polarisation de l'emploi résulte pour partie de la modification de la composition des ménages puisque la part des individus (ni étudiants ni retraités) vivant seuls,

avec ou sans enfant, a été multipliée par 2,5 entre 1975 et 2002. Ce type de ménage est passé d'un quart, au début des années quatre-vingt, à plus du tiers des ménages d'actifs aujourd'hui. Or cette catégorie de ménages est particulièrement sensible à la conjoncture économique et donc davantage exposée au chômage et au sous emploi, ses revenus étant très fragiles car dépendants de ceux d'un unique adulte.

A cela s'ajoutent des perspectives d'évolution des carrières davantage qu'autrefois conditionnées par la situation d'emploi initiale. Les études portant sur l'évolution de la mobilité salariale, qui mesure les possibilités offertes aux travailleurs de monter dans l'échelle des salaires, concluent à une forte réduction de la mobilité salariale entre 1973 et 1985. Celle-ci demeure aujourd'hui très inférieure à celle que l'on observait à la fin des années soixante [Fougère et Kramarz, 2001]. Les travaux de Chauvel [2003] qui analysent la dynamique des inégalités à travers la notion de « temps de rattrapage » montrent une certaine rigidité dans la progression des situations. En 1955, le temps nécessaire à un salaire d'ouvrier pour rattraper le pouvoir d'achat d'un salaire de cadre, atteignait 3 ou 4 décennies grâce à la réduction des inégalités. En revanche depuis le milieu des années 80, les perspectives de rattrapage n'apparaissent plus réalistes à l'échelle d'une vie.

#### Ménages de retraités : augmentation des revenus et baisse des inégalités

Entre 1970 et 1996, les revenus initiaux (hors patrimoine) des ménages de retraités ont augmenté deux fois plus rapidement que ceux des salariés : +7 % par an dans les années soixante-dix, +1,8 % dans les années quatre-vingt et +2,3 % de 1990 à 1996 [Atkinson et al., 2001 ; Guillemin et Roux, 2001]. Cependant depuis 1996 les difficultés financières rencontrées par les régimes complémentaires, l'indexation des pensions sur les prix et l'augmentation des prélèvements sociaux, ont limité la revalorisation de leurs niveaux de vie. Les retraités auraient ainsi moins profité de la reprise des années 1996-2001 que les ménages d'actifs [Legendre, 2004].

Les inégalités de niveau de vie entre retraités se sont très fortement réduites jusqu'au milieu des années quatre-vingt avant de se stabiliser par la suite (Tableau 3). L'écart entre déciles extrêmes du revenu initial par UC est passé de 8,7 en 1970 à 4,2 en 1996. L'intégration des revenus du patrimoine, qui représentaient 20 % des revenus primaires des retraités contre 8 % pour le reste de la population en 1996, tendrait certainement à freiner l'impact de ces évolutions sans pour autant les remettre totalement au cause.

Cette double dynamique - augmentation du niveau de vie et réduction des inégalités - s'explique par l'arrivée à l'âge de la retraite d'individus ayant cotisé durant toute leur vie professionnelle, par rapport aux générations précédentes qui ne bénéficiaient pas du régime par répartition et qui



ont vu leur carrière interrompue par les guerres. Les femmes retraitées bénéficiant de pensions complètes sont également plus nombreuses et participent à l'augmentation du niveau de vie de cette génération. Le resserrement des écarts est également lié au doublement du niveau de vie des retraités du premier décile grâce aux revalorisations du minimum vieillesse, intervenues entre 1975 et 1984. Enfin, cette catégorie de la population est logiquement assez peu influencée par la conjoncture économique, elle a donc peu été touchée par le ralentissement de la croissance. Ainsi « (...) pour la première fois, la vieillesse n'est pour une grande majorité plus synonyme de pauvreté » [Atkinson et al., 2001, p. 60]

### 2.1.3.3. Réduction de la pauvreté mais de nouvelles catégories touchées

Le taux de pauvreté calculé au sens monétaire du terme - soit, d'après l'INSEE, les individus des ménages<sup>1</sup> percevant un revenu mensuel inférieur à la moitié du revenu médian<sup>2</sup> - est passé de 12 % en 1970 à 6,3 % en 2003. Si l'on se réfère au seuil de 60 % du revenu médian, retenu par Eurostat, la diminution sur la période est moins significative : le taux passant de 18 % à 12 % entre 1970 et 2003 (Graphique 1). En 2003, l'INSEE estimait ainsi à 1 570 000 le nombre de ménages pauvres soit 3 694 000 individus.

Au cours des dernières décennies, l'augmentation du nombre de bénéficiaires du système de retraite par répartition d'une part, et la dégradation du marché de l'emploi d'autre part, ont conduit à une amélioration des revenus de remplacement des générations récentes de retraités, alors que dans le même temps la situation des jeunes se dégradait. Sur la période on a ainsi assisté à un glissement progressif des situations de pauvreté des générations les plus anciennes vers les générations les plus jeunes. Les moins 30 ans sont ainsi davantage exposés à la pauvreté que la moyenne (Graphique 2). Lorsqu'ils ne peuvent compter sur la solidarité familiale<sup>3</sup>, les moins de 25 ans traversent des situations particulièrement critiques car ces individus sont exclus des minima sociaux. Or l'efficacité du système socio-fiscal permet de réduire de moitié le taux de pauvreté : ainsi en 1997, « sans prestations sociales 8,5 % des ménages de retraités seraient

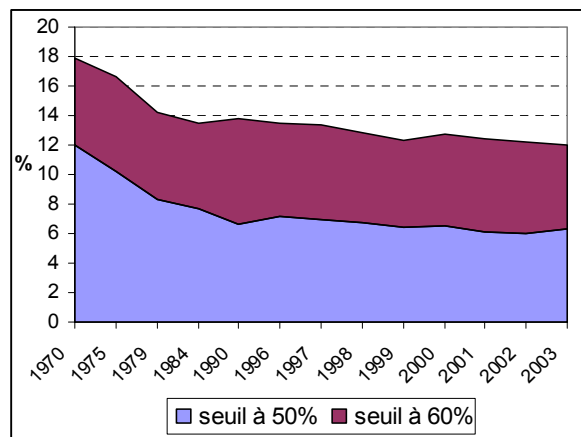
<sup>1</sup> Les ménages dont la personne de référence est étudiante ou militaire du contingent sont exclus du champ.

<sup>2</sup> La pauvreté monétaire est définie relativement au revenu médian et évolue donc comme celui-ci. Sont considérés comme pauvres les ménages disposant de ressources inférieures à 50 % ou à 60 % du revenu médian, selon les pays. En France le seuil de 50 % est le plus fréquemment utilisé, il correspond à un revenu mensuel par uc égal à 602 € en 2001. En retenant le seuil de 60 % comme Eurostat par exemple, on multiplie par 2 le taux de pauvreté.

<sup>3</sup> Les aides provenant des parents et des grands-parents influent significativement sur la situation des jeunes, il semblerait qu'elles réduisent de moitié le taux de pauvreté des jeunes ménages. Grâce à cette solidarité familiale, les niveaux de consommation des jeunes générations demeureraient assez proches de ceux de leurs aînés. Mais « les transferts privés (...) ne sont cependant pas de la même signification que des revenus d'activité ou des prestations sociales. Une analyse approfondie montre que ce sont les ménages les plus aisés qui en bénéficient le plus : les relations familiales et sociales constituent une sorte de capital qui se cumule plutôt avec les autres formes de capital pour renforcer les inégalités » [Atkinson et al., 2001, p. 64].

*pauvres, 4,2 % le sont après prestations sociales. Pour les ménages de salariés ou de chômeurs, la pauvreté passe de 13,6 % sans prestations sociales à 6,6 % après prestations sociales »*  
 [Atkinson et al., 2001, p. 84]

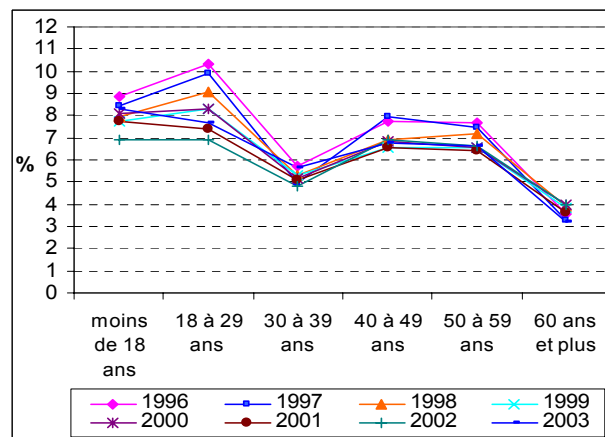
**Graphique 1 : Evolution du taux de pauvreté**



*Champ : Individus des ménages dont le revenu déclaré au fisc est positif ou nul et dont la personne de référence n'est ni étudiante ni militaire du contingent*

*Source : enquêtes Revenus fiscaux 1970, 1975, 1979, 1984, 1990 et de 1996 à 2003, Insee-DGI*

**Graphique 2 : Taux de pauvreté selon l'âge**



*Source : enquête Revenus fiscaux de 1996 à 2003 Insee-DGI ; Seuil de 50 % du revenu médian*

Si la diminution du taux de pauvreté peut laisser perplexe<sup>1</sup>, c'est principalement parce qu'elle s'est accompagnée d'une plus grande diversité des situations. Ce phénomène recouvre aujourd'hui une population plus hétérogène. La pauvreté contemporaine touche des individus plus jeunes et plus urbains dont certains ont un emploi (les « travailleurs pauvres ») alors qu'elle était autrefois âgée et rurale. Les jeunes, les ouvriers, les employés et les familles monoparentales sont plus souvent pauvres. La pauvreté est ainsi devenue plus visible et sans doute plus inacceptable, participant au sentiment d'un accroissement important des inégalités.

#### 2.1.4. Au-delà des statistiques, de profondes transformations socio-économiques

Le ralentissement de la croissance consécutif aux crises pétrolières des années soixante-dix, a sérieusement remis en cause la dynamique d'homogénéisation des conditions sociales observées dans la période précédente. Les transformations du système productif (mutation technologique, tertiarisation, mondialisation ...) ont affecté le marché de l'emploi avec pour conséquence un effritement de la condition salariale qui marque une rupture nette avec le système d'intégration

<sup>1</sup> La situation des jeunes s'étant fortement dégradée, on peut également penser que l'impossibilité de décohabitation à laquelle est confrontée une part croissante des jeunes adultes, ainsi contraints de rester au domicile familial faute de revenu, masque en partie la proportion de pauvres. Cette hypothèse que nous formulons, même si elle était vérifiée ne suffirait toutefois pas à remettre en cause la diminution de la part des ménages pauvres observée sur la période.

par le travail de la société industrielle des « Trente glorieuses ».

Nous serions ainsi passés d'une société industrielle hiérarchisée, fondée sur des rapports de domination mais garantissant un modèle d'intégration, à une société « postindustrielle » génératrice de phénomènes d'exclusion<sup>1</sup> [Touraine, 1992]. Pour Castel [1999] le phénomène est beaucoup plus général dans la mesure où la fragmentation des statuts d'emploi conduirait à une complète métamorphose de la structure sociale. Après une longue période de protection, on assisterait ainsi à la création de « vulnérabilités de masse » qui vont au-delà des situations d'exclusion. Pour mieux exprimer l'idée d'un processus global qui ne remet pas en cause le continuum social, Castel préfère la notion de « désaffiliation » à celle d'exclusion. Qu'elles soient pensées en termes d'exclusion ou de « désaffiliation », ces profondes transformations, de nature plus que transitoire, ont contribué à remettre la question des inégalités sur le devant de la scène et cela malgré la réduction de leur ampleur.

Aujourd'hui les inégalités plus diversifiées et plus complexes à percevoir qu'elles ne l'étaient auparavant, s'insinuent davantage dans les trajectoires individuelles. Les travaux de Fitoussi et Rosanvallon [1996], tout comme ceux de Cohen [1997], mettent en évidence de nouvelles inégalités qualifiées d'intracatégorielles qui se superposent aux inégalités traditionnelles : « [les nouvelles inégalités] *procèdent de la requalification de différences à l'intérieur de catégories auparavant jugées homogènes* » [Fitoussi et Rosanvallon, 1996]. Ces nouvelles divisions, entre personnes qui partageaient autrefois des conditions d'existence similaires, font que deux individus relativement proches à l'origine peuvent se retrouver dans des situations sociales très différentes. « *La nouvelle misère du capitalisme contemporain est donc de créer au sein de chaque groupe social, au sein de chaque vie, des tensions qui étaient jusqu'alors l'apanage des rivalités inter-groupes* » [Cohen, 1997, p. 79]. Pour certains, les inégalités contemporaines supposent un décentrage des analyses traditionnelles basées sur les positions sociales structurelles afin de mieux intégrer l'analyse des trajectoires individuelles<sup>2</sup>.

La complexification et l'individualisation du phénomène inégalitaire ne sont pas sans conséquence du point de vue de la perception des inégalités sociales. Celles-ci ne seraient plus perçues à travers un prisme collectif mais davantage contingentes des compétences personnelles. Elles seraient donc vécues en termes de souffrance psychique car le fonctionnement actuel de la

---

<sup>1</sup> « *Nous étions dans une société industrielle où on était en haut ou en bas, nous sommes maintenant dans une société où on est dedans ou dehors* » [Touraine, 1992, p. 157].

<sup>2</sup> De nombreuses recherches sociologiques font état de cette modification dans l'appréhension des inégalités sociales, en fondant le plus souvent leur démarche sur une approche biographique insistant sur le vécu des inégalités [Bouchayer, 1994].

société individualise le vécu des inégalités [Dubet, 2001 ; Fitoussi et Rosanvallon, 1996]. Pour Chauvel [2001], c'est cette non-correspondance entre vécu objectif et vécu subjectif des inégalités qui permet de rendre compte de la situation actuelle, caractérisée par une incapacité des individus à formuler des revendications communes. Ainsi on se trouverait aujourd'hui dans une situation de « classes sociales sans conscience ».

## **2.2. Un phénomène multidimensionnel**

La distribution des ressources financières n'explique pas tout, d'autres facteurs participent à la formation et à l'accentuation des inégalités économiques de départ. A cet égard, les questions de genre, d'éducation et de territoire sont aujourd'hui centrales. Il s'agit en outre de déterminants fondamentaux des pratiques de déplacement. Nous aborderons donc successivement ces domaines que nous considérons primordiaux<sup>1</sup> afin de mieux saisir le contexte factuel de notre recherche.

### **2.2.1. Des inégalités liées au genre**

La situation des femmes apparaît systématiquement en retrait par rapport à celle des hommes, et ce même à statut et revenu équivalent. Quelques faits précis permettent d'étayer cette situation.

#### ***2.2.1.1. Des difficultés économiques accentuées chez les femmes***

Depuis les années soixante la place des femmes sur le marché du travail a connu des avancées certaines. En 2004, leur taux d'activité entre 25 et 49 ans atteint 81 % contre 94 % chez les hommes. Toutefois, la féminisation du marché du travail s'est faite sous le sceau de l'inégalité et de la précarité [Maruani, 1998 ; Milewski et al., 2005 ; Silvera, 1999]. L'emploi féminin est nettement moins diversifié et moins qualifié que l'emploi masculin. La majorité des femmes appartiennent au tertiaire d'exécution (caissières, vendeuses, femmes de ménage...), elles occupent des postes de moindre responsabilité et de moindre salaire. En outre, les femmes ont été les plus touchées par le ralentissement de la croissance dans les années quatre-vingt-dix. Plus vulnérables sur le marché du travail, elles ont subi de plein fouet la précarisation de l'emploi et la montée du chômage. A l'exception de l'intérim qui reste masculin, le développement des formes particulières d'emploi (CDD, temps partiel) les touche tout particulièrement. Plus de huit emplois à temps partiel sur dix sont occupés par des femmes en 2004. Les femmes sont ainsi

---

<sup>1</sup> Une abondante littérature existe par ailleurs sur les inégalités examinées sous différents angles [Bihl et Pfefferkorn, 1999 ; Dirn, 1998].

exposées à plus de discontinuité et plus d'instabilité que les hommes dans leur parcours professionnel.

En matière de salaires les inégalités demeurent très fortes. En 2003, parmi les salariés à temps complet du privé et du public, les femmes gagnent en moyenne 20 % de moins que les hommes<sup>1</sup>. L'écart salarial entre hommes et femmes est nettement plus prononcé dans le haut de la distribution des revenus que dans le bas. C'est ainsi parmi les cadres que l'écart est le plus élevé (23 %) tandis que chez les employés, les niveaux de salaires se rapprochent sensiblement (7 %), les ouvriers et les professions intermédiaires se trouvant dans une situation plus proche de la moyenne (17 % et 13 %, respectivement). Près de la moitié de cet écart salarial entre hommes et femmes demeure inexplicable par les différences de formation, de poste, de temps de travail ou encore de rendement, et peut ainsi s'interpréter en termes de discrimination salariale [Meurs et Ponthiers, 2000]. Les avancées sociales en matière de formation et d'accès au marché du travail des femmes, cohabitent donc avec la persistance d'importantes inégalités de genre.

Les inégalités se maintiennent également dans la sphère familiale. Malgré leur plus grand investissement dans le monde professionnel, hommes et femmes sont toujours très inégaux face aux tâches domestiques. Les enquêtes emploi du temps de l'Insee montrent que les femmes continuent de prendre en charge 80 % des tâches domestiques (courses, cuisine, ménage...). Le déséquilibre hommes-femmes s'accroît avec l'arrivée des enfants car les femmes consacrent également deux fois plus de temps à leurs enfants que les hommes [Dumontier et Pan Ké Shon, 1999]. Ainsi la féminisation de la population active, sans remettre en cause la division sexuée des rôles, est à l'origine d'une double journée de travail pour les femmes. Cette inégalité face à l'allocation du temps contribue à brider les possibilités d'égalité professionnelle des femmes.

#### ***2.2.1.2. Accroissement des inégalités au sein de la population féminine***

Les avancées en matière d'accès à l'emploi des femmes se sont traduites par un accroissement des inégalités parmi les femmes elles-mêmes : d'une part parce que dorénavant les situations d'activité côtoient plus souvent l'inactivité, qui dans certains cas, confère à l'enfermement, d'autre part à cause de la bipolarisation de l'emploi féminin, qui progresse principalement dans deux directions opposées, vers les postes qualifiés et vers les postes très peu qualifiés du tertiaire. Face à la montée du taux d'activité féminin, la figure de la femme indépendante conciliant féminité, vie familiale et vie professionnelle est devenue un modèle, contribuant dans le même temps à dévaloriser l'image de la femme au foyer. Or pour certaines femmes, l'inactivité est

---

<sup>1</sup> Temps partiel inclus, ce différentiel s'élève à 27 % [Meurs et Ponthiers, 2000].

subie : par manque de formation adaptée aux demandes du marché, parce qu'elles ont été exclues du marché du travail pour des raisons économiques ou parce que les contraintes domestiques rendent plus « rentable » leur maintien ou leur retour au foyer. L'inactivité des femmes est ainsi plus fréquente dans les milieux populaires, chez les femmes peu diplômées, immigrées ou issues de l'immigration. Dans les milieux aisés, le statut de femme au foyer est plus souvent choisi en accord avec certaines valeurs concernant la vie familiale, il y est également plus fréquemment temporaire. Ainsi les femmes au foyer vivent de manière très différente leur situation : certaines se sentent cloisonnées dans les tâches ménagères et l'éducation des enfants alors qu'elles expriment explicitement leur désir de travailler, d'autres, découragées, se sentent dévalorisées et exclues du monde du travail, d'autres encore investissent pleinement un rôle qu'elles ont délibérément choisi.

Parmi les actives, les conditions de vie peuvent aussi être fortement contrastées. Beaucoup de femmes, ouvrières ou exerçant un emploi du tertiaire d'exécution, voient leurs journées complètement désarticulées par des rythmes de travail atypiques : travail en équipe, horaires décalés ou fractionnés dans la journée. Compte tenu de ces emplois du temps, la prise en charge des tâches domestiques et parentales nécessite une grande organisation et s'effectue souvent au prix de journées épuisantes. « *Ce qui a été gagné en indépendance a souvent été perdu en qualité de vie, en particulier dans les catégories les plus défavorisées* » [Milewski et al., 2005, p. 2]. Cette situation contraste fortement avec celle des femmes issues de milieux aisés. Celles-ci ont davantage la possibilité « d'externaliser » une partie du travail domestique vers des emplois de services. Elles peuvent ainsi s'investir davantage dans leur carrière professionnelle, leur vie familiale, sociale et culturelle.

### **2.2.2. Des inégalités de niveaux d'études et de formation**

Le niveau de diplôme atteint par un individu est la caractéristique qui conserve aujourd'hui encore le plus d'influence sur sa position sociale ultérieure et par conséquent sur ses revenus futurs [Forsé, 1997]. Les inégalités qui prennent place au sein du système éducatif sont au cœur d'un ensemble complexe de facteurs par lesquels se perpétuent les rapports sociaux inégalitaires. Nous présenterons quelques chiffres et analyses récentes qui confirment qu'en dépit d'une relative démocratisation des études, les inégalités liées à l'origine sociale des élèves sont encore très présentes. Dans une deuxième partie nous verrons comment le niveau d'études modifie les modes de vie et participe dans une certaine mesure à l'accentuation des inégalités économiques.

### 2.2.2.1. *Des inégalités face au système scolaire...*

Bourdieu et Passeron [1964] ont montré comment le fonctionnement apparemment démocratique du système scolaire contribuait à perpétuer et à légitimer les inégalités initiales entre élèves. L'adoption du « collège unique » en 1975, la mise en place de Zones d'Education Prioritaire (ZEP) dans les années quatre vingt, ainsi que l'allongement de la durée de scolarisation, traduisent une réelle prise de conscience des inégalités des chances de départ entre élèves. Ces mesures n'ont cependant pas permis de faire disparaître les écarts importants de réussite scolaire liés à l'origine sociale.

Entretenu par l'espoir d'une promotion sociale et concomitante avec la montée du chômage, l'augmentation de la demande d'éducation a été un peu plus importante pour les milieux modestes et moyens que pour les milieux supérieurs, ce qui a permis de réduire l'inégalité des chances de réussite scolaire, au moins jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix [Forsé, 1997]. Dans le détail, les parcours demeurent toutefois très différenciés selon les milieux sociaux. Au primaire et au collège les situations d'échec scolaire sont six fois plus fréquentes dans les familles du premier décile que dans celles du dernier décile [Bensaid et al., 2004]. Du collège au lycée, la part des enfants d'ouvriers est en constante diminution, contrairement à la part des enfants de cadres qui croît de la sixième à la terminale<sup>1</sup>.

Les scolarités restent donc marquées par de fortes inégalités sociales, qui sont accentuées au collège par le choix des options et celui de l'établissement. Ces facteurs deviennent stratégiques dans les carrières scolaires et participent activement à l'accentuation des inégalités de départ. On observe ainsi un phénomène de « démocratisation ségrégative » [Duru-Bellat, 2003] qui s'illustre à travers des choix d'orientation socialement typés<sup>2</sup> : les enfants de milieux populaires sont sur-représentés dans les formations professionnelles et technologiques tandis que les enfants de milieux socio-culturels élevés s'orientent vers les voies générales et notamment vers les filières scientifiques. De même dans le supérieur, les filières les plus prestigieuses restent largement réservées aux enfants issus des milieux aisés<sup>3</sup>. Lorsqu'ils poursuivent leurs études au-delà du baccalauréat, les enfants des milieux populaires ont tendance à privilégier les formations courtes

<sup>1</sup> Ainsi, pour la génération née entre 1974 et 1978, 40 % des enfants d'ouvriers ont obtenu leur bac contre 90 % des enfants de cadres [Baudelot, 2003].

<sup>2</sup> « [...] *Quand l'élève est très bon, ou très faible, les vœux des familles sont uniformément ambitieux, ou au contraire modestes ; mais une forte diversité caractérise les vœux des élèves les plus moyens, structurée avant tout par l'origine sociale* » [Duru-Bellat, 2003, p. 56].

<sup>3</sup> L'ouverture des portes de l'université aux enfants d'ouvriers et d'employés est encore très timide : ceux-ci constituent moins d'un quart des effectifs et sont surtout représentés dans le premier cycle universitaire souvent parce qu'ils n'ont pas pu accéder aux filières courtes qui pratiquent une sélection à l'entrée comme les IUT ou les BTS.

même lorsqu'ils réussissent [Galland et Rouault, 1996]. Cette faible démocratisation des filières « nobles » limite ainsi les possibilités d'ascenseur social.

Qu'en est-il de l'usage des titres scolaires acquis ? Des travaux ont montré que les enfants de milieux modestes, rencontraient plus de difficultés que les autres pour valoriser leur diplôme [Forsé, 1997 ; Galland et Rouault, 1996]. Que ce constat soit lié au choix de qualifications moins porteuses ou qu'il résulte des moindres atouts (relationnels, culturels, sociaux) dont disposent les jeunes de milieux modestes, il contribue à maintenir les inégalités de position sociale et à entretenir un sentiment de frustration et d'injustice parmi les rescapés des sélections antérieures. Ainsi, la démocratisation du système éducatif dont les filières professionnelles et technologiques ont été l'un des principaux moteurs, s'est davantage traduite par une transformation des inégalités de scolarité que par une réduction importante des déterminismes sociaux.

#### ***2.2.2.2. ... qui reproduisent et renforcent les inégalités de revenu***

A niveau de revenu donné, distinguer les individus selon leur niveau d'études permet de saisir la dimension culturelle et symbolique de leurs comportements. Le niveau d'études de la personne permet de révéler des systèmes de préférences relativement distincts selon le milieu socio-économique d'appartenance. Il est souvent la meilleure approximation du capital culturel, dont on dispose à partir des données d'enquêtes classiques. Le modèle théorique de Bourdieu [1979] explique par le concept d'habitus les goûts et les styles de vie distincts qui placent systématiquement les catégories populaires à l'écart d'une norme culturelle imposée par le goût de la classe dominante [Coulangeon, 2004]. Bourdieu admet ainsi l'existence d'une hiérarchie des préférences culturelles, si bien que si l'on se réfère à ce cadre d'analyse, on peut admettre que les inégalités de niveau d'études, au-delà des inégalités économiques qu'elles tendent à reproduire, génèrent des inégalités qui leur sont propre<sup>1</sup>. Bien qu'elle reste une clé de lecture intéressante, cette approche mérite d'être nuancée face à la complexification des pratiques culturelles actuelles et face à l'avènement d'une société fondée par la pluralité des appartenances.

#### **2.2.3. La dimension spatiale des inégalités**

Dans cette partie, nous verrons que la polarisation sociale des territoires est une manifestation concrète des inégalités qui traversent la société. Puis nous montrerons qu'elle est elle-même porteuse d'inégalités importantes qui contribuent à amplifier les inégalités de positions initiales.

---

<sup>1</sup> Le modèle de la distinction oppose ainsi la légitimité culturelle des classes dominantes à l'indignité culturelle telle qu'elle peut être vécue par les exclus de la culture savante. Voir Coulangeon [2004] pour une discussion détaillée de la pertinence actuelle du modèle de la distinction.



### 2.2.3.1. *Division sociale de l'espace urbain*

En France<sup>1</sup>, les revenus sont plus élevés dans l'espace urbain que dans l'espace rural. Au sein de l'espace urbain, ce sont les aires urbaines qui concentrent les revenus les plus importants tandis qu'au sein des aires urbaines (exception faite de Paris), les revenus sont en moyenne plus élevés dans les communes périurbaines que dans les pôles urbains. Les inégalités de revenu sont plus importantes dans des pôles urbains et encore plus dans les villes-centre du fait de la plus grande diversité des logements [Rouxel, 2003].

Au sein des grandes métropoles, la localisation résidentielle des ménages se caractérise par des choix de plus en plus exigeants. Si les critères qui motivent ces choix ne sont pas homogènes socialement et culturellement, il reste que la concurrence pour l'occupation des sols, entre ménages ayant des disponibilités financières différentes, conduit à réserver les « meilleures places » aux ménages les plus aisés, reléguant dans les zones les moins attractives les catégories les plus modestes<sup>2</sup> : *« la capacité à dominer l'espace, notamment en s'appropriant (matériellement ou symboliquement) les biens rares (publics ou privés) qui s'y trouvent distribués, dépend du capital possédé »* [Bourdieu, 1993, p. 257].

Négligeant pendant trop longtemps la dimension spatiale des difficultés socio-économiques, les politiques menées en matière de logement social ont participé à l'accentuation de cette stratification sociale issue du fonctionnement concurrentiel du marché du logement<sup>3</sup>. Ces politiques ont en effet contribué à renforcer la concentration des populations modestes dans les quartiers éloignés du centre et/ou fortement stigmatisés, participant à l'émergence de zones de relégation urbaine. L'inertie qui caractérise les choix de localisation résidentielle étant d'autant plus forte que les revenus sont faibles (choix restreint, difficulté d'accès à la propriété et au marché locatif privé, discrimination...), les ménages modestes se trouvent ainsi plus souvent

<sup>1</sup> A l'échelle nationale on observe des contrastes prononcés entre régions riches - l'Ile-de-France et l'Alsace- et régions pauvres - Corse, Languedoc Roussillon et Nord-Pas-de-Calais [Rouxel, 2003].

<sup>2</sup> Cependant, les résultats empiriques ne permettent pas de conforter unilatéralement l'accroissement de la ségrégation résidentielle en France au cours des dernières décennies. Pour certains la polarisation sociale de l'espace se serait accentuée alors que pour d'autres elle serait restée la même depuis 20 ans et c'est uniquement la prise de conscience de son ampleur et de ses conséquences qui conduit aujourd'hui à mettre cette question sur le devant de la scène [Maurin, 2004]. Les différences tiennent essentiellement aux questions de méthodes liées à l'échelle spatiale retenue et/ou aux typologies de classification de la population choisies. Les études concluant à une augmentation de la ségrégation résidentielle sont essentiellement des études de quartiers, alors que celles portant sur les communes conduisent généralement à nuancer l'image d'une dualisation urbaine, le mélange social restant la situation la plus courante [Préteceille et al., 2003]. Il reste cependant que la stratification de l'espace est bien réelle [Préteceille, 2003 ; Tabard, 1993 ; Thisse et al., 2004].

<sup>3</sup> La prise en compte de ces effets pervers s'est traduite en 2000 par l'adoption de la loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain qui impose dans chaque commune au moins 20 % de logements sociaux dans le but d'aboutir à une répartition un peu plus homogène.

tributaires d'un logement qu'ils n'ont pas forcément choisi. Pour certains, le lieu d'habitation s'apparente alors à une assignation à résidence.

Néanmoins, la plupart des recherches s'accordent sur le fait que les phénomènes de ségrégation les plus accentués sont d'abord le fait des catégories supérieures. Cette tendance à la concentration des catégories aisées reflète le développement d'un « entre-soi » résidentiel : « (...) *la proximité dans l'espace physique permet à la proximité dans l'espace social de produire tous ces effets en facilitant ou en favorisant l'accumulation de capital social et, plus précisément, en permettant de profiter continûment des rencontres à la fois fortuites et prévisibles qu'assure la fréquentation des lieux bien fréquentés* » [Bourdieu, 1993, p. 257]. Les stratégies de rapprochement sont choisies afin de bénéficier d'un environnement résidentiel favorable à tout point de vue : aménités urbaines et naturelles, voisinage susceptible d'augmenter les chances de réussite des enfants par l'accès aux meilleurs établissements et la transmission de normes de comportement [Maurin, 2004]. Phénomène émergent, mais bien réel, l'offre scolaire devient aujourd'hui un critère de poids dans les choix de localisation des ménages.

L'embourgeoisement tout à fait significatif des centres urbains au sein des espaces métropolisés constitue le phénomène le plus emblématique de la recomposition sociale du territoire. A ce titre, Guilluy et Noyé [2004] ont judicieusement mis en lumière les processus de « gentrification » qui caractérisent les grandes villes françaises. Ainsi, pour les plus modestes, les situations de concentration sont souvent créées « par défaut » : par la sécession des classes moyennes et supérieures disposant d'un réel choix résidentiel et du fait de la précarisation des classes populaires. Alors que certains évoluent dans un environnement privilégié dont ils tirent profit, d'autres se retrouvent dans les quartiers défavorisés qui cumulent les difficultés (chômage, précarité, échec scolaire...). Dans les Zones Urbaines Sensibles (ZUS)<sup>1</sup>, par exemple le taux de chômage touche plus d'un quart de la population, soit un niveau deux fois plus élevé que dans l'ensemble de la France métropolitaine [Le Toqueux et Moreau, 2002].

L'opposition centre/périphérie ne parvient toutefois pas à restituer la complexité des processus de division sociale de l'espace. Si les centres urbains tendent à se « gentrifier », la périphérie apparaît plus diversifiée. Ces évolutions nous incitent en revanche à considérer les niveaux d'équipement des différents espaces et les conditions d'accès aux ressources, afin d'en pointer les déséquilibres.

---

<sup>1</sup> « Les zones urbaines sensibles (ZUS) sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être les cibles prioritaires de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent ces territoires. Ainsi 751 zones ont été définies par la loi du 14 novembre 1996 de mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville » [Le Toqueux et Moreau, 2002, p. 4].

### 2.2.3.2. *Quelles conséquences sur les inégalités socio-économiques ?*

Si l'on admet que la stratification sociale de l'espace urbain n'est pas la simple projection des clivages sociaux, il convient de s'interroger sur les effets « retour » de la localisation résidentielle sur les inégalités économiques et sociales. Nous l'avons vu précédemment, certains espaces cumulent les atouts, d'autres les difficultés, si bien qu'« *au lieu de corriger les plus criantes inégalités, la localisation tend à les alimenter ...* » [Boissieu, 2004, p.7].

Deux principaux mécanismes sont généralement mobilisés pour rendre compte des processus par lesquels les individus peuvent subir les conséquences de leur propre localisation résidentielle. La « pathologie » la plus couramment évoquée a trait à la distance spatiale séparant les zones d'habitat des groupes défavorisés des lieux d'emploi, c'est l'hypothèse du *spatial mismatch*. L'autre mécanisme réside dans l'existence d'externalités locales capables d'engendrer des processus cumulatifs ascendants lorsque l'environnement résidentiel est favorisé, et à l'inverse descendants dans le cas des quartiers défavorisés.

L'hypothèse du *spatial mismatch* formulée par Kain (1968), énonce que la distance physique séparant les lieux de résidence des lieux d'emplois est un obstacle, pesant significativement sur les chances de retrouver un emploi. Cette théorie tente d'expliquer les forts différentiels de taux de chômage et de salaires par le plus grand éloignement des catégories défavorisées des lieux d'emploi tel que l'on peut l'observer outre-atlantique<sup>1</sup>. Cette hypothèse reste cependant discutée, car les résultats des recherches empiriques ne sont pas univoques [Taylor et Ong, 1995]. En France, la plupart des travaux qui se proposent de tester cette hypothèse montrent que le pouvoir explicatif de la composition locale du lieu de résidence (externalités locales, réseaux sociaux, voisinage), l'emporte largement sur celui des variables d'accessibilité physique à l'emploi, pour rendre compte des probabilités de retour à l'emploi des chômeurs [Bouabdallah et al., 2002 ; Choffel et Delattre, 2003 ; Gobillon et Selod, 2004].

Le deuxième corpus d'hypothèses tentant de mettre à jour l'effet de la ségrégation résidentielle sur les inégalités socio-économiques repose sur l'analyse de l'impact des externalités locales. En matière d'éducation par exemple, des recherches ont montré que la réussite d'un élève dépendait des caractéristiques socio-économiques des autres élèves de la classe, ce que l'on a appelé les

---

<sup>1</sup> Plusieurs arguments sont évoqués en vue de justifier le rôle néfaste de la déconnexion physique entre lieu de résidence et d'emploi. Cette situation : a) altère la qualité de l'information dont dispose les individus les plus éloignés, b) induit des coûts de transport élevés en termes monétaires et temporels, c) limite la zone de prospection des individus et peut même les conduire à refuser certaines propositions au regard du salaire proposé. Pour l'employeur elle accroît le risque d'absentéisme et de fatigue des employés [Thisse et al., 2004]. Enfin, d'autres recherches empiriques montrent que l'efficacité de la prospection diminue avec la distance aux emplois. Pour une revue de la littérature sur ce sujet voir Gobillon et Selod [2004].

effets de pairs ou *peer group effects* [Maurin, 2004 ; Piketty, 2004 ; Zenou, 2004]. Les élèves progressent mieux entourés de bons élèves et à l'inverse les chances de succès sont plus limitées lorsque le niveau de la classe est mauvais. Or la ségrégation résidentielle conduit « naturellement » à d'importantes différences entre établissements, aggravées par le développement de stratégies consuméristes des familles vis-à-vis de l'institution scolaire (recours au privé, contournement de la carte scolaire). De même, en matière d'emploi les personnes les moins aisées disposent d'un réseau « utile » plus restreint et ont plus de difficultés à tirer profit de leurs « relations » qui rencontrent souvent les mêmes problèmes d'insertion sur le marché de l'emploi : « *le rassemblement en un même lieu d'une population homogène dans la dépossession a aussi pour effet de redoubler la dépossession (...)* » [Bourdieu, 1993, p. 261]. Ces mécanismes fonctionnent ainsi comme un processus auto-entretenu au terme duquel les populations les plus défavorisées s'enlisent dans des situations dont il est très difficile de s'extraire. Les situations d'échec deviennent chroniques et créent une véritable distance sociale à la réussite. Enfin, un troisième élément d'accentuation des inégalités lié à l'espace peut également être avancé. Il s'appuie sur l'existence de phénomènes discriminatoires à l'embauche selon le quartier ou la commune. Faute de données appropriées, cette hypothèse a été jusqu'à présent insuffisamment testée en France.

Au terme de cette approche sur les inégalités socio-économiques et leurs multiples dimensions, nous souhaiterions insister sur le fait que les inégalités ne se présentent pas isolées dans la société, elles forment un système et leurs effets ont tendance à se cumuler. Les inégalités « *s'engendrent les unes les autres ; elles constituent un processus cumulatif, au terme duquel les privilèges s'accumulent à l'un des pôles de l'échelle sociale tandis qu'à l'autre pôle se multiplient les handicaps ; et, elles tendent à se reproduire dans le cours des générations* » [Bihl et Pfefferkorn, 1999, p. 356]. L'observation des inégalités au cours des dernières décennies ne permet pas de conclure à un accroissement fort des écarts entre individus. En revanche, on constate que le phénomène inégalitaire s'est complexifié et diversifié sous l'effet de profondes transformations socio-économiques. Celles-ci se sont accompagnées d'une modification des modes de vie. Dans la partie suivante, nous exposerons à partir des principales transformations sociétales, l'évolution des pratiques de mobilité.

### **3 - MOBILITÉS : NOUVELLES NORMES ET ENJEUX SOCIAUX**

Quelles sont les principales tendances d'évolution des mobilités des personnes et comment s'inscrivent-elles dans le cadre des grands processus de transformation de la société ? Pour répondre à ces interrogations nous proposons tout d'abord un diagnostic des évolutions en matière de mobilité (3.1). Nous montrerons ensuite que ces transformations participent à l'émergence de nouvelles normes sociales (3.2), porteuses d'enjeux sociaux qui nous questionnent en retour sur les liens entre mobilités et revenus (3.3).

#### **3.1. Panorama des principales évolutions en matière de mobilité**

Préalablement, il convient de rappeler qu'il existe un décalage important entre les échelles temporelles d'observation de la mobilité et celles des modes de vie. Ainsi, du fait de dispositifs d'enquêtes lourds et coûteux, les dernières données disponibles sur la mobilité, observée au niveau national, datent de 1994. En outre, si on dispose d'informations relativement fines et détaillées sur la mobilité quotidienne, les observations portant sur la mobilité de fin de semaine ou sur la mobilité annuelle de longue distance sont nettement plus sommaires.

##### **3.1.1. Poids et dynamique des différents segments de la mobilité**

Le seuil kilométrique de 100 km autour du domicile marque la distinction entre mobilité locale et non locale. L'unité temporelle d'observation de la mobilité locale est la journée. Compte tenu de son caractère plus épisodique, la mobilité non locale, autrement appelée mobilité de longue distance, fait l'objet d'un volet à part dans les Enquêtes Nationales Transport (ENT). Grâce à la saisie rétrospective des déplacements non locaux, effectués au cours des trois mois précédant l'enquête, une mobilité de longue distance peut être reconstituée sur l'année. Enfin, l'attention est également portée sur l'évolution de la mobilité urbaine qui correspond aux déplacements effectués à l'intérieur d'un périmètre commun, celui de l'agglomération, un jour ordinaire de semaine. Elle ne constitue à ce titre qu'une composante de la mobilité quotidienne locale.

En 1994, près des trois quarts des déplacements s'effectuent durant la semaine, dans un périmètre de 100 km autour du domicile. La mobilité à longue distance, plus occasionnelle, représente seulement 1 % des déplacements. Les distances se répartissent de manière plus équilibrée entre mobilité locale et non locale respectivement 60 % et 40 % des kilomètres parcourus (Tableau 4).

**Tableau 4 : Poids des différents segments de la mobilité et évolution des niveaux entre 1982 et 1994**

	Parts (%) en 1994		Evolution entre 1982 et 1994	
	Du nombre de déplacements	Des distances	Du nombre de déplacements	Des distances
Mobilité locale de semaine	72	43	+11 %	+33 %
Mobilité locale de fin de semaine	27	17	+13 %	+34 %
Mobilité à longue distance	1	40	+67 %	+107 %
Ensemble	100	100	+12 %	+54 %

Source : Orfeuil et Soleyret [2002], d'après Madre et Maffre 1997

Calculs réalisés à partir de l'ENT 1981-1982 et 1993-1994

Au cours des 12 années séparant les deux dernières enquêtes transport<sup>1</sup>, l'évolution des niveaux de mobilité, un jour classique de semaine, s'est traduite par une croissance modérée du nombre de déplacements, tandis que les distances et les vitesses ont enregistré une augmentation de l'ordre d'un tiers. Ces évolutions ont été relativement conformes à celles observées durant le week-end (Tableau 4). Sur la période, l'accroissement de la mobilité strictement urbaine a été moins fort. Cela résulte du processus d'étalement urbain qui modifie l'orientation géographique des déplacements, aujourd'hui plus diffus dans l'espace. La mobilité de longue distance apparaît incontestablement comme le segment le plus dynamique de la mobilité globale. L'augmentation très significative des niveaux de mobilité non locaux peut être rapprochée de l'amélioration du niveau de vie, du développement des infrastructures de transport et de la baisse du coût d'usage de l'automobile. Au nombre des facteurs explicatifs s'ajoute également une orientation des modes de vie accordant une place significative aux loisirs et au tourisme.

Au total, la mobilité globale des français s'est donc accrue, tout particulièrement en termes de distances parcourues. L'hypothèse de cumul des mobilités se vérifie de manière plus nette en 1994 qu'en 1982, cependant les liens ne sont pas tout à fait linéaires : ainsi les individus très peu mobiles localement voyagent peu, les fortement mobiles au plan local voyagent moyennement, tandis que ceux que l'on peut qualifier d'assez mobiles localement voyagent beaucoup [Maffre et Volatier, 1998].

### 3.1.2. Évolutions des pratiques quotidiennes et de fin de semaine

Au quotidien, les individus parcourent toujours plus de kilomètres pour un nombre de déplacements et un budget-temps de transport relativement stables. Entre 1982 et 1994, la distance domicile-travail est ainsi passée de 9 km à 14 km. La diffusion de la motorisation a été le principal vecteur de l'élévation des distances parcourues. Sur la période, l'usage de la voiture

<sup>1</sup> Voir Madre et Maffre [1997], Maffre et Volatier [1998], ainsi que Orfeuil [1999] pour un panorama détaillé de l'évolution des mobilités entre 1982 et 1994.

particulière s'est accru en fréquence (+23 %) et en distance (+39 %). Cette augmentation, qui porte essentiellement sur les déplacements effectués en tant que conducteur, a été préjudiciable à la marche à pied (-33 %) et aux déplacements en deux-roues, réduits de moitié. En revanche, sur la période, la part modale des transports publics est restée stable [Orfeuil, 1999].

La diminution du nombre d'actifs au sein de la population (chômeurs, retraités et pré-retraités...) de même que la généralisation de la journée de travail continue, se sont traduites par une modification de la distribution des motifs de déplacement. Les sorties de loisirs et de visites (+33 %) ont augmenté au détriment des déplacements de travail et d'étude (-20 %) et des déplacements liés à l'intendance du ménage (-7 %) [Maffre et Volatier, 1998 ; Orfeuil, 1999]. Entre les deux enquêtes, on observe également une modification de la répartition spatiale et temporelle des déplacements au cours de la journée. Les espaces pratiqués sont plus vastes et l'orientation géographique des déplacements est moins radioconcentrique. Les liaisons internes à la banlieue sont restées stables tandis que les liaisons internes au centre et à la périphérie se sont réduites, au profit des échanges entre bassin de vie [Madre et Maffre, 1997 ; Mignot et al., 2004]. De même, les déplacements effectués aux heures creuses de jour et en début de soirée sont en augmentation alors que les déplacements aux heures de pointe varient peu.

Le week-end<sup>1</sup>, les taux de croissance du nombre de déplacements et des distances sont conformes aux évolutions constatées en semaine. En revanche en fin de semaine, la domination de l'automobile s'est affirmée au détriment des transports en commun (dont la part modale de semaine était pourtant restée stable). L'étalement urbain, le développement d'activités d'achats et de loisirs en périphérie (grande distribution, centres commerciaux, cinéma), ainsi que l'accroissement d'événements culturels ou commerciaux (festivals, foires ...) participent de ces évolutions. Les distances parcourues augmentent quel que soit le motif considéré. Cet accroissement est particulièrement significatif concernant les motifs d'achats le samedi (+32 %), et cela alors même que mesurée en nombre de déplacements, leur fréquence diminue (-6 %) [Potier, 2002].

Les évolutions constatées entre 1982 et 1994 sont marquées par le rattrapage de certains groupes, sociaux autrefois peu mobiles. Les écarts de mobilité se sont réduits entre hommes et femmes, actifs et inactifs, jeunes et vieux et même entre catégories modestes et aisées<sup>2</sup> [Gallez et al., 1997 ; Maffre et Madre, 1998]. Cette dynamique doit être rapprochée de l'accroissement du taux d'activité des femmes et du renouvellement générationnel qui ont favorisé la diffusion de la

---

<sup>1</sup> Rappelons que le samedi et le dimanche, seuls les déplacements mécanisés ont été relevés.

<sup>2</sup> Pour un bilan détaillé des évolutions de mobilité par groupe voir Gallez et al. [1997].

motorisation. Ce mouvement global est toutefois contrarié au plan spatial puisque les écarts tendent à se confirmer entre franciliens et provinciaux, résidents des villes-centre et habitants de périphérie.

Au plan local, les Enquêtes Ménages Déplacements confirment les tendances mises en évidence précédemment. L'élévation des distances parcourues et la dissociation habitat-emploi se vérifie dans toutes les agglomérations, même si compte tenu du périmètre strictement urbain des enquêtes, l'allongement des déplacements domicile-travail a été plus modéré qu'au niveau national. Entre 1990 et 1999, l'augmentation varie autour de 11-13 % à Bordeaux, Toulouse, Anger ou Dunkerque. De même la part modale de la voiture gagne encore de l'importance : dans l'agglomération lyonnaise par exemple, elle est passée de 48 % en 1985 à 53 % en 1995. Des données plus récentes, disponibles pour les agglomérations de Lille (1998), Grenoble (2002) et Bordeaux (1998), permettent de situer aujourd'hui la part des déplacements effectués en voiture autour de 61-62 % et 67 % (Bordeaux). A l'exception de l'Ile-de-France, toutes les agglomérations sont ainsi confrontées à l'augmentation du trafic automobile, toutefois la tendance semble se stabiliser. D'ici vingt ans, la transition automobile sera achevée et le poids démographique croissant des populations âgées devrait nous écarter « *des scénarios d'explosion non contrôlée de la mobilité* » [Massot et Orfeuill, 2005, p. 220].

### **3.1.3. Expansion des pratiques à longue distance**

La très forte croissance des niveaux de mobilité à longue distance observée en 12 ans résulte principalement de l'augmentation des voyages personnels. En effet, alors que le nombre total de voyages annuels à plus de 100 km du domicile est passé de 3,7 à 5,7, les seuls voyages personnels se sont accrus de 3,1 à 4,8. Dans le même temps la distance moyenne par voyage est passée de 800 km à 860 km [Gouider, 1998]. Plus nombreux, les séjours de loisirs et de tourisme sont également plus fractionnés au cours de l'année et les destinations plus diversifiées (séjour à la mer et à la campagne, circuits, tourisme urbain).

L'attractivité du mode automobile ne s'est pas démentie entre 1982 et 1994, à cette date plus de 78 % des voyages sont effectués en voiture particulière. Malgré le développement des TGV, la part du train diminue (de 12 % à 10 % et de 18 % à 16 % respectivement pour les voyages personnels et professionnels) et celle de l'avion augmente passant de 2 % à 4 % pour les voyages personnels et de 10 % à 11 % pour les voyages professionnels. Les voyages de 4 nuits et plus, principalement dévolus aux vacances et aux loisirs se sont accrus de même que les voyages effectués dans la journée.



Les enquêtes Suivi de la Demande Touristique<sup>1</sup> (SDT) de la direction du Tourisme, réalisées chaque année sur un champ d'observation circonscrit aux déplacements touristiques, permettent de préciser les tendances les plus actuelles. Au total, entre 1997 et 2002, le nombre de voyages et les distances parcourues ont progressé de +8 %, soit un rythme de croissance annuel moyen de 1,55 %. Après un léger fléchissement lié aux contextes économique et géopolitique défavorables ainsi qu'à la hausse des prix des transports, les voyages et les distances ont enregistré une très forte croissance entre 2003 et 2004, respectivement +9 % et +10 %.

La forte augmentation des voyages à longue distance provient de la diffusion des pratiques touristiques au sein de populations autrefois peu habituées à voyager comme les ruraux, les agriculteurs et les retraités. Si on se limite aux vacances, le taux de départ est passé de 49 % en 1974 à 62 % en 1999, mais depuis 10 ans, il est en stagnation [Rouquette, 2001 ; Rouquette et Taché, 2002]. Cependant, contrairement aux pratiques de mobilité locale, les écarts de niveaux de mobilité à longue distance demeurent prononcés selon la CSP de la personne de référence du ménage, selon le revenu et l'âge. De même, bien que les différences liées au lieu d'habitation se soient atténuées, elles sont encore très significatives : « *en 1982, un Parisien faisait en moyenne trois fois plus de voyages qu'une personne résidant en zone rurale. En 1994, l'écart est inférieur à deux* » [Gouider, 1998, p. 3]. Les disparités observées selon le niveau de revenu vont même en s'accroissant [Orfeuil et Soleyret, 2002].

### **3.1.4. Accroissement de la motorisation et évolution des dépenses d'usage**

L'évolution des pratiques de mobilité est caractérisée par un accroissement significatif des potentiels de vitesse lié à la démocratisation de l'automobile. Entre 1960 et 2004, le taux de croissance annuel des achats de véhicules neufs a été supérieur à la croissance du pouvoir d'achat du revenu disponible des ménages, respectivement 4,8 % et 3,1 % [Arthaut, 2005]. En 20 ans la part des ménages non-motorisés s'est ainsi réduite de 30 % à 20 % tandis que la proportion de ménages multi-équipés est passée de 19 % à 28 % (Graphique 3).

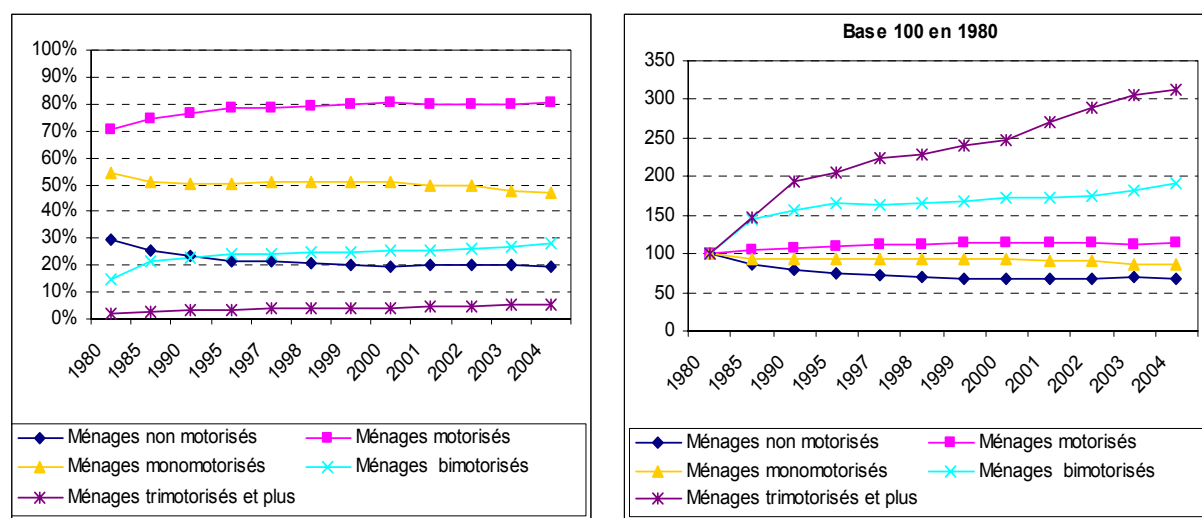
Au cours de la dernière décennie, la part des ménages non motorisés, principalement constitués d'individus âgés et non titulaires du permis de conduire, s'est stabilisée autour du seuil de 20 %. A titre comparatif, on notera qu'en 2001 ce taux était inférieur à 8 % aux Etats-Unis alors qu'il

---

<sup>1</sup> Les enquêtes SDT sont des enquêtes de panel effectuées sur une population âgée de 15 ans et plus. Elles recensent les déplacements d'au moins une nuit passée en dehors du domicile (sans condition de distance) et les allers-retours dans la journée à plus de 100 km du domicile (depuis 2005). Sont exclus du champ de l'enquête les voyages professionnels des VRP et des personnels roulants ou navigants, les séjours à l'hôpital, en clinique ou en caserne et les nuits passées sur le lieu de travail ou d'étude. Il s'agit donc d'un champ d'analyse différent de celui retenu dans les enquêtes transports.

s'élevait à 27 % au Royaume Uni (British Household Panel Survey) et à 20 % en Allemagne (German Mobility Panel) [Dargay et al. 2003]. Ce sont donc les ménages déjà équipés en automobile qui ont le plus participé à l'accroissement du parc. Cette tendance à l'individualisation du bien automobile semble dorénavant bien avancée. Elle se reflète par une accentuation de la dépendance automobile<sup>1</sup> dans les pratiques quotidiennes : « ceux qui ne sont pas motorisés dépendent des automobilistes qui orientent les nouvelles localisations, distordant l'espace de telle sorte que l'automobile devienne indispensable » [Dupuy, 1999, p. 9].

**Graphique 3 : Evolution de la motorisation des ménages**



Source : SOFRES, calculs INRETS-ADEME, INSEE et SESP

Depuis une quinzaine d'années, le coefficient budgétaire des dépenses que les ménages consacrent aux transports s'est maintenu autour de 15 %<sup>2</sup>, contre 11 % en 1960 [Arthaut, 2005]. Les dépenses liées à l'automobile (achat et utilisation) représentent 83 % de ce budget, soit 4270 € par an en 2004. Les transports sont aujourd'hui le poste de dépenses le plus élevé après le logement. Sur le long terme, la baisse du prix des carburants, la diésélisation du parc ainsi que les progrès réalisés par les constructeurs en matière de consommation ont permis de réduire les frais de carburants autour de 20 % du budget automobile, dans les années quatre-vingt-dix [Baron, 2002]. Néanmoins, au cours des 15 dernières années, le renchérissement du coût des

<sup>1</sup> La dépendance automobile est définie par Dupuy [1999] comme « un effet négatif d'origine interne au système automobile et résultant du processus de bonus et de « cercle magique » précédemment évoqués. Elle affecte ceux qui ne peuvent entrer dans le système automobile ou ceux qui seraient obligés d'en sortir. Les uns subissent les conséquences du monopole radical, les autres perdraient le bonus que leur procure la participation au club. Dans les deux cas on peut parler de préjudice. Réel ou potentiel, le préjudice croît en même temps que le système se développe » [Dupuy, 1999, p. 15].

<sup>2</sup> Ce coefficient varie de 6 à 8 % pour la population non motorisée et de 15 à 20 % pour la population motorisée [Massot et al., 2000].

carburants a significativement augmenté les dépenses consacrées à ce poste. En 2004, celles-ci s'élèvent à près de 27 % des dépenses totales liées à l'automobile.

### **3.2. Modes de vie et nouvelles exigences de mouvement**

L'analyse des mobilités ne peut être isolée des évolutions qui touchent les modes de vie. Les transformations démographiques, sociales et économiques influent sur les mobilités et ces effets sont réciproques. Les modes de vie recouvrent de multiples aspects que nous appréhendons ici à travers trois thématiques qui nous semblent les plus pertinentes pour comprendre les pratiques de mobilité. Nous présentons successivement les principales transformations socio-démographiques (3.1.1.), puis les modifications du rapport à l'espace (3.1.2.) et enfin l'évolution des temps sociaux (3.1.3) en lien avec les mobilités.

#### **3.2.1. Tendances socio-démographiques et niveaux de mobilité**

Les transformations du marché de l'emploi, le vieillissement de la population et l'éclatement de la cellule familiale influent de manière plus que transitoire sur les caractéristiques structurelles des ménages. On recense ainsi une part croissante de foyers inactifs, âgés et de petite taille (62 % des ménages comptent une ou deux personnes en 1999). Les personnes vivant seules et les foyers monoparentaux sont passés respectivement de 20 % à 31 % et de 3 % à 7 % entre 1968 et 1999.

Par ailleurs, entre 1975 et 2002, la polarisation de l'emploi au sein des ménages en âge d'être actifs<sup>1</sup> s'est accentuée : l'emploi est saturé dans 68 % des ménages (contre 57 % en 1975) dans le même temps la proportion de foyers inactifs a presque doublé (de 6 % à 12 %) [Ravel, 2005]. Cette situation pénalise fortement les familles monoparentales : plus d'un quart se trouve aujourd'hui sans emploi contre moins de 10 % au milieu des années soixante-dix. Le déclin des ménages mixtes au sens de l'emploi, s'explique par la part croissante de foyer d'un seul adulte ainsi que par la féminisation du marché du travail. Au sein des couples avec enfant, la proportion de ménages où chaque conjoint travaille est passée de 45 % à 62 % sur la période.

Les différentes étapes qui façonnent le cycle de vie de l'individu et du ménage (décohabitation, installation en couple, arrivée des enfants, retraite) sont moins linéaires qu'autrefois. L'allongement des études ainsi que la précarité et la flexibilité du travail retardent l'entrée sur le marché du travail. Ainsi, si la solidarité familiale permet de stabiliser l'âge de décohabitation [Villeneuve-Gokalp, 2001], il reste que l'indépendance financière est acquise de plus en plus

---

<sup>1</sup> D'après les calculs de Ravel [2005] à partir des enquêtes sur l'emploi de l'INSEE. Le champ d'observation est constitué des ménages d'au moins un individu âgé de 15 à 59 ans (ni étudiant, ni retraité).

tard<sup>1</sup>. En outre, les aller-retours des enfants entre le domicile parental et leur propre logement ne sont pas rares [Laferrère, 2005]. Le décalage temporel constaté en matière d'indépendance se vérifie également quant à l'âge du premier enfant ou du mariage. Plus tardives, les étapes du cycle de vie sont également devenues moins régulières et ces évolutions peuvent également être reliées à la plus grande fragilité des unions qui conduit à une remise en cause de la structure familiale traditionnelle. Enfin, aux âges élevés, l'augmentation de l'espérance de vie fait que les couples vieillissent plus souvent à deux et en meilleure santé, même si en la matière de fortes disparités demeurent entre hommes et femmes.

Ces transformations suscitent des besoins accrus de mobilité autonome qui se traduisent par une nécessité croissante d'accès à la voiture particulière, au moins lorsque les performances des transports en commun ne permettent pas de satisfaire les besoins. L'individualisation des modes de vie et l'instabilité des parcours professionnels et personnels supposent en effet des capacités de réactivité renforcées. Il reste cependant que vis-à-vis de l'équipement automobile « *les moteurs principaux de la croissance sont derrière nous* ». La progression de la motorisation, plus lente qu'au cours des années précédentes, sera essentiellement portée par le multi-équipement des ménages. « *Nous sommes ici à la fin d'un processus à l'œuvre depuis cinquante ans, où les différentes populations ont eu progressivement et successivement accès à la norme de la mobilité rapide, flexible et ont intégré cette norme pour mettre en œuvre leur projet social* » [Massot et Orfeuill, 2005, p. 93]. Quant aux modifications du système productif, il semblerait qu'elles ne soient pas tout à fait en mesure de compenser la baisse du taux de croissance de la mobilité liée à l'accroissement continu de la part d'inactifs au sein de la population. Ceux-ci ont en effet des niveaux de mobilité plus faibles, leurs pratiques sont moins concentrées dans le temps mais plus diversifiées en motifs. Au total, ces tendances semblent écarter les scénarios d'une explosion des mobilités au moins au quotidien [Massot et Orfeuill, 2005].

### **3.2.2. Des rapports à l'espace stratégiques et diversifiés**

L'évolution des pratiques de mobilité au cours des dernières décennies se caractérise par un accroissement significatif des vitesses et par une stabilité des budget-temps. Conformément aux analyses de Zahavi (1980), les gains de temps ont été réinvestis dans la dilatation de l'espace. Cette idée qui n'allait pas de soi au début des années quatre-vingt [Dupuy, 2000], s'est

---

<sup>1</sup> « *Dans les générations des années 50, la dépendance complète, définie par la privation simultanée des trois attributs de l'indépendance (travail stable, logement indépendant, vie en couple) ne se prolongeait donc pas à un âge avancé : 3 % des jeunes de ces générations restaient dans cette situation au-delà de 24 ans. A partir des générations de la fin des années 60, ces pourcentages s'élèvent fortement pour être multipliés par 6 parmi les jeunes nés en 1970-1971 (18 %) »* [Galland, 2001, p. 21].

concrétisée grâce à la généralisation de la conduite automobile et au développement d'infrastructures routières et autoroutières. L'accessibilité aux lieux s'est améliorée si bien qu'aujourd'hui, les possibilités de connexions rapides entre les différentes zones de l'espace sont intégrées comme une capacité stratégique offrant une meilleure maîtrise de l'espace-temps. Ces transformations ont consolidé une réelle dynamique du choix en matière d'habitat, d'éducation, de loisirs, de consommation et de relations sociales. Ce principe d'organisation, très largement partagé, se reflète à travers la recomposition socio-spatiale des territoires (périurbanisation, spécialisation fonctionnelle et sociale...).

Depuis les années soixante-dix, la localisation résidentielle des ménages se traduit par un éloignement de la population du centre vers la périphérie. Ainsi dans une aire urbaine donnée, le taux de croissance de la population est d'autant plus élevé que l'on s'éloigne de la ville-centre. Les résultats du Recensement Général de la Population de 1999 confirment ce modèle dominant de l'étalement urbain, bien que quelques aires urbaines s'en écartent [Bessy-Piétri, 2000]. Les tendances les plus récentes montrent que l'urbanisation se poursuit toujours plus loin des villes [Morel et Redor, 2006]. Les préférences des ménages pour les zones les moins denses ont été motivées par le désir d'accession à la propriété, les difficultés rencontrées pour se loger dans les villes-centre (logements de petite taille, flambée des prix de l'immobilier...) et parfois la volonté de fuir certains problèmes urbains<sup>1</sup>. Entre 1960 et 2003, le coefficient budgétaire des dépenses de logement s'est fortement accru, passant de 12 % à 24 % du budget total des ménages, alors que dans le même temps les coûts de transport n'ont cessé de se réduire [Insee, 2005]. Dans ce contexte, la mobilité est progressivement devenue une variable d'ajustement permettant de maîtriser les dépenses consacrées à se loger [Polacchini et Orfeuill, 1999].

Le redéploiement de la population dans l'espace a renforcé la dissociation entre lieux d'emploi et de résidence. En 1999, la part des actifs travaillant hors de leur commune s'élève à 61 % (contre 52 % en 1990 et 46 % en 1982) [Talbot, 2001]. La proportion de migrants varie selon la localisation résidentielle, en moyenne elle touche 32 % des actifs des centres urbains contre 76 % des actifs résidant en banlieue et 79 % des habitants de périphérie [Mignot et al., 2004]. Les emplois restent globalement plus concentrés que les actifs : la ville-centre regroupe plus de 41 % des emplois contre 27 % des actifs occupés. Les entreprises continuent en effet de privilégier les localisations centrales pour bénéficier des aménités urbaines. Les implantations

---

<sup>1</sup> En référence aux travaux de Urbain [2002], Sencébé et Lépicier [2005] font état d'une stratégie de « préservation » *« concernant les couches moyennes et populaires qui émigrent dans le périurbain autant par un processus de relégation dans les périphéries qu'au travers de stratégies résidentielles, sous contraintes, visant à échapper aux banlieues défavorisées et à accéder à des lieux permettant l'entre-soi »* [Sencébé et Lépicier, 2005, p. 4].

périphériques se développent lentement et sont principalement motivées par le coût du foncier, les opportunités d'extension et la proximité des voies rapides [Aguilera, 2002 ; Buisson et al., 2001]. La périurbanisation de l'habitat s'est également accompagnée d'un développement des pôles d'activités commerciales en périphérie : les commerces ont « suivi » la population [Aguilera et Mignot, 2002]. Aujourd'hui les deux tiers des achats sont réalisés dans les centres commerciaux périphériques, façonnés pour et par l'automobile [Chalas, 2001, cité in Mignot et al., 2004]. Parallèlement à ces évolutions, on observe un développement de pôles d'activités de loisirs (multiplexes, restaurants...) autour de ces zones commerciales, générant une part importante de flux non radiaux.

Dorénavant, les personnes entretiennent une relation plus rationnelle et plus réticulaire aux territoires [Ascher, 2001] : elles habitent dans un lieu, travaillent dans un autre, se distraient dans un troisième, etc... La diversité des ancrages conduit à une « archipelisation » des espaces de vie marquée par la discontinuité [Kaufmann et al., 2004]. Dans ce contexte, les pratiques de déplacements deviennent plus sélectives et plus électives. Les comportements quotidiens, toujours plus individualisés, se jouent des distances. Le lieu de domicile et son environnement ne constituent plus l'unique support de la vie sociale et économique des individus. De même, le lieu de travail, plus variable qu'autrefois (chômage, interim, CDD, tertiarisation), n'est plus un repère spatial fort [Crague, 2003]. Si l'attachement au lieu de résidence demeure, la plupart des observations nous incitent à dépasser les approches basées sur la notion d'ancrage territorial définitif. Néanmoins, pour les laissés pour compte des transformations socio-économiques, le quartier peut rester le dernier refuge identitaire [Bidou-Zachariassen, 1997 ; Dubet et Lapeyronnie, 1992].

### **3.2.3. Temporalités, rythmes sociaux et mobilités**

Entre 1974 et 1998, chez les hommes comme chez les femmes<sup>1</sup>, les enquêtes « Emploi du temps » de l'INSEE indiquent une diminution du temps de travail et du temps domestique, au profit du temps libre hebdomadaire qui est ainsi passé de 23 à 29 heures. L'augmentation a été particulièrement importante entre 1974 et 1986, depuis cette date elle s'est ralentie. Trois types d'effets rendent compte de la transformation des emplois du temps [Chenu et Herpin, 2002] :

- le principal facteur explicatif est lié à l'accroissement de la part d'inactifs au sein de la

---

<sup>1</sup> L'analyse est circonscrite aux individus urbains, âgés de 18 à 64 ans. Chez les femmes, l'accroissement du temps libre observé en dépit d'une augmentation du taux d'activité, résulte d'une diminution du temps consacré au travail domestique, liée dans un premier temps à une répartition plus équitable des tâches au sein des ménages (entre 1970 et 1986), puis à la modernisation des conditions de vie du foyer (changement des habitudes alimentaires, recours aux services domestiques, électroménager ...) (entre 1986 et 1998).

population âgée de 18 à 64 ans. La croissance de l'activité féminine n'a pas permis de compenser les effets liés à l'allongement des études, aux départs en retraite et pré-retraite et à l'installation d'un chômage de masse,

- le second concerne la montée du temps partiel qui participe à la diminution de la durée du temps de travail professionnel,
- le troisième effet, de sens contraire aux deux précédents, résulte de l'accroissement de la durée du travail des actifs occupés.

Au regard de ces évolutions, les discours qui préfigurent l'entrée dans une civilisation du loisir et du tourisme méritent d'être nuancés : « (...) *on n'assiste pas à une extension générale du temps de loisirs, mais à un déplacement de la charge de travail vers les catégories sociales les plus qualifiées* » [Chenu et Herpin, 2002, p. 31-33]. L'augmentation globale du temps libre résulte principalement de l'installation d'un chômage masse qui touche tout particulièrement les catégories populaires : entre 1974 et 1998, le taux de chômage des plus diplômés est ainsi passé de 2,6 % à 9,3 % contre 2,8 % à 24,9 % parmi les moins diplômés. Les plus qualifiés cumulent aujourd'hui, activités professionnelles, associatives, pratiques sportives et culturelles et ont les emplois du temps les plus chargés et les plus variés [Degenne et al., 2002].

Les temporalités et les rythmes sociaux se sont individualisés et pour certains, désynchronisés. La tertiarisation du marché du travail et la multiplication des formes particulières d'emploi (temps partiels, intérim, CDD...) ont introduit une plus grande variabilité dans les rythmes quotidiens. Aujourd'hui, moins d'un tiers des actifs ont des semaines de travail standards<sup>1</sup> (27 % si l'on exclut ceux dont le repos hebdomadaire ne coïncide pas avec le samedi et le dimanche) [Chenu, 2002]. Le degré d'autonomie par rapport aux horaires quotidiens est à la fois corrélé aux qualifications et au statut d'emploi. Les horaires des moins diplômés sont plus matinaux tandis que les plus diplômés ainsi que ceux qui ont de fortes responsabilités dans l'entreprise, travaillent plus tard et prolongent plus souvent leur activité professionnelle chez eux, le soir ou durant le week-end. En outre, les individus ayant les contrats de travail les plus précaires disposent d'une faible marge de manœuvre dans l'organisation de leur emploi du temps. Ainsi, si dans leur globalité « *les formes particulières d'emploi ne font pas preuve d'une flexibilité*

---

<sup>1</sup> Des horaires standard correspondent à des horaires réguliers diurnes et à une durée du travail proche de la moyenne. Une semaine standard est définie par le cumul de quatre critères : deux jours de repos consécutifs, cinq jours de travail pleins (cinq heures de travail au moins), des horaires entièrement effectués entre 5 h et 23 h (pas de travail de nuit), un horaire hebdomadaire compris entre 35 et 44 h.

*particulière de leur temps de travail* » en termes de régularité et de prévisibilité<sup>1</sup> [Cottrell et al., 2002, p. 178], toutes ont cependant en commun une très faible autonomie dans la détermination de leurs horaires.

Si le travail garde un rôle central dans la structuration des emplois du temps et des mobilités, le temps « hors travail » gagne de l'importance et suscite de nouvelles aspirations. Les enquêtes « emploi du temps » et celles sur les « pratiques culturelles des Français » rendent compte du développement des loisirs et du tourisme<sup>2</sup>. Les activités sportives, culturelles, associatives ainsi que les vacances sont l'occasion de nouvelles rencontres. De fait, les modes de sociabilités se diversifient et sont davantage structurés par le « temps libéré ». Les liens sociaux forts, fondés sur la proximité physique et affective, laissent progressivement la place à une insertion sociale basée sur des relations davantage choisies mais peut être aussi plus fragiles.

Au bilan, les différentes sphères de la vie (professionnelle, personnelle, familiale) deviennent plus poreuses et la volonté de mieux les concilier s'affirme au sein de la société. L'apparition de « bureaux des temps » dans plusieurs villes européennes témoigne de ces transformations. Au quotidien, les déplacements sont plus complexes dans leurs chaînages et leur programmation temporelle. Les heures de pointe s'étalent et de nouveaux besoins se manifestent en dehors de ces périodes. L'offre de transports collectifs rencontre plus de difficultés qu'autrefois à répondre à une demande plus diluée qui suppose le maintien d'une qualité de service performante et différenciée tout au long de la journée. Ce contexte semble en effet favorable à la voiture particulière [Bailly, 2001]. Sur le temps long, on observe également une plus grande diversité dans les arbitrages entre temps de travail et vacances. Bien que l'école demeure un puissant régulateur des grandes migrations annuelles, de nouvelles périodicités (excursions, week-ends, courts séjours) apparaissent du fait de la moindre importance des formes traditionnelles de scansion de la vie collective (travail, institutions, religion...).

### **3.3. Enjeux sociaux**

Les transformations socio-économiques des dernières décennies produisent de nouvelles normes de comportement qui font jouer un rôle central aux mobilités quotidiennes ou moins habituelles. Bouger, changer, s'adapter sont des actions qui supposent le mouvement géographique et qui

---

<sup>1</sup> A l'exception des intérimaires qui se distinguent très nettement des autres : 48 % n'ont pas d'horaires réguliers d'un mois sur l'autre (contre 28 % des CDI à plein temps) [Cottrell et al., 2002].

<sup>2</sup> Toutefois, si ces pratiques sont en expansion, force est de constater que la 1<sup>ère</sup> bénéficiaire de l'augmentation du temps libre a été la télévision. En 1999, pour un temps de loisirs et de sociabilité journalier de 4 h 31 les Français passaient en moyenne plus de 2 h devant la télévision [Dumontier et Pan Ké Shon, 1999].



font écho aux impératifs d'une société caractérisée par la variété des choix, la flexibilité des engagements et le désir d'évasion : « (...) *la mobilité n'est plus tout à fait un choix individuel, elle est aussi le résultat d'une prescription de la société* » [Orfeuill, 2004c, p. 29]. A l'inverse, l'immobilité, l'ancrage territorial, la sédentarité sont dépréciées dans la gestion des modes de vie contemporains. La mobilité suppose des aptitudes, des compétences et des ressources qui sont diversement partagées [Orfeuill, 2004]. Ainsi, qu'elle soit vécue sous le mode du choix ou de la contrainte, la mobilité s'impose dorénavant à tous. Or « *il y a de plus en plus de manières différentes d'être mobile et l'élargissement du champ des possibles qui en découle multiplie les possibilités de différenciations* » [Kaufmann, 2005, p. 133]. C'est pourquoi il convient de tenir compte des tensions et des contraintes différenciées qui pèsent sur les pratiques mobilité.

### **3.3.1. L'accès à la mobilité motorisée**

Les possibilités de connexions rapides entre les espaces sont dorénavant intégrées dans toutes les décisions de la vie et par tous les acteurs de la vie économique (employeurs, acteurs de la distribution, du tourisme, des loisirs, promoteurs...) [Orfeuill, 2004]. Elles conduisent à une mise en concurrence des individus et des territoires. Ainsi, « *il est de moins en moins possible de s'insérer socialement sans avoir accès aux potentiels de vitesse offerts par les moyens de transports motorisés* » [Kaufmann et al., 2004, p. 19]. L'automobile a progressivement investi toutes les activités, élargissant le champ des possibles, modifiant le rapport à l'espace et au temps et rendant, dans le même temps son usage, plus individuel et de moins en moins interchangeable avec celui d'autres modes de transport. Dans ce contexte, il semble que les individus modestes sont particulièrement pénalisés par le manque d'accès à la mobilité motorisée. En effet les emplois peu qualifiés se retrouvent plus souvent dans des zones mal desservies par les transports en commun, ils sont davantage exposés aux horaires d'emplois atypiques et peu modulables.

Une analyse dynamique conduite sur une période allant de 1974 à 1997<sup>1</sup> [Hivert et Péan de Ponfilly, 2000], montre que les inégalités face à l'équipement automobile des ménages et à son usage se sont considérablement réduites grâce au rattrapage des ménages modestes (Tableau 5). Le taux de croissance annuel moyen de la motorisation du premier quartile de la population a été plus de deux fois supérieur à celui du quatrième quartile, respectivement 3,4 % contre 1,5 %.

---

<sup>1</sup> Le panel « Parc Auto<sup>1</sup> 1997 » (ADEME-INRETS-SOFRES) regroupe un échantillon de 7000 ménages représentatifs de la France entière. Dans ce travail, le revenu annuel déclaré par le ménage est classé en quintiles. A titre informatif on notera que les ménages les plus pauvres (Q1) déclarent, à cette date, un revenu annuel inférieur à 75 000 F et les plus riches (Q5) un revenu annuel supérieur à 200 000 F.

**Tableau 5 : Évolution des inégalités entre 1974 et 1997**

	1 <sup>er</sup> Quartile		4 <sup>e</sup> Quartile	
	1974	1997	1974	1997
Ménage non équipé (%)	76	49,5	9,4	3
Ménage multi-équipé (%)	1,3	5,9	28,2	63
Ménage d'au moins 2 adultes (%)	5,3	15	37,1	67,9
Nb voiture/ménage	0,25	0,56	1,21	1,71
Kilométrage annuel/voiture	9274	11439 <sup>(1)</sup>	15106	16001 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup>Résultat pour l'année 1994

Source : Enquête Parc auto 97 Ademe-Inrets-Sofres, in Hivert et Péan de Ponfilly, 2000, pp. 52-53

Cependant des écarts très significatifs subsistent encore (Tableau 5) : la motorisation est tout juste majoritaire au sein des ménages les plus pauvres (51 %) alors qu'elle est généralisée pour les plus aisés (97 %). Au sein de cette catégorie, les ménages non-équipés se recrutent dans les capitales ou sont souvent trop âgés pour conduire. En outre, les disparités se sont considérablement creusées en matière de multi-équipement des ménages : +10 points et +31 points respectivement dans le premier et dans le quatrième quartile entre 1974 et 1997. Les inégalités concernant l'accès au permis de conduire vont de pair avec celles observées sur le nombre de voitures. Ainsi, parmi les ménages aisés presque tous les adultes détiennent le permis, dans les ménages pauvres ils sont à peine plus d'un adulte sur deux.

### 3.3.2. Le « choix » de localisation résidentielle

Aujourd'hui une part non négligeable de ménages appartenant aux catégories moyennes et modestes est amenée à s'installer en dehors de la ville-centre pour trouver des conditions de logement décentes à un prix compatible avec leur budget serré, si bien que « *la proximité, la contiguïté des espaces de vie et de relations apparaissent d'une certaine façon comme un luxe, plus accessible aux plus aisés* » [Berger, 2004, p. 16].

L'éloignement résidentiel est parfois accentué par les dispositifs visant à faciliter l'accession à la propriété [Polacchini et Orfeuill, 1999 ; Séchet et Quintin, 2001]. Plusieurs travaux montrent que les incidences directes de cette stratégie résidentielle sur les coûts de transport semblent mal maîtrisées par les individus. En Ile-de-France, les dépenses cumulées pour les postes transport et logement peuvent atteindre 50 % du revenu des ménages : « *les incitations publiques à l'accession, à travers les mécanismes visant à rendre solvables des familles très modestes, les conduisent vers des logements très excentrés par rapport aux pôles d'activité et à une mobilité automobile souvent considérée comme peu acceptable par la collectivité (en raison des coûts externes d'environnement) mais tout aussi peu acceptable par leur propre budget* » [Polacchini et Orfeuill, 1999, p. 43].

Certains ménages, motivés par un fort désir d'accession ou tout simplement par la volonté de

quitter à tout prix « le quartier » dans lequel ils ont vécu pendant des années, « atterrissent » où le marché les pose, c'est-à-dire souvent dans des zones éloignées de la ville-centre et mal desservies par les transports en commun. Les choix « subis » de localisation résidentielle génèrent des difficultés de mobilité qui n'ont pas toujours été bien mesurées au moment de l'installation [Baudelle et al., 2004 ; Rougé, 2005]. Ainsi, la large diffusion au sein de la société du modèle de vie pavillonnaire, produit d'importantes inégalités dans les pratiques de mobilité et plus généralement dans les modes de vie, faisant état d'un processus de « spatialisation du social » [Roch, 1998].

### 3.3.3. L'insertion sociale des individus

Au sein d'une société valorisant les mobilités, une bonne insertion sociale passe par la capacité à nouer des liens diversifiés en s'affranchissant des barrières géographiques. Dans la sphère professionnelle Boltanski et Chiapello [1999] montrent comment la *rigidité* constitue dorénavant un critère de classification sociale permettant de définir des « états de grands et de petits ». Cette *rigidité* peut, entre autres origines, résulter de « *l'attachement à un lieu qui, en rendant immobile et en enracinant dans le local, enferme le petit dans le cercle des liens déjà frayés et l'empêche de faire de nouvelles connexions* » [Boltanski et Chiapello, 1999, p. 179]. Ainsi, les impératifs de mobilité ne préjugent pas d'une meilleure fluidité sociale, bien au contraire : « *Les formes de mobilité réversible sont en effet de plus en plus nécessaires pour combiner les différentes sphères de la vie sociale. Rendues possibles par la technologie, elles ont certes allégé certaines contraintes de la vie quotidienne, mais en ont créé de nouvelles. Surtout, elles produisent de nouvelles inégalités qui se construisent autour de l'accès, des compétences et des appropriations cognitives* » [Kaufmann, 2005, p. 132].

Les classes sociales favorisées bénéficient pleinement des conditions de « mobilité facilitée » [Wiel, 1999] pour construire leur projet de vie en toute liberté. Pour d'autres en revanche, ces nouvelles injonctions à la mobilité sont autant de contraintes à gérer. Le rapport aux lieux proches et lointains relève de dimensions symboliques et matérielles. Il est vécu de manière différente selon les caractéristiques socio-économiques des individus. Parmi les habitants du périurbain, par exemple, Roch [1998] distinguent trois groupes caractérisés par leurs pratiques de mobilité vers les espaces extérieurs à la commune de résidence et notamment vers la ville-centre : « *à la mobilité « stratégique » du type « détaché » caractérisant l'habitant des couches favorisées on peut opposer la mobilité « contrainte » du type « replié » appartenant aux couches populaires, tandis qu'une mobilité « maîtrisée » caractérise le « participationniste »* » [Roch,

1998, p. 140]. Cet exemple illustre les rigidités qui peuvent contrarier certains projets ou qui empêchent leur formulation même.

Enfin, au sein du système des déplacements, certaines formes de mouvements sont plus valorisées que d'autres. Les mobilités de loisirs, les vacances, le tourisme constituent un nouvel « art de vivre » qui réorganise les liens sociaux, amicaux et familiaux « *par la structuration de « tribus de pratiquants culturels, sportifs et estivaux... ou exclus, assignés à résidence au cœur d'une culture - d'un culte - des mobilités* » [Viard, 2002, p. 15]. Ces aspirations partagées demeurent éminemment distinctives [Rouquette, 2001]. Les différentes formes de réduction du temps de travail, qui se traduisent le plus souvent par des modulations hebdomadaires ou annuelles pour les cadres, tandis qu'elles prennent la forme de diminution journalière du temps de travail chez les ouvriers et les employés, ont toutes les chances de creuser les écarts entre les catégories sociales [Coulangeon et al., 2002]. Dans un contexte marqué par un rééquilibrage des temps sociaux en faveur des temps hors travail, l'impact de ces inégalités économiques de mobilité n'est pas à sous-estimer. D'autant que certains confèrent à cette mobilité choisie, organisée et source d'expériences, un réel rôle intégrateur, constitutif de nouvelles identités [Rauch, 2003 ; Yonnet, 1999].

Les enjeux sociaux soulevés par les normes de mobilité actuelles sont encore trop souvent négligés. Ils viennent pourtant nuancer le diagnostic global de l'amélioration généralisée des conditions de mobilité. Les tensions qui pèsent sur les mobilités, nous interrogent sur le rôle spécifique du revenu au sein d'un système explicatif réflexif et complexe.

\*\*\*

Ce premier chapitre propose une vision d'ensemble, sans doute superficielle par certains aspects mais qui offre un éclairage « diversifié », permettant de présenter les inégalités dans leur diversité et d'envisager les difficultés que peuvent présenter leur identification, leur mesure ou la volonté de les réduire.

Les recherches réalisées autour de ce thème générique ont pour but de fournir une contextualisation politique, sociale et économique des inégalités et de leurs dynamiques. L'ensemble des documents analysés reflète l'état d'une société en transition entre une époque révolue (celle de la croissance et des structures sociales des Trente glorieuses) et l'avènement d'une société caractérisée par une forte précarisation de l'emploi et une instabilité des parcours individuels. On assiste plus à un déplacement des inégalités qu'à un réel creusement des écarts : alors que les inégalités traditionnelles concernaient des groupes sociaux précis (les personnes

âgées et les ouvriers), elles ont eu tendance à s'étendre à toutes les catégories de la population même si certaines restent plus vulnérables (jeunes, femmes, immigrés, familles monoparentales). Nous avons également pu mettre en évidence comment des inégalités de genre, de formation et de localisation venaient se greffer à la plupart des inégalités verticales observées. Ces évolutions sociétales sont porteuses de changements concernant l'organisation des modes de vie et les mobilités. Elles laissent apparaître de nouvelles exigences de réactivité et d'adaptabilité dont la mobilité est le vecteur.

Au plan conceptuel, l'analyse bibliographique a souligné le caractère dynamique et évolutif des inégalités sociales. Pour sortir de cette impasse, la plupart des définitions font l'hypothèse implicite que la répartition que l'on analyse concerne un bien socialement valorisé. Cette acception suppose l'identification d'une norme sociale en matière de mobilité, norme à partir de laquelle les situations pourront être évaluées. Il s'agit d'un exercice relativement complexe compte tenu de la spécificité du bien transport. Cependant le diagnostic des évolutions concernant les pratiques de mobilité met en évidence des besoins de mouvement accrus dans les sociétés contemporaines modernes. Partant de ces constats, il semble donc possible de dépasser les difficultés communes à toute définition dépendante de normes sociales, en décomposant les processus de différenciation sociale qui ne sont pas forcément repérables à « première vue ». A partir des exigences de mobilité imposées par les sociétés modernes, il s'agira de voir comment certains peuvent en être exclus ou avoir plus de difficultés que d'autres à s'y conformer.

Nous avons également pu mettre en évidence que le recours aux théories de la justice sociale, offrait des pistes de réflexion intéressantes permettant d'intégrer des considérations d'ordre éthiques et sociales dans l'évaluation des politiques, en les fondant sur des bases théoriques solides. Quelques tentatives récentes ont illustré comment ces enseignements théoriques pouvaient se décliner dans le domaine des transports. Cet exercice nous a permis d'envisager la difficulté d'une traduction sectorielle de principes de justice universels. En effet, la déclinaison concrète des principes de justice est un exercice complexe et délicat qui n'est pas exempt de certaines simplifications. Elle suscite tout une série de questions par rapport à notre sujet d'étude : Quelles sont les inégalités en matière de mobilité ? Quelles sont les catégories défavorisées en regard des capacités de mouvement requises ? Quels sont les moyens permettant d'améliorer l'égalité des chances ? Ces interrogations vont guider l'approche empirique que nous développerons dans la suite de ce travail. Au terme de notre recherche, elles pourront être explicitées.

## **Chapitre 2**

### **Appréhender les inégalités de mobilité**

Dans le chapitre précédent nous avons pu mettre en évidence les grandes tendances d'évolution des mobilités au cours des dernières décennies. On observe ainsi un accroissement des flux de déplacements motorisés, concomitant avec une recomposition socio-spatiale des territoires du quotidien, si bien que l'amélioration globale des conditions de mobilité s'est également accompagnée de sollicitations renouvelées en matière d'emploi, d'habitat, de réseaux sociaux et amicaux et de loisirs...

Entre les deux dernières enquêtes nationales transport (1982 et 1994), la croissance des niveaux de mobilité locale des catégories populaires, a permis un rapprochement des pratiques entre catégories sociales. Ces évolutions doivent être mises en parallèle avec le développement de la motorisation des ménages modestes. Sur la même période, l'observation de la mobilité à longue distance des Français montre que les déplacements qui conduisent les individus au-delà des espaces de vie quotidiens, restent encore très largement l'apanage des classes favorisées et diplômées [Orfeuil et Soleyret, 2002 ; Potier et Zegel, 2002]. Les voyages, motivés par les loisirs, les vacances ou les visites, progressivement intégrés comme une nouvelle norme sociale, demeurent toutefois, fortement structurés par les ressources financières et culturelles des individus. Ainsi, à l'heure du tourisme de masse, cette mobilité de loisirs, en pleine expansion, est traversée par de très importantes inégalités. Le manque de revenu reste, en particulier, le principal obstacle au départ en vacances [Caire, 2003 ; Rouquette, 2001].

Ce diagnostic divergent sur l'évolution des mobilités selon différentes échelles spatiales et temporelles d'observation nous interroge sur les liens existant entre niveau de vie et pratiques de mobilité individuelles. Avant de préciser la méthode utilisée afin de mieux cerner cette relation, nous revenons plus finement sur notre questionnement de départ en le situant dans la diversité des approches développées dans le champ de la mobilité.

## 1 - DIVERSITÉ DES APPROCHES

Comment la question des inégalités socio-économiques se décline-t-elle dans le domaine des transports ? Quelles sont les approches de la mobilité qui prennent en compte les inégalités socio-économiques ? Un rapide tour d'horizon met en évidence la grande diversité d'appréhension du problème selon le contexte national. Pour illustrer cette variété, nous évoquerons deux cas, celui des États-Unis et du Royaume-Uni, s'éloignant chacun à leur manière de la conception française. Nous présentons les principaux dispositifs législatifs existant ainsi que les grandes orientations en matière de recherche. A l'issue de cette première étape, nous préciserons les objectifs de notre travail empirique.

### 1.1. Le contexte international

Au Royaume-Uni ainsi qu'aux États-Unis, la déréglementation des politiques de transports et la forte dépendance automobile ont engendré une interrogation précoce sur les implications sociales des politiques de transport. Pour simplifier, les recherches peuvent être classées en deux grands groupes : celles privilégiant l'analyse des pratiques de déplacements de catégories sociales spécifiques (les femmes, les personnes âgées, les non-motorisés, les pauvres ...) [Banister, 1989 ; Goodwin, 1990 ; Grieco et al., 1989 ; Rosenbloom et Altshuler, 1977] et celles tenant compte du contexte spatial (résidents des espaces ruraux ou des grands ensemble urbains...), le plus souvent basées sur le concept d'accessibilité [Levinson, 1998 ; Nutley, 1996 ; Wachs et Kumaghai, 1973]. Au cours des dernières décennies, le questionnement sur les enjeux sociaux des politiques de transport, a été renouvelé à la faveur de nouveaux dispositifs législatifs, laissant émerger des spécificités nationales dans l'appréhension et le traitement des situations.

#### 1.1.1. États-Unis : focalisation sur l'accès à l'emploi

Outre-Atlantique la recherche sur les enjeux sociaux des politiques de transport, fortement influencée par l'hypothèse du *spatial mismatch*, s'est essentiellement concentrée sur l'accessibilité physique au marché du travail des individus à bas revenu. Des approches plus globales visant à intégrer l'ensemble des motifs de déplacement de la vie quotidienne (achats, loisirs, visites...) tendent à se développer, mais elles restent encore marginales [Clifton, 2003]. L'approche américaine diffère ainsi fortement de la logique française puisqu'en France la problématique de l'accès à l'emploi est incluse dans la thématique plus large de l'accessibilité à la ville, et ne constitue à ce titre, qu'une finalité parmi d'autres de la politique des transports [Ghorra-Gobin, 2001].

Aux États-Unis, les difficultés de mobilité vers l'emploi sont particulièrement aiguës pour les individus à bas revenu, souvent localisés dans les « ghettos » des centres urbains alors que l'emploi peu qualifié s'est fortement délocalisé en banlieue. En outre, le *Personal Responsibility and Work Opportunities Reconciliation Act* (1996) a initié une vaste politique de remise au travail des bénéficiaires des aides sociales. Le passage d'une politique de welfare à une politique de workfare (ou welfare-to-work), a suscité un certain renouveau des recherches.

Les travaux qui se proposent de tester l'impact de la déconnexion spatiale entre lieu de résidence et lieu d'emploi sur les possibilités de retour au travail, produisent des résultats discutés. D'autres facteurs explicatifs que la seule dimension spatiale sont alors avancés : faible qualification, discrimination raciale à l'emploi et au logement, absence de motorisation [Ross, 1998 ; Taylor et Ong, 1995]. La plupart des travaux sont très perplexes quant au rôle positif des transports publics [Ong et Blumenberg, 1998 ; Sanchez, 2002 ; Sanchez et al., 2004], mais dans ce domaine les avis restent également controversés [Kawabata, 2002]. Certains plaident ouvertement pour faciliter la motorisation des ménages à bas revenu qui apparaît comme la seule solution capable de rétablir rapidement l'équilibre dans l'accessibilité des individus [Cervero et al., 2002 ; Gardenhire et Sermons, 1998 ; Murakami et Young, 1997].

Ces recherches ont été suivies de mesures concrètes, pas uniquement circonscrites à l'amélioration de la planification urbaine et des transports publics (même si l'offre s'est améliorée en termes d'horaires et d'itinéraires pour tenir compte des spécificités de certains emplois). Des systèmes de prêts de véhicules engageant les employeurs, des aides financières à la motorisation par le biais de prêt à faibles taux sont également envisagés [Cervero, 2004].

### **1.1.2. Royaume-Uni : des questionnements sur les liens entre transport et exclusion**

Au Royaume-Uni, la déréglementation des transports publics et l'accentuation de la dépendance automobile ont considérablement affecté la mobilité des individus modestes [Banister, 1989 ; Nutley, 1996]. L'augmentation des tarifs des transports en commun a réduit la mobilité des plus pauvres (principalement leurs déplacements de loisirs et de visites), qui ont été plus souvent contraints de se déplacer à pied [Donald et Pickup, 1991]. C'est dans ce contexte sinistré qu'il convient de situer les travaux de Grieco [1995] sur les systèmes d'entraide mis en place, par les ménages modestes du Merseyside, afin de pallier les difficultés de mobilité rencontrées au quotidien.

L'importance accordée aux conséquences sociales des politiques de transport s'est affirmée à la fin des années 1990. En 1997, l'arrivée au pouvoir d'un gouvernement travailliste s'est



accompagnée d'un vaste programme de lutte contre l'exclusion sociale<sup>1</sup>. Une unité gouvernementale chargée de l'exclusion sociale (SEU) a été instituée afin de fédérer les programmes de recherche sur le sujet, lancés dans divers ministères (santé, éducation, transport...). Ces travaux ont révélé les implications directes que pouvait avoir le manque de services publics de base sur l'aggravation des situations d'exclusion. Dans un premier temps la « dimension transport » des situations d'exclusion sociale est restée secondaire [Hine et Mitchell, 2001 ; Lucas, 2004]. En 1999, parmi la batterie d'indicateurs retenus afin de caractériser l'exclusion sociale, un seul était en lien avec le transport et consistait à déterminer le niveau de motorisation du ménage [Gaffron et al., 2001]. Pourtant dès 1995, Grieco dénonçait « *the transport blindness of most social theory* » et soulignait que « *the relationship between power and mobility is deserving of a stronger theoretical treatment than it has enjoyed to date [...] ; it has become increasingly clear within the European social policy climate that the issue of mobility rights and entitlements is a strong and immediate candidate for both academic and political scrutiny* » [Grieco, 1995, p. 348].

Sous l'impulsion gouvernementale, la production de recherches académiques sur les interactions entre transport et exclusion sociale s'est ensuite fortement accélérée. La plupart des travaux ont souligné le manque de données empiriques permettant de cerner les conditions de déplacements des individus en difficulté sociale. Ils ont également mis en évidence l'intérêt des approches fondées sur le concept d'accessibilité [Church et Frost, 1999 ; Hine et Grieco, 2003 ; Lyons, 2003]. En 2000, le ministère des transports publie les résultats d'une étude établissant clairement les connections entre transport et exclusion<sup>2</sup>. Puis en 2003, le rapport de la SEU « *Making the connections : transport and social exclusion* » a établi de manière relativement précise la nature de ces liens. L'unité gouvernementale chargée de l'exclusion sociale (SEU) « *a spécifié trois principaux facteurs liés aux transports qui contribuent à l'exclusion sociale, à savoir : l'aménagement foncier et les prestations de services locaux ; l'insuffisance des moyens de transport ; les effets délétères liés à la circulation routière* » [Lucas, 2004, p. 81-82].

Le gouvernement britannique impose dorénavant aux autorités locales de prendre en compte les

---

<sup>1</sup> L'exclusion sociale est définie comme un phénomène multidimensionnel : elle peut résulter ou être accentuée par les échecs de la politique de services publics, elle peut être appréhendée comme les anomalies constatées entre ce que l'individu peut faire et ce qu'il souhaite faire, enfin elle peut être analysée comme un ensemble des difficultés (psychologiques, financières, physiques...) [Lyons, 2003]. Ainsi, bien que les situations d'exclusion soient fortement corrélées à celles de pauvreté, les deux concepts ne sont pas synonymes. En effet, les individus handicapés ou très âgés peuvent être exclus du mode de fonctionnement de la société sans pour autant rencontrer des difficultés financières. C'est dans son acception la plus large que le concept d'exclusion sociale est appréhendé dans les documents officiels [Hodgson et Turner, 2003].

<sup>2</sup> Social exclusion and the provision and availability of public transport (2000), report by TraC at the University of North London for the Department of the Environment, Transport and the Regions.

conséquences sociales des politiques de transport dans les documents de planification. Il s'agit de promouvoir l'accessibilité aux équipements pour tous en particulier pour les non-motorisés et d'inciter les individus à prendre part aux débats sur les orientations possibles des politiques [Hine et Mitchell, 2001]. Toutefois, si un certain nombre de préconisations sont explicitement formulées, aucune méthodologie n'a clairement été définie afin d'anticiper et d'évaluer les conséquences des dispositifs adoptés. Plusieurs recherches proposent un cadre méthodologique d'analyse et divers outils d'évaluation [Church et al., 2000 ; Mackett et Titheridge, 2004]. Il convient de souligner qu'à notre connaissance, aucune des solutions proposées au niveau des documents officiels comme dans les recherches académiques n'envisagent de faciliter l'accès à la voiture particulière.

## **1.2. État des lieux en France**

En France, l'analyse du rôle spécifique du revenu sur les pratiques de mobilité est peu présente dans la littérature scientifique. Les approches menées dans ce sens ont essentiellement mis l'accent sur les inégalités de motorisation des ménages et sur les disparités en matière de dépenses budgétaires [Berri, 2004 ; Froud et al., 2000 ; Hivert et Péan de Ponfily, 2000 ; Nicolas et al., 2001 ; Polacchini et Orfeuill, 1999]. La prise en compte des difficultés de mobilité liées au niveau de vie s'est développée sur un mode catégoriel, consistant à analyser les problèmes spécifiques que pouvaient rencontrer certains groupes de la population (femmes, jeunes, résidents des quartiers sociaux, immigrés...). Les mesures adoptées ainsi que le renforcement des dispositifs législatifs révèlent une réelle conviction politique sur le rôle des transports en commun dans la résolution des problèmes.

### **1.2.1. Des connaissances très ciblées et dispersées dans divers champs disciplinaires**

En socio-économie des transports, la question des inégalités de mobilité est une thématique relativement récente qui a pris deux orientations principales. La première s'est développée autour d'analyses axées sur la compréhension des pratiques de populations, hétérogènes dans leurs caractéristiques, mais ayant en commun le faible montant de leur revenu. La seconde s'est intéressée aux modes de différenciation territoriale en privilégiant une approche spatialisée du problème.

Le plus souvent, les travaux adoptant une entrée par les caractéristiques socio-économiques, analysent la mobilité de groupes spécifiques : jeunes, chômeurs, femmes ou immigrés... [Abdelkrim, 1994 ; Begag 1991, 1993 et 1995 ; Buffet, 2003 ; Costes, 2002 ; Coutras, 1993 ;

Harzo et al., 1995]. Les conditions de mobilité particulières rencontrées par ces catégories d'individus ont ainsi pu être explicitées : difficultés à se repérer dans la ville, sentiment d'insécurité dans un espace public dont on ne maîtrise pas les codes, contexte social soucieux de préserver certaines valeurs culturelles, modèles de consommation spécifiques, etc. D'autres approches ont tenté d'élaborer une vision plus globale, tout en restant focalisées sur les situations de pauvreté ou de grande pauvreté [Le Breton, 2004 ; Mignot et al., 2001]. Elles décrivent une mobilité relativement limitée et font état de réelles pratiques d'économie des ressources physiques et financières. Au sein des catégories les plus démunies, la mobilité s'inscrit dans des territoires éclatés au périmètre restreint dont les frontières sont à la fois techniques et sociales. Les espaces connus s'opposent alors à l'immense terrain inconnu que constitue le reste de l'agglomération.

Ces travaux révèlent les insuffisances chroniques de l'offre de transport traditionnelle et le manque d'information qui caractérise les usagers les plus modestes [Harzo et al., 2001]. Ces approches reflètent aussi la forte dimension psycho-sociale, symbolique et culturelle de la mobilité. En effet, les difficultés rencontrées pour se déplacer peuvent être liées à des facteurs exogènes au système des déplacements. Les obstacles auxquels doivent faire face certains individus ou groupes sociaux renvoient à des paramètres divers qui se situent en amont de la concrétisation du déplacement ou qui y concourent directement. Pour Orfeuil [2004] « *la mobilité effective suppose en préalable un projet de mobilité, ce projet dépend de capacités, de compétences, de liens sociaux, qui sont eux-mêmes renforcés ou amoindris par nos pratiques* » [Orfeuil, 2004, p. 13]. Kaufmann [2001] s'intéresse également aux logiques d'actions que sous-tendent les déplacements. A travers le concept de motilité, il distingue la potentialité (motilité) du mouvement (mobilité): « (...) *la motilité se compose de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation cognitive (l'évaluation des possibilités)* » [Kaufmann, 2005, p. 126]. La prise en compte simultanée des différents paramètres permet de comprendre les tensions qui pèsent sur l'élaboration des déplacements. Il s'agit d'un exercice complexe qui suppose l'hybridation des méthodes privilégiées jusqu'à présent dans le champ de l'analyse de la mobilité.

Peu de recherches sont ciblées sur un motif de déplacement particulier. La dissociation croissante entre lieux d'emploi et de résidence ainsi que les nouvelles règles du marché du travail n'ont pas démenti ce constat quelque peu surprenant, notamment concernant la prise en considération des déplacements domicile-travail. Sur cette question cruciale, certains travaux ont

cependant considérablement amélioré les connaissances en tenant compte des disparités de comportements observées selon la catégorie socio-professionnelle, en Ile-de-France tout particulièrement [Baccaïni, 1996 ; Berger, 2004 ; Wengenski, 2003]. Ce genre d'approches reste rare et cela tient probablement au fait qu'en France, l'accessibilité au marché du travail ne constitue qu'une finalité parmi d'autres de la politique de la ville. La question de la mobilité vers les zones d'emploi n'a jamais constitué une préoccupation à part entière au sein des objectifs nationaux de la politique de la ville : « *L'idée générale qui sous-tend l'approche française est celle d'un rétablissement des exclus dans leur droit à la mobilité, quelle que soit la finalité du déplacement (l'emploi ou tout autre activité urbaine)* » [Ghorra-Gobin, 2001, p. 2].

En fait, la plupart des analyses tentant de rendre compte des inégalités de mobilité ont développé une approche très territorialisée du problème. Il s'agit souvent d'études et de rapports conduits dans les quartiers dits sociaux et commandités par les services de l'État ou les autorités organisatrices de transport [CERTU, 1993 ; CETE, 1996 ; CETUR, 1993 ; CNT, 1991 ; Delarue, 1991 ; DIV, 1993 ; Sueur, 1998]. Au début des années quatre-vingt-dix, des recherches ont mis en évidence les stratégies développées par les résidents des quartiers défavorisés pour se déplacer. Si les situations d'enfermement étaient de plus en plus rares, la desserte en transports en commun, calée sur les besoins de « l'individu moyen » ou des « inclus » apparaissait mal adaptée. Essentiellement radio-concentrique et concentrée sur les heures de pointe, l'offre spatio-temporelle restait généralement défailante au regard des besoins spécifiques des habitants, davantage exposés aux horaires de travail atypiques, à l'emploi industriel de périphérie, aux établissements scolaires professionnels plus dispersés et souvent mal desservis [Begag, 1995 ; Chevallier, 1996 ; CNT, 1991 ; Guédez, 1995]. Ces recherches soulignent cependant que la problématique de l'exclusion ne se résume pas uniquement à l'offre de transports disponible [Begag, 1995 ; Guédez, 1995 ; Remy et Voyé, 2002]. Ainsi, même si les habitants ont physiquement les moyens de quitter leur lieu de résidence, encore faut-il qu'ils aient des raisons de le faire : « *les transports ont placé la ville à portée de main de tous, au fur et à mesure que la précarité croissait dans les quartiers ; à portée de main, mais pas à portée de bourse* » [Begag, 1995 cité dans Guédez, 1995, p. 167].

Des approches ont tenté de se distinguer des analyses centrées sur les « quartiers difficiles ». Dépassant les limites de la ville-centre et de sa proche banlieue, plusieurs travaux font état des difficultés de mobilité particulières rencontrées dans le périurbain [Amaouche et al., 2001 ; Baudelle et al., Coutard et al., 2001 ; Roch, 1998 ; Rougé, 2005]. L'originalité de cette entrée est d'admettre que les situations de précarité et les difficultés financières se répartissent de manière

diffuse sur le territoire, même si certains quartiers cumulent les difficultés. Dans un contexte où le besoin d'accéder à la mobilité motorisée se fait impérieux, forte pression budgétaire, fatigue, perte de repères sociaux et désillusion face à un mode vie valorisé, caractérisent le vécu quotidien des périurbains modestes qui voient ainsi leurs attentes fortement contrariées [Rougé, 2005]. Leur mobilité est restreinte aux déplacements les plus indispensables, si bien qu'en dehors du travail, les sorties se limitent souvent aux achats domestiques. Les loisirs et les relations de sociabilité sont peu nombreuses, parfois inexistantes. Coutard et al. [2001 ; 2002] sur la pauvreté périurbaine en France et au Royaume uni<sup>1</sup> opposent au modèle de la « dépendance automobile » qui caractérise la situation britannique, compte tenu de la répartition spatiale des lieux, de la dégradation des transports en commun et de la flexibilité du marché de l'emploi, celui de la « dépendance locale » qui reflète la situation française. Celle-ci se caractérise par un mode de vie basé sur la proximité, « *l'utilisation parcimonieuse de l'espace-temps* », le recours aux transports en commun et à la marche à pied parallèlement aux accompagnements en voiture assurés grâce à la solidarité familiale et amicale. Cette situation apparaît toutefois menacée par les aspirations des enfants, qui possèdent plus fréquemment le permis de conduire, par les impératifs imposés par le marché de l'emploi et par le relâchement des liens familiaux.

Notons pour conclure sur ce rapide état des lieux de la littérature scientifique que les analyses sont encore trop souvent circonscrites au champ de la mobilité quotidienne. Les approches tenant compte des inégalités qui interviennent sur les pratiques de mobilité plus lointaines et occasionnelles sont peu fréquentes [Orfeuill et Soleyret, 2002 ; Potier et Zegel, 2002 ; Rouquette, 2001 ; Tarrus, 1992 ; Viard, 2002]. Ajoutons enfin, qu'il n'existe pas, à notre connaissance, de travaux sur les pratiques de déplacement des individus les plus aisés.

### **1.2.2. Des modalités d'action publique centrées sur le rôle des transports en commun**

Quelle est la traduction opérationnelle de cette prise de conscience ? En France, le droit au transport, juridiquement établi par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982<sup>2</sup>, s'inscrit principalement dans une logique d'offre visant à garantir une bonne couverture

<sup>1</sup> En France comme au Royaume Uni deux sites ont été sélectionnés : une commune rurale située en lointaine couronne périurbaine (Chaumont-en-Vexin et le lotissement Shelley de Chipping Ongar à Epping Forest) et un quartier d'habitat social (la cité Salvador Allende à Saint Denis et le quartier De Beauvoir à Hackner dans l'Inner London).

<sup>2</sup> « *La mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ainsi qu'en faveur de leurs accompagnateurs. Les catégories sociales défavorisées, notamment celles des parties insulaires et des régions lointaines ou d'accès difficile du territoire national, peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation. Le droit au transport comprend le droit pour les usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation* » (article 2) (LOTI, 1982).

du territoire afin de réduire les déséquilibres entre les espaces. Ainsi, dans sa version initiale, le droit au transport n'envisage pas de compensation entre les individus selon leurs caractéristiques socio-économiques. Cependant, en promulguant ce droit, le législateur admet les spécificités du bien transport qui ne peut être régulé par les lois classiques du marché [Reichman, 1984]. Le droit au transport comme élément central du droit à la ville est d'ailleurs très tôt intégré dans les réflexions concernant la politique de la ville [Lefebvre, 1972-1973 cité dans Merlin, 1977].

Dans les années 1980, le transport public est apparu comme un outil de décloisonnement social et spatial permettant de prendre en charge de manière spécifique les populations « en difficultés » des quartiers périphériques en les rapprochant de la ville-centre. Le désenclavement des quartiers défavorisés, où se concentrent les difficultés de tous ordres (économique, social, financier...), va constituer un axe fort de la politique de la ville. L'hypothèse d'une corrélation entre mobilité et exclusion sociale est explicitement formulée et les transports publics apparaissent dès lors comme un facteur de « cohésion urbaine » [CNT, 1991 ; Sueur, 1998]. La réponse apportée au traitement des problèmes de mobilité rencontrés par les plus démunis s'est alors focalisée sur le rôle des transports publics et les efforts à mener en termes d'urbanisme. Cette orientation a été facilitée par l'adoption de nouveaux outils réglementaires en matière de tarification des transports en commun et concernant la planification urbaine.

Plusieurs lois ont précisé les conditions de mise en œuvre concrètes du droit au transport. La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT) de 1995 stipule que l'État doit assurer le respect d'un égal accès au service public de transport (article 2). Garantir l'accessibilité de tous les citoyens aux emplois, à l'éducation, à la santé et aux autres activités économiques et sociales, fait également partie des objectifs des Plans de Déplacements Urbains (PDU), rendus obligatoires dans les villes de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air de 1996. De même les articles 133 et 138 de la loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions de 1998 prévoit des mécanismes d'aides favorisant l'accès au transport. La volonté de réduire les inégalités de situations en matière de transport s'est réellement affirmée en 2000 avec la loi SRU « Solidarité et Renouvellement Urbain ». Celle-ci précise les modalités concrètes de mise en application du droit au transport. Dorénavant, dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes disposant de faibles ressources *« bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur »* (article 123). La loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine (LOV) de 2003, encourage le développement des transports publics

qui représentent « *pour nombre d'habitants des quartiers en difficulté, le moyen principal de déplacement. Son développement sera favorisé, notamment pour faciliter les déplacements vers les pôles d'emploi, les principaux équipements et services publics, les pôles de commerces et de loisirs et les centres-ville. Les caractéristiques de l'offre de transport devront s'adapter aux nouveaux rythmes urbains et prévenir ou réduire les situations d'exclusion générées par les obstacles à la mobilité* ».

Ces lois admettent que des mesures particulières concernant la tarification des transports publics soient adoptées en faveur des catégories sociales défavorisées. Elles ont ainsi généralisé à l'ensemble du territoire des mesures d'aides qui existaient parfois au niveau local, mais qui souffraient d'un manque d'harmonisation<sup>1</sup> entre les différents échelons d'attribution [Madre, 1979 et 1981 ; Rosales-Montano et Harzo, 1994]. Cette situation générait des difficultés de lisibilité de l'offre tarifaire, jugée parfois injuste, souvent complexe et mal connue. Au cours des années 1990 la perception croissante d'une montée de la précarité, fortement relayée par les médias et les mobilisations diverses pour l'accès au transport pour tous, se sont concrètement traduites par un développement important de mesures fortes<sup>2</sup> de tarification sociale dans la plupart des réseaux français [Mignot et al., 2001].

De nouvelles politiques publiques d'urbanisme permettent aujourd'hui de mieux coordonner l'offre de transport aux besoins de la population. La loi SRU a renouvelé les approches en matière de planification urbaine. Elle oriente dorénavant les décisions publiques vers une meilleure articulation des politiques de transports (PDU), d'urbanisme (PLU) et d'habitat (PLH) grâce à l'élaboration de schémas de cohérence territoriale (SCOT).

Ces différents dispositifs législatifs illustrent la spécificité française consistant à traiter les problèmes de mobilité en insistant sur le rôle du service public de transport. Parallèlement pourtant, des initiatives diverses conduites par des associations d'insertion ou des collectivités locales, proposent des mesures d'aides à la mobilité afin de répondre aux besoins spécifiques de certains groupes sociaux (prêt de véhicules et de deux-roues, transport à la demande, taxi social,

---

<sup>1</sup> En 1994, les travaux de Rosales-Montano et Harzo [1994] révélaient des inégalités de traitement importantes en matière de tarification sociale : entre usagers de différents réseaux, certains disposant d'une politique sociale active alors que d'autres n'accordaient aucune aide ; entre résidents de différentes communes au sein du même PTU compte tenu du manque d'homogénéité des aides communales accordées ; entre bénéficiaires de minima sociaux (RMI, minimum vieillesse ...) versés par le Département selon la politique d'aide menée par le Conseil Général.

<sup>2</sup> Ces mesures tarifaires, ciblées sur les plus démunis et accordées sous condition de statut (chômeur, Rmistes, ...) et de revenu procèdent d'une logique de redistribution, dont les bénéficiaires n'en sont pas moins clients à part entière de l'opérateur transport. En effet, en dépit de fortes revendications de la part des associations d'aide à l'insertion, la gratuité reste un choix isolé, le plus souvent rejeté par les opérateurs qui la jugent relever d'une politique d'assistanat.

aide au permis de conduire). Ces démarches variées, basées sur l'observation directe des besoins formulés par les individus, se caractérisent par une réelle approche multi-modale dans la résolution des problèmes et permettent ainsi de compléter des politiques focalisées sur les transports en commun. Ces ajustements, souvent louables, sont toutefois souvent menacés par des difficultés de financement.

Ce bref état des lieux que nous venons de dresser permet de dégager un certain nombre de savoirs partagés sur la thématique des inégalités de mobilité. Les connaissances restent toutefois souvent ciblées sur des groupes sociaux particuliers, circonscrites au champ de la mobilité quotidienne et dispersées au sein des différentes disciplines d'approche de la mobilité (économie, sociologie, géographie, anthropologie...). On manque d'analyses globales permettant de mettre en perspectives les pratiques observées selon la position de l'individu dans l'échelle des revenus. Dans ce contexte, notre recherche est une tentative pour cerner plus fondamentalement le rôle du revenu sur la mobilité, en intégrant à l'analyse les différentes échelles spatio-temporelles dans lesquelles s'inscrivent les déplacements. Notre travail s'articule autour de deux objectifs principaux. Le premier consistera à mesurer et interpréter les inégalités économiques de mobilité afin d'enrichir les éléments de connaissances et de compréhension sur ces questions. Cet objectif nous amènera à produire différents indicateurs. Le second s'attachera à souligner les similitudes ou les différences concernant le mode d'action du revenu selon l'échelle spatiale et temporelle d'observation. Nous proposons de préciser ci-dessous la méthodologie qui sera développée dans les chapitres suivants.

## **2 - CHOIX MÉTHODOLOGIQUES**

Pour répondre aux objectifs de départ, il convient de faire le point sur les données dont nous disposons, leurs intérêts et limites. Nous exposons ensuite diverses méthodes d'appréhension du revenu et les difficultés soulevées dès lors que l'information disponible sur le niveau de vie est sommaire, comme c'est le cas dans les enquêtes ménages déplacements. Enfin, après avoir présenté différents outils de mesure des inégalités, nous expliciterons notre démarche d'analyse.



## 2.1. Les données

L'analyse des inégalités économiques de mobilité, la construction des indicateurs et le test de ces indicateurs sont réalisés à partir des deux types d'enquêtes : l'enquête ménages déplacements de l'agglomération lyonnaise (EMD de Lyon) réalisée selon la méthode mise en place par le CERTU<sup>1</sup> et l'enquête nationale transport et communications (ENT) coordonnée conjointement par l'INSEE et l'INRETS<sup>2</sup>. Compte tenu de la complexité de ces bases de données et de la comparabilité imparfaite entre les différentes années d'enquêtes, nous n'exploiterons que la dernière vague de chacune de ces enquêtes soit 1994-1995 pour l'EMD de Lyon et 1993-1994 pour l'ENT. Nous présentons rapidement les principales caractéristiques des données dont nous disposons, ainsi que les intérêts et limites respectifs de ces enquêtes. Une analyse plus détaillée est renvoyée en annexe (Annexes 1 et 2).

### 2.1.1. Présentation des données utilisées

La mobilité enregistrée dans l'enquête ménages de l'agglomération lyonnaise ne porte que sur les jours de la semaine. On ne dispose pas d'informations fiables sur la mobilité de week-end, ni de données sur les déplacements de longue distance. Les difficultés de comparabilité entre les trois dernières enquêtes-ménages, notamment en ce qui concerne la variable « revenu du ménage », nous ont conduit à circonscrire l'analyse à la dernière enquête de 1994-1995<sup>3</sup>. A cette date, un peu plus de 6000 ménages représentatifs de la population totale de l'agglomération lyonnaise ont été sondés. Chaque individu du ménage, âgé de plus de 5 ans répond au questionnaire concernant ses déplacements quotidiens. Près de 14 000 individus ont été sondés et plus de 50 000 déplacements répertoriés.

Le champ de la mobilité balayé par l'enquête nationale transport est nettement plus large que celui recensé par l'EMD de Lyon, et ce tant sur le plan spatial que temporel. Représentative de la population française, l'ENT permet de connaître la mobilité de tous les résidents de l'hexagone. Elle nous renseigne sur la mobilité locale et non-locale de semaine y compris celle du week-end, non prise en compte dans les enquêtes ménages d'agglomérations. L'autre grand avantage de

---

<sup>1</sup> Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

<sup>2</sup> Respectivement, l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité.

<sup>3</sup> Pour aller à l'essentiel, les principales différences entre les différentes vagues d'enquêtes, portent sur les variables de positionnement social (revenu, PCS, niveau d'études), sur les typologies de motifs et de modes de déplacement ainsi que sur les caractéristiques du logement. Le revenu du ménage identifié par tranche n'est disponible pour les seules enquêtes 1976 et 1995, la question n'ayant pas été posée en 1985. En 1976, le revenu identifié est le revenu annuel, en 1995 c'est le revenu mensuel, de plus les tranches de revenu retenues en 1976 et 1995 sont difficilement comparables.

cette enquête est de fournir des informations sur la mobilité à longue distance réalisée au cours d'une année. Enfin, les variables de positionnement social et de revenus apparaissent plus détaillées que dans les enquêtes ménages locales. Les individus et les ménages peuvent être précisément caractérisés sur le plan social ce qui, compte tenu des objectifs de notre recherche, est particulièrement important.

Dans les enquêtes transports, les problèmes de comparabilité ne concernent pas directement la variable clé de notre approche, à savoir le revenu. Cependant, les changements méthodologiques intervenus entre les deux dates (1982 et 1994) rendent les comparaisons temporelles réellement réalisables que si elles portent sur la mobilité locale<sup>1</sup>. Compte tenu de ces restrictions, l'analyse sera limitée à la dernière enquête nationale transport de 1993-1994. Celle-ci recueille la mobilité d'un échantillon de 14 213 individus, âgés d'au moins 6 ans. Contrairement à l'EMD de Lyon, les individus des ménages sélectionnés n'ont pas tous été sondés. L'individu du ménage qui a répondu au questionnaire portant sur la mobilité de semaine et de week-end a été choisi par tirage au sort à probabilité uniforme tandis que celui qui a répondu au questionnaire sur les déplacements de longue distance a été choisi par un tirage à probabilités inégales, puisque la personne du ménage la plus mobile à longue distance avait deux chances sur trois d'être retenue. Il ne s'agit donc pas forcément de la même personne. Au total, l'enquête décrit plus de 45 000 déplacements répertoriés sur la semaine, plus de 50 000 réalisés le week-end (en majorité le samedi) et près de 42 000 déplacements de longue distance.

Dans notre recherche, l'enquête ménages de l'agglomération lyonnaise servira de support à l'analyse des inégalités économiques d'accès au mode automobile et à l'analyse des inégalités économiques de pratiques de déplacements quotidiens. Par rapport à l'enquête nationale transport, le principal intérêt des données recensées dans l'enquête ménages réside dans la possibilité d'intégrer la réflexion sur une aire urbaine donnée et de mieux rendre compte des inégalités en matière d'usage de l'espace. L'enquête ménages permet de spécifier la manière dont sont investies les différentes zones de l'agglomération, elle offre ainsi la possibilité d'identifier l'intensité avec laquelle les individus s'approprient le centre-ville ou à l'inverse limitent leurs déplacements aux zones périphériques.

Ce choix méthodologique se justifie également par le caractère fortement urbain des déplacements de semaine. Les déplacements analysés ont ainsi volontairement été circonscrits aux déplacements urbains : c'est-à-dire ceux dont l'origine et la destination se situent à

---

<sup>1</sup> Les déplacements de longue distance ont été moins bien recueillis en 1982 qu'en 1993 du fait de la plus longue durée de recueil en 1982.

l'intérieur de l'agglomération. Au quotidien, la mobilité strictement urbaine représente 96 % des déplacements réalisés durant les jours ouvrables de semaine par les habitants de l'agglomération, 86 % des distances parcourues et 87 % du budget temps total de déplacement. Le périmètre retenu est légèrement inférieur au bassin de vie de l'agglomération. Néanmoins, cette restriction de l'analyse aux déplacements urbains permet de ne pas introduire trop de variabilité dans les indicateurs de niveaux de mobilité, en particulier sur les distances et le budget-temps.

L'enquête nationale transport sera utilisée pour étudier la mobilité locale et non-locale de week-end ainsi que la mobilité de longue distance, effectuée sur l'année pour un motif personnel. Les déplacements de fin de semaine ont été décrits par interview et non par carnet, c'est la raison pour laquelle les déplacements à pied n'ont pas été relevés car ils sont souvent mal mémorisés. Dans notre chapitre concernant l'analyse des pratiques de fin de semaine, il sera régulièrement fait référence à la mobilité mécanisée de semaine, telle qu'elle peut être appréhendée dans l'ENT, et cela afin de faciliter les comparaisons avec le week-end. Parce qu'il semble plus difficile de réduire l'espace de vie à celui de l'agglomération durant le week-end, ce choix ne nous a pas semblé incompatible avec le traitement plus approfondi de la mobilité de semaine à partir de l'EMD de Lyon.

Pour analyser l'impact du revenu sur la mobilité de longue distance, nous avons exclu de notre approche les déplacements effectués pour un motif professionnel, c'est-à-dire les déplacements réalisés pour rejoindre un lieu de travail (qu'il soit fixe ou non), ainsi que ceux effectués pour se rendre sur un lieu de formation, de stage ou pour participer à une conférence, un congrès ou encore pour rencontrer un client, un fournisseur... Il s'agit selon nous d'une mobilité dont on peut penser qu'elle est en grande partie financée par l'employeur ou soumise à déduction fiscale ce qui la rend très largement indépendante des revenus familiaux même si elle peut leur être corrélée.

### **2.1.2. Intérêts et limites**

Les données utilisées dans ce travail permettent de raisonner sur des échantillons de grande taille. Elles offrent ainsi la possibilité de faire la part entre la dimension socio-démographique de la mobilité (liée à l'âge, la génération, l'activité, le type de ménage...), les effets liés à la localisation résidentielle et ceux qu'il est possible d'attribuer au revenu. Elles permettent ainsi de procéder à une analyse des inégalités économiques de mobilité « toutes choses égales par ailleurs », c'est-à-dire décorrélée de ces différents effets.

Le recours à plusieurs types d'enquêtes, bien que contraint par l'absence de données homogènes, présente un intérêt qui réside à la fois dans la diversité des données fournies par les enquêtes et

dans l'hybridation et l'éventuelle convergence dans les analyses qu'elles permettent de développer. Il reste que ces enquêtes, comme toutes les enquêtes quantitatives représentatives, ne recueillent que très partiellement les comportements des populations marginalisées. Ce n'est pas à notre sens, un handicap majeur au regard de la problématique des inégalités que nous avons développée précédemment. En effet nous nous situons dans un cadre d'analyse qui considère les inégalités comme constitutives de la société. Elles ne concernent pas uniquement les marges, les situations d'exclusion, la pauvreté extrême mais traversent au contraire le cœur, l'ensemble de notre organisation sociale<sup>1</sup>.

Concernant la prise en compte des différentes formes de mobilité, on ne peut que regretter l'absence de données permettant de suivre un vaste échantillon d'individus, à différentes périodes (semaine, week-end, année) et sur différentes échelles spatiales (en urbain, local et non-local). Cette impossibilité est pour partie liée à la modification du mode de tirage de l'individu dans l'enquête transport, ce qui ne permet pas d'analyser la mobilité d'un même individu aux différentes échelles spatio-temporelles d'observation, sauf à restreindre l'échantillon aux individus ayant répondu aux trois questionnaires. Dans ce cas, il faudrait redresser convenablement l'échantillon obtenu pour le rendre représentatif, or cette opération implique des manipulations, qui peuvent s'avérer hasardeuses. De plus, la réduction de l'échantillon de départ, en limitant les possibilités de décorrélation, empêche de distinguer clairement l'impact du revenu des autres paramètres pesant sur la mobilité. Pour toutes ces raisons, et compte tenu des objectifs que nous nous sommes fixés, la restriction de l'échantillon de départ constitue une option que nous n'avons pas souhaitée retenir.

Pour pallier en partie cette absence de données homogènes et afin de mettre en évidence des tendances robustes sur les différents segments de la mobilité, nous avons choisi de limiter l'analyse de la mobilité de fin de semaine et de longue distance aux seuls résidents des agglomérations de province d'au moins 20 000 habitants. Ce choix revient à exclure les habitants de l'unité urbaine de Paris et des communes rurales hors influence urbaine pour lesquels, nous le montrerons, les pratiques de mobilité sont assez distinctes du reste de la population. Bien que cette situation ne soit pas tout à fait satisfaisante, elle permet toutefois de raisonner sur des cadres spatiaux relativement homogènes, facilitant les comparaisons. Cette option offre ainsi la

---

<sup>1</sup> Cela ne signifie pas que nous sous-estimons la gravité des problèmes d'exclusion, qui par leur acuité, semblent au contraire nécessiter un traitement spécifique, même s'ils participent selon nous d'une problématique plus vaste, interrogeant la globalité de notre société.

possibilité de recomposer, même de façon assez sommaire, l'impact du revenu sur les différents segments de mobilité analysés.

## 2.2. L'estimation du niveau de vie du ménage

L'identification du niveau de vie du ménage passe par la prise en compte des différentes composantes du revenu et du nombre de personnes qui composent le ménage. Après avoir présenté les principales méthodes d'estimation utilisées sur données empiriques, nous revenons sur l'information disponible dans les bases de données mobilisées dans cette recherche. Nous indiquons les problèmes méthodologiques que soulève le recensement des ressources des ménages par tranche de revenu. Les biais occasionnés par cette méthode d'identification sont immédiatement sanctionnés par des résultats inconsistants. Ces incohérences nous ont amené à présenter une méthode d'imputation aléatoire de valeurs discrètes de revenus qui se révèle relativement robuste.

### 2.2.1. Plusieurs méthodes d'appréciation des revenus

Les ménages disposent de plusieurs sources de revenu, c'est pourquoi, pour mesurer le niveau de vie d'un ménage ou d'un individu il faut préciser la nature des ressources prises en compte et la période durant laquelle elles sont calculées (pluriannuelle, annuelle, mensuelle...). On distingue généralement trois principales sources de revenu qui selon qu'elles sont ou non prises en compte, peuvent modifier de manière sensible le diagnostic sur les inégalités :

- Les revenus d'activités qui se décomposent en revenus d'activité salariée et non-salariée (salaires et honoraires) et en bénéfices pour les entreprises. Cette source de revenu représente la part la plus importante du revenu total des ménages soit près de 71 %<sup>1</sup> de leur revenu total avant impôt en 2001. Bien entendu, son importance varie selon la période du cycle de vie, ainsi après 75 ans, elle représente moins de 6 % de la part du revenu total.
- Les revenus sociaux qui constituent la deuxième source de revenus des ménages (26 % du revenu total). Il s'agit des revenus de remplacement, essentiellement constitués par les pensions de retraites et les allocations chômage. Après 74 ans, cette source de revenus représente environ 83 % du revenu total, contre moins de 21 % en moyenne. Les revenus sociaux comprennent également les revenus issus des transferts privés, c'est-à-dire les

---

<sup>1</sup> Ce résultat comme ceux présentés à titre illustratif dans la suite de ce paragraphe sont issus de l'enquête « Revenus fiscaux 2001 » (INSEE, DGI). Ils sont calculés par rapport au revenu annuel déclaré avant impôt.

versements reçus et effectués entre ménages (pensions alimentaires, aides financières ...), et les revenus de transferts sociaux, c'est-à-dire les prestations sociales non contributives versées aux ménages (prestations familiales, allocations logement, minima sociaux ...), l'ensemble correspondant à environ 5 % du revenu total. La part des revenus de remplacement (chômage, retraites) et des transferts privés (pensions...) a tendance à se réduire des plus modestes aux plus aisés. Notons que l'intégration des prestations sociales non contributives au revenu initial du ménage modifie considérablement le montant des ressources perçues par les plus modestes et par conséquent le diagnostic que l'on peut porter sur le niveau des inégalités et la pauvreté. Les prestations sociales représentent ainsi près de 36 % du revenu avant impôts du 1<sup>er</sup> décile [Hourriez, 2003]. Elles font passer le taux de pauvreté de 14 % à 7 % des ménages [Hourriez et al., 2001].

- Les revenus du patrimoine qui représentent à peine plus de 3 % en moyenne du revenu total des ménages. Le patrimoine est composé à part identique (40 %) de logements et d'actifs financiers, 15 % sont des actifs professionnels [Atkinson et al., 2001]. Son montant est croissant en fonction du cycle de vie : de 0,4 % du revenu total des moins de 30 ans à 8 % au-delà de 74 ans.

A partir de la somme des revenus d'activités, des revenus sociaux et des revenus du patrimoine, il est possible de calculer le revenu disponible du ménage en déduisant les prélèvements obligatoires qu'il subit (impôts directs sur le revenu, taxe d'habitation, contributions sociales comme le prélèvement social sur le revenu et le patrimoine, la CSG, le CRDS<sup>1</sup>...). La part des impôts directs varie entre 4 % pour le décile le plus modeste, 17 % pour le décile le plus aisé et 30 % parmi le centième le mieux doté de la population [Hourriez, 2003]. La comparaison de la distribution du revenu initial et du revenu disponible permet d'évaluer l'incidence des principaux mécanismes redistributifs du système socio-fiscal français. Il convient cependant de garder présent à l'esprit que dans ce cas, seule une partie des impôts et des transferts sont pris en compte : l'impact de la fiscalité indirecte qui frappe la consommation finale (TVA, TIPP...) et qui est de surcroît la plus régressive, ou celui des prestations en nature fournies par l'État, sous la forme de mise à disposition gratuite ou quasi-gratuite d'équipements collectifs et de services publics (santé, éducation, transports ...), étant totalement occulté.

Le plus souvent les données disponibles dans les enquêtes reposent sur une estimation du revenu

---

<sup>1</sup> Contribution Sociale Généralisée (CSG) et Contribution au Remboursement de la Dette Sociale (CRDS), respectivement impôt destiné à financer l'assurance maladie, les prestations familiales et le fonds de solidarité vieillesse et impôt destiné à résorber l'endettement de la sécurité sociale. Ces deux prélèvements ont été généralisés à la quasi totalité des revenus.

monétaire perçu en l'espace d'une année par les individus ou les ménages. Toutefois d'autres méthodes d'appréhension, plus ou moins opérationnelles, peuvent être envisagées. Toutes soulignent le fait que le revenu monétaire courant tel qu'il est le plus souvent estimé n'offre pas une mesure pleinement satisfaisante du niveau de vie. Certaines solutions proposent par exemple, d'intégrer au revenu monétaire une estimation des revenus en nature. Ces méthodes reposent sur un élargissement du concept de revenu visant à mieux appréhender l'ensemble des ressources perçues. Ainsi, il est possible d'intégrer dans le calcul du revenu les différentes situations face au logement (propriétaire, accédant à la propriété ou locataire). Les données de la Comptabilité Nationale, par exemple intègrent dans le revenu des propriétaires fonciers les loyers fictifs qu'ils sont censés se verser à eux-mêmes<sup>1</sup> [Bihl et Pfefferkorn, 1999]. Certaines méthodes proposent une estimation de la valeur des aides sociales en nature dont bénéficient les ménages, d'autres encore cherchent à prendre en compte les possibilités de valorisation du temps libre à travers le concept de *revenu potentiel* ou en évaluant la production domestique [Hourriez et Legris, 1997].

Au-delà des différentes dimensions qu'il est possible d'intégrer, la période retenue pour estimer les ressources du ménage n'est pas neutre non plus. Le revenu du ménage, généralement calculé sur une année, ignore les compensations qui peuvent exister entre le revenu de l'année en cours et celui des années passées ou futures. Une diminution (augmentation) des revenus peut être la conséquence de chocs transitoires. Son incidence réelle sur le niveau de vie variera selon qu'elle intervient dans un univers certain (décalage momentané dans la perception des revenus) ou incertain (chômage). On peut penser qu'une meilleure estimation du revenu, prenant en compte le revenu permanent du ménage serait plus à même de refléter son niveau de vie et donc les inégalités qui le traversent. Cette solution reste toutefois fortement soumise aux données disponibles car dans ce cas il faut disposer de données longitudinales de panel, sauf à se contenter de sources déclaratives rétrospectives, donc a priori peu fiables.

Cet aperçu des différentes méthodes d'appréciation des revenus du ménage confirme que cette estimation n'est pas neutre. Il s'agit d'un vaste thème où les approches et les méthodes peuvent varier sensiblement, donnant alors des résultats différents, parfois non comparables. Ce tour d'horizon méthodologique souligne combien il est important de préciser préalablement à toute analyse empirique, les différentes dimensions qui ont été intégrées, cette étape permettant ensuite

---

<sup>1</sup> Dans la même logique, on peut considérer que les aides versées aux propriétaires en cours d'acquisition ou celles perçues par les locataires entrent dans l'estimation du revenu disponible et « *elles constituent une part non négligeable des ressources dans le bas de l'échelle des revenus* » [CERC, 2002, p. 30].

de nuancer les résultats en leur portant un regard critique.

### **2.2.2. Le choix d'une échelle d'équivalence**

Selon l'INSEE, le niveau de vie d'un ménage correspond au revenu disponible divisé par le nombre d'unités de consommation qui compose le foyer. En ramenant le revenu disponible à un revenu par équivalent-adulte, l'intégration de la composition du ménage facilite la comparaison des revenus entre ménages de taille différente. Le choix d'une échelle d'équivalence permet de tenir compte des économies d'échelle réalisées grâce au partage de biens à usage collectif (logement, équipement du ménage...). Elle reflète également les économies d'échelle réalisées dans la consommation privée, grâce au lien décroissant entre coûts unitaires et quantités achetées. Cette solution repose sur l'estimation faite des coûts monétaires additionnels, générés par tout membre supplémentaire du foyer, en partant de l'hypothèse que la relation entre les dépenses du ménage et sa composition n'est pas proportionnelle : *« plus les biens collectifs représentent une part importante de la consommation des ménages, plus les économies d'échelle sont importantes, et plus l'échelle d'équivalence prend une valeur faible »* [Hourriez et Olier, 1997, p. 68]. Cette méthode permet de tenir compte des différentiels de coûts liés à l'âge, en distinguant par exemple les enfants des adultes.

En dépit de justifications intuitives incontestables, la détermination d'une échelle d'équivalence est plus complexe qu'il ne paraît a priori car elle est soumise à un certain nombre de conventions plus ou moins implicites qui suscitent de nombreuses controverses [Lechene, 1993]. La plupart des modèles supposent par exemple, que le ménage se caractérise par un système unique de préférences et que tous les membres du ménage disposent d'un même niveau de vie (l'inégalité interne au ménage n'est pas prise en considération), ce que ne confirment pas toujours les résultats empiriques. Autre hypothèse controversée, on considère le plus souvent que les coûts supplémentaires liés à une modification de la composition du foyer sont indépendants du niveau de revenu initial<sup>1</sup>, bien que les tests conduisent en général rejeter ce postulat initial. En tout état de cause, bien que ces échelles soient difficiles à estimer et bien qu'il n'existe pas vraiment d'accord sur les hypothèses qu'elles sous-tendent, il paraît difficile de considérer qu'elles n'ont aucun intérêt pour évaluer le bien-être d'un ménage.

En France, l'échelle d'équivalence la plus connue, utilisée depuis les années cinquante, est celle d'Oxford. Le premier adulte sert de référence et compte pour un, tandis que le poids attribué aux autres individus dépend de leur âge : les personnes de 14 ans et plus comptent pour 0,7 et les

---

<sup>1</sup> Cette hypothèse est dénommée *Equivalence Scale Exactness* ou *Independance of Base*.



moins de 14 ans pour 0,5. Cependant, les travaux réalisés par l'INSEE aboutissent à une remise en cause de cette échelle qui ne correspondrait plus aux modes de consommation actuels et qui sous-estimerait les économies réalisées par les ménages de plusieurs personnes [Hourriez et Olier, 1997]. Rappelons qu'elle a été construite à une époque où l'alimentation captait une part importante du budget des ménages [Legris et Lollivier, 1996]. Aujourd'hui, les estimations réalisées à partir des enquêtes « Budget de famille », préconisent l'utilisation de « l'échelle INSEE » qui attribue une unité de consommation au premier adulte du ménage, 0,5 à chaque individu de 14 ans ou plus et 0,3 aux enfants de moins de 14 ans. Cette échelle, que nous utiliserons dans la partie empirique de ce travail, est tout à fait similaire à « l'échelle OCDE modifiée » utilisée à EUROSTAT et à celle utilisée par Atkinson et al. [1995] pour des comparaisons de revenus dans les pays de l'OCDE<sup>1</sup>.

### **2.2.3. L'estimation du niveau de vie dans les enquêtes de mobilité**

Nous venons de le voir, l'identification du niveau de vie du ménage subordonne très largement l'analyse à la qualité des données disponibles. Nous verrons que celle-ci n'est pas tout à fait satisfaisante, en particulier dans les enquêtes ménages d'agglomération. Ainsi pour rendre compte du niveau de vie du ménage nous avons envisagé une méthode d'imputation de valeurs discrètes de revenus.

#### ***2.2.3.1. L'information disponible dans les enquêtes***

Dans l'enquête nationale transport, l'information sur les revenus a été recueillie au niveau individuel, pour les différents types de ressources (salaires, allocations, dividendes...). Elle a ensuite été reconstituée au niveau du ménage. Le questionnaire distinguait très clairement les :

- traitements et salaires, primes incluses (y.c rémunération des emplois temporaires, des activités secondaires, salaires des dirigeants salariés de leur entreprise, indemnités journalières, 13<sup>ème</sup> mois)
- revenus des professions indépendantes et agricoles
- allocations chômage et RMI
- préretraites, retraites, pensions et rentes diverses (minimum vieillesse, aide aux personnes âgées, invalidité, incapacité, pensions alimentaires...), bourses d'études

---

<sup>1</sup> Il semble toutefois que cette échelle ne soit pas totalement satisfaisante pour les ménages éloignés des « modes de vie standards ». Ainsi, le mode de calcul d'un revenu équivalent-adulte suppose que les besoins d'une famille monoparentale sont inférieurs à ceux d'un couple alors que l'on peut raisonnablement penser qu'il existe plus de complémentarités en termes de goûts, de consommation et de compétences dans un couple de deux adultes que dans un ménage d'un adulte avec un enfant [Hourriez et Olier, 1997].

- dividendes, revenus des actifs financiers, loyers et fermages et les prestations familiales, allocations logement...

Lorsque le répondant a refusé de donner ses revenus en clair, on lui posait la question suivante : « *A votre avis, en tenant compte, de tous les revenus de toutes les personnes de votre ménage, de quel revenu avez-vous disposé au cours de la dernière année* ». Il lui était demandé de situer le revenu du ménage à partir d'une grille en 9 tranches donnant un montant mensuel et un équivalent annuel. Le milieu de la classe de revenu choisie a alors été considéré comme le revenu du ménage. En 1993, 68,7 % des ménages ont déclaré un revenu en clair (soit 70,1 % en chiffres redressés), tandis que 25,3 % de l'échantillon des ménages a fourni un revenu en tranches (soit 24,1 % en données redressées). Le détail des différentes sources de revenu souligne clairement la volonté d'intégrer les différentes sources de revenus (revenus d'activités, revenus sociaux, revenus du patrimoine), afin de disposer de l'appréciation la plus précise du niveau de vie du ménage. Cependant, rien n'indique dans le questionnaire que l'estimation fournie prennent en compte les impôts directs. Par simplification et parce que la question posée semble le suggérer (on cherche une estimation précise des différentes sources) on considèrera qu'il s'agit du revenu disponible du ménage.

Dans l'enquête ménages de l'agglomération lyonnaise, l'information sur les revenus est beaucoup plus approximative. Les ménages devaient indiquer leur revenu mensuel à partir de la question suivante : « *Quel est actuellement le montant total des revenus mensuels de votre ménage (y compris prestations sociales) ?* ». Une carte comprenant 10 tranches de revenu était alors présentée aux ménages, à charge pour eux d'indiquer la tranche de revenu correspondant à leur situation. La question posée ne détaille pas réellement les différentes sources de revenu à prendre en compte, l'interprétation est laissée à la personne de référence du ménage. On considèrera cependant que l'individu tient compte de l'ensemble des ressources monétaires dont il dispose. On peut en effet raisonnablement penser que l'estimation fournie correspond au revenu disponible du ménage, c'est-à-dire à la somme des revenus d'activités, des revenus sociaux et des revenus du patrimoine perçus chaque mois par le ménage, à laquelle ont été déduits les prélèvements obligatoires, même si rien ne permet réellement de le vérifier. En 1995, 85 % des ménages de l'agglomération lyonnaise ont indiqué leur tranche de revenu. Les foyers n'ayant pas souhaité indiquer leur revenu mensuel (15 %) ne correspondent pas fondamentalement à des catégories de ménages présentant des caractéristiques homogènes<sup>1</sup>. Une

---

<sup>1</sup> On retrouve cependant une très forte réticence des agriculteurs et des commerçants-artisans à indiquer leurs revenus mensuels, respectivement 52 % et 23 % de non-réponses. De même on note une plus forte réticence des personnes de 60 ans ou plus (20 %) à répondre à cette question.

telle méthode de recensement des revenus ne saurait prétendre fournir une représentation précise de la distribution des revenus dans l'agglomération, objectif difficile à atteindre même dans le cadre des enquêtes « Budget de famille » de l'INSEE, qui mettent cependant en place un dispositif beaucoup plus fin d'identification des différentes sources de revenus. Cela dit cette méthode d'identification des revenus étant la seule disponible dans le cadre des enquêtes ménages, on est en quelque sorte condamné à utiliser au mieux cette variable sans pour autant abandonner toutes perspectives d'amélioration de la saisie des revenus des ménages dans le cadre des enquêtes ultérieures.

A partir des données recueillies dans l'enquête nationale transport, toutes les informations nécessaires pour tenir compte de la composition du ménage sont disponibles. Nous avons donc calculé un revenu par UC, permettant d'intégrer les éventuelles économies d'échelle au sein des ménages. Ce revenu par UC a ensuite été classé en déciles puis en quintiles. Pour calculer un revenu par UC à partir de l'information disponible dans l'enquête ménages de Lyon, la solution la plus simple consiste à affecter à chaque ménage le milieu de la tranche de revenu dans laquelle il se situe, puis de rapporter ce revenu moyen au nombre d'UC du ménage. Cependant, en procédant ainsi, on introduit des effets de seuil de revenu qui génèrent des biais importants dans la détermination du revenu, notamment lorsque l'on classe les revenus par déciles. La sanction de ces effets de seuil sur les résultats obtenus est immédiate. Il suffit par exemple de regarder le niveau de motorisation des ménages en fonction de leur revenu (Tableau 6).

**Tableau 6 : Effets de seuil et incohérences liés au découpage des revenus en tranche**

Revenu en tranches		Revenu en déciles par uc		Revenu en déciles par uc des couples avec enfants	
Tranches de revenu (1)	Niveau de motorisation (2)	Déciles par uc (3)	Niveau de motorisation (4)	Décile par uc (5)	Niveau de motorisation (6)
moins de 2500 F	0,38	D1	0,74	D1	1,08
de 2500 à 5000 F	0,36	D2	0,43	D2	1,28
de 5000 à 7500 F.	0,63	D3	1,10	D3	1,35
de 7500 à 10000 F.	0,94	D4	1,21	D4	1,66
de 10000 à 12500 F.	1,19	D5	0,75	D5	1,62
de 12500 à 15000 F.	1,44	D6	1,51	D6	1,78
de 15000 à 20000 F.	1,61	D7	1,07	D7	2,08
de 20000 à 30000 F.	1,85	D8	1,44	D8	1,92
de 30000 à 50000 F.	2,06	D9	1,58	D9	1,98
50000 F. et plus	2,48	D10	1,73	D10	2,2
Moyenne	1,15	Moyenne	1,15	Moyenne	1,7

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Alors que le niveau de motorisation des ménages (nombre de voitures particulières à libre disposition) semble être une fonction croissante de leur revenu exprimé en tranche (cf. colonne (2)), cette relation étroite devient totalement erratique dès lors que l'on exprime le niveau de

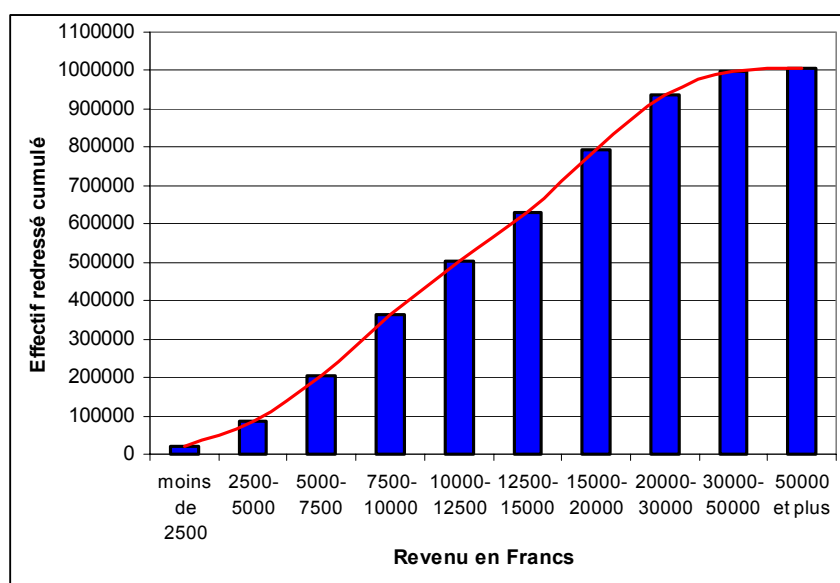
motorisation en fonction du revenu par UC (*cf.* colonne (4)) : les ménages du cinquième décile de revenu par uc, par exemple, ont un niveau de motorisation équivalent aux ménages du premier décile, et nettement inférieur aux ménages des troisième et quatrième déciles. Cela tient au fait que dans le cinquième décile on dénombre beaucoup de célibataires vivant seuls. Si l'on ne s'intéresse qu'aux seuls couples avec enfant (*cf.* colonne (6)), on retrouve cette fonction croissante de la motorisation des ménages en fonction de leur revenu par UC. Ainsi, afin de s'affranchir des effets de seuil liés au type de ménage, une autre méthode de calcul du revenu par UC des ménages a été développée par Claisse et al. [2000b] dans le cadre du contrat de recherche *Inégalités de Déplacement et Équité Sociale*.

### 2.2.3.2. Une méthode d'imputation des revenus dans l'EMD de Lyon

Pour affecter à chaque ménage un revenu par UC, on part de l'hypothèse qu'il existe une répartition théorique des revenus à l'intérieur de chaque tranche de revenu. On affecte alors à chaque ménage une valeur aléatoire de revenu à l'intérieur de la tranche considérée.

Afin de déterminer ces valeurs, on procède de la manière suivante. Pour chaque tranche de revenu on estime le pourcentage de ménages se trouvant théoriquement en dessous et au-dessus du centre de la classe de revenu. Ce pourcentage est déterminé en fonction des pentes des segments de droite qui composent la courbe de la distribution cumulée de la population des ménages en fonction de leur revenu (Graphique 4, Tableau 7).

**Graphique 4 : Répartition cumulée de la population par tranche de revenu dans l'agglomération lyonnaise**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Tableau 7 : Estimation de la distribution des revenus des ménages à l'intérieur des tranches de revenu dans l'agglomération lyonnaise**

<b>Tranches de revenu</b>	<b>Proportion de ménages ayant un revenu inférieur au centre de la classe</b>	<b>Proportion de ménages ayant un revenu supérieur au centre de la classe</b>
moins de 2500 F.	Nd	Nd
de 2500 à 5000 F.	51	49
de 5000 à 7500 F.	46	54
de 7500 à 10000 F.	57	43
de 10000 à 12500 F.	54	46
de 12500 à 15000 F.	55	45
de 15000 à 20000 F.	72	28
de 20000 à 30000 F.	83	17
de 30000 à 50000 F.	93	7
50000 F. et plus	Nd	Nd

Source : EMD de Lyon 1994-1995

*Nd : non disponible ; il faut en effet disposer de la tranche de revenu inférieure et supérieure pour calculer la répartition théorique de la population à l'intérieur d'une classe de revenu ; pour ces tranches de revenu on affecte donc des valeurs arbitraires.*

Sur la base de ces estimations, on affecte alors à chaque ménage un revenu correspondant à une valeur prise à l'intérieur de la classe de sorte que, in fine, on retrouve la distribution théorique souhaitée de part et d'autre du centre de classe. Pour chaque tranche de revenu, ces valeurs sont présentées en annexes (Annexe 3).

L'attribution d'une valeur de revenu précise, en lieu et place de la tranche de revenu déclarée est faite de manière ordonnée à partir de différentes simulations. Cette méthode d'affectation a été reproduite cinq fois : pour la première itération on part du premier ménage, pour la seconde du deuxième, et ainsi de suite jusqu'à la cinquième pour laquelle on part du cinquième ménage. On obtient ainsi cinq simulations<sup>1</sup> d'affectation aléatoire de revenus, pour chacune on détermine alors le revenu par UC, que l'on classe ensuite en déciles puis en quintiles (Tableau 8).

<sup>1</sup> Les résultats montrent une très grande robustesse des valeurs obtenues, quelle que soit la simulation retenue. En d'autres termes, il n'y a pas de biais importants à prendre l'une ou l'autre de ces simulations qui donnent des résultats comparables en termes de caractérisation des ménages composant les différents déciles de revenu à 1 % près. Sur cette base, nous avons alors retenu la simulation donnant les résultats, les plus proches des quatre autres.

**Tableau 8 : Correspondance des déciles et quintiles de revenu dans l'EMD de Lyon et l'ENT**

EMD de Lyon 1994-1995		ENT 1993-1994	
Revenu du ménage en déciles par uc	Revenu moyen en F	Revenu du ménage en déciles par uc	Revenu moyen en F
D1	2275	D1	2048
D2	3733	D2	3298
D3	4765	D3	4134
D4	5664	D4	4912
D5	6675	D5	5704
D6	7619	D6	6520
D7	8694	D7	7529
D8	10006	D8	8889
D9	12042	D9	10942
D10	18708	D10	18304
EMD de Lyon 1994-1995		ENT 1993-1994	
Revenu du ménage en quintiles par uc	Revenu moyen en F	Revenu du ménage en quintiles par uc	Revenu moyen en F
Q1	3019	Q1	2673
Q2	5207	Q2	4515
Q3	7148	Q3	6110
Q4	9351	Q4	8211
Q5	15443	Q5	14586

Source : EMD de Lyon 1994-1995 et ENT 1993-1994

Cette affectation aléatoire de valeurs discrètes de revenu pour chaque ménage permet de sortir des pièges et des effets de seuil liés aux classes de revenu. Si l'on reprend l'exemple précédent, on retrouve bien une relation croissante du niveau de motorisation des ménages tant en fonction de leur revenu qu'en fonction de leur revenu par UC. De même on dispose d'une bien meilleure répartition des célibataires vivant seuls dans les différents déciles de revenu (Tableau 9).

**Tableau 9 : Taux de motorisation des ménages en fonction du revenu corrigé en déciles**

Revenu en déciles		Revenu en déciles par UC	
Revenu du ménage en déciles	Niveau de motorisation	Revenu du ménage par UC en déciles	Niveau de motorisation
D1	0,35	D1	0,59
D2	0,52	D2	0,81
D3	0,63	D3	0,81
D4	0,91	D4	1,07
D5	1,04	D5	1,18
D6	1,19	D6	1,21
D7	1,44	D7	1,33
D8	1,60	D8	1,34
D9	1,74	D9	1,48
D10	1,95	D10	1,69
Moyenne	1,15	Moyenne	1,15

Source : EMD de Lyon 1994-95

Si cette option constitue un moindre mal, elle ne saurait pour autant être entièrement satisfaisante, car à un certain niveau de découpage de la population en sous-groupes, les biais d'affectation aléatoire ne sont plus compensés par les effets d'agrégation. Il serait donc

souhaitable de modifier la procédure d'identification des revenus des ménages dans le cadre des prochaines enquêtes ménages d'agglomération.

### 2.3. La mesure les inégalités

Il n'existe pas de mesure générale de l'inégalité ni d'indicateur parfait : « *chaque indicateur se définit par ce qu'il ignore autant que par ce qu'il évalue* » [Atkinson et al., 2001, p. 7]. Plusieurs indices sont en effet capables de rendre compte de la distribution des revenus ou d'autres variables positives, mais aucun ne peut être considéré comme meilleur que l'autre. Analyser les inégalités suppose donc dans un premier temps de choisir les outils permettant de les mesurer. Les méthodes de mesure des inégalités faisant l'objet d'une littérature abondante, nous limitons notre présentation aux indicateurs qui nous ont semblés les plus pertinents dans le cadre de notre travail. Nous verrons ensuite les choix que nous avons retenus, qui dépendent en grande partie des propriétés des indices disponibles et de la nature des données exploitées.

#### 2.3.1. Les outils : représentations graphiques et indices

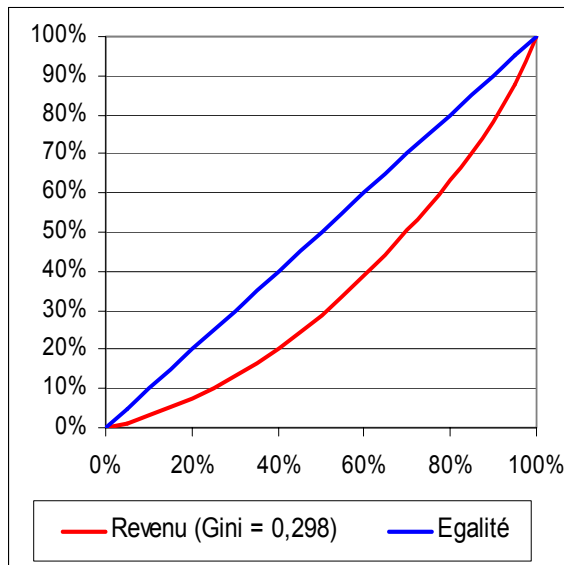
Il convient de souligner qu'il existe un large consensus dans la littérature, depuis les travaux de Kolm [1969] et d'Atkinson [1970], pour se référer à la courbe de Lorenz afin de mesurer et de représenter les inégalités. Cette courbe est devenue « *depuis Atkinson (1970) l'étalon-or de la mesure de la répartition des revenus* » [Duclos et Tabi, 1998, p. 1]. Elle offre une description complète de la distribution, meilleure que celle fournie par les indicateurs statistiques traditionnels de tendance centrale ou de dispersion.

La courbe de Lorenz indique le pourcentage cumulé du revenu total détenu par une population ordonnée par ordre croissant selon ces mêmes revenus. Sa définition formelle est la suivante :

$$L(p) = \frac{1}{\mu} \int_0^p Q(q) dq$$

avec  $Q(q)$  représentant la répartition des revenus,  $\mu$  le revenu moyen et pour des valeurs de  $p$  variant de 0 à 1. Lorsque  $L(0,5) = 0,3$  on en déduira que 50 % des individus les plus modestes possèdent 30 % du revenu total.

**Graphique 5 : Courbe de Lorenz des revenus**



La courbe montre en abscisse la proportion cumulée d'individus classés par ordre de revenu croissant et en ordonnée le pourcentage cumulé de revenu qu'ils détiennent.

Lorsque le revenu se répartit de façon parfaitement égalitaire au sein de la population, la courbe de Lorenz se confond avec la diagonale du graphique qui représente la « ligne d'égalité ».

La courbe obtenue est toujours en dessous de la bissectrice, plus elle se rapproche de la bissectrice plus la répartition du revenu est égalitaire, à l'inverse plus la courbe s'en éloigne, plus l'inégalité s'accroît.

On observe ainsi que les individus modestes perçoivent une part de revenu inférieure au poids qu'ils représentent dans la population. Plus ce déséquilibre est important plus l'inégalité est forte et visuellement plus la courbe est éloignée de la bissectrice.

Source : D'après les revenus issus de l'EMD de Lyon 1994-1995

Les courbes de concentration, moins connues que la courbe de Lorenz, lui sont conceptuellement analogues [Duclos et Tabi, 1998]. Comme la courbe de Lorenz, une courbe de concentration est une courbe indicatrice d'inégalité. Cette courbe plus générale, permet de visualiser la distribution cumulée d'une variable au sein d'une population classée par ordre croissant selon une autre variable. Son principe est le même que celui de la courbe de Lorenz : elle indique la part du total d'une variable détenue par un pourcentage de la population ordonnée par ordre croissant d'une autre variable. En abscisse on représente la population cumulée classée par ordre croissant d'une variable, par exemple le revenu, alors qu'en ordonnée est représentée la part cumulée de la variable analysée, par exemple les dépenses de transport. Contrairement à la courbe de Lorenz, la courbe de concentration peut se situer au dessus de la diagonale et l'indice de concentration qui lui est associé peut être négatif. Dans le cas où les individus sont ordonnés selon leur revenu, cela signifie que la répartition du bien considéré se fait en faveur des plus modestes.

Les courbes de concentration comme les courbes de Lorenz sont principalement utilisées pour comparer deux ou plusieurs distributions. Deux cas peuvent se présenter :

- Les courbes ne se croisent pas : si la courbe  $L(x)$  est toujours au-dessus de la courbe  $L(y)$ , la répartition est jugée moins inégalitaire dans  $L(x)$ . Dans ce cas on dit que la distribution de  $x$  domine celle de  $y$  au sens de Lorenz. Ce critère, appelé le critère de dominance de Lorenz ou *Lorenz Dominant Criterion (LDC)*, permet de dire qu'une distribution est plus inégale qu'une autre sans avoir à calculer un indice particulier. Du respect de ce critère de dominance sont dérivées plusieurs propriétés mathématiques (présentées dans la suite de cette partie) qui, lorsqu'elles sont respectées par les indices d'inégalité, permettent de



se référer à plusieurs indices pour quantifier les inégalités sans risquer d'obtenir de résultats contradictoires. Lorsqu'elles ne se croisent pas, ces courbes présentent donc l'avantage de pouvoir générer des conclusions valables pour des classes très générales de mesures d'inégalité [Atkinson et Bourguignon, 2000 ; Duclos, 1999].

- Les courbes se croisent : lorsque les courbes sont très proches l'une de l'autre ou lorsqu'elles se croisent, la comparaison devient incertaine et il est difficile, voire impossible dans le cas où elles se croisent, de se prononcer sur une base descriptive sur la situation la plus ou moins inégalitaire. Dans ce cas de figure, il est d'usage de se référer à des indicateurs synthétiques d'inégalité. Cependant le critère de dominance de Lorenz n'étant pas respecté, l'ordre fourni par ces indices n'est pas nécessairement le même. Tous n'ordonnent pas les distributions de la même manière. Dans ce cas si l'on se réfère à plusieurs indices, les conclusions apportées sur l'inégalité peuvent varier et devenir incohérentes. En fait, si les indices ne fournissent pas nécessairement le même classement, c'est qu'ils n'accordent pas tous le même poids aux différentes parties de la distribution. Ajoutons néanmoins que lorsque les changements intervenus dans la distribution sont très nets, les indices les plus courants (Gini, Theil, Atkinson<sup>0,5</sup>) se comportent de manière similaire même lorsque les courbes se croisent [Figini, 1998].

Les indices d'inégalités présentent le grand avantage de résumer en un seul scalaire la forme de la distribution. Ils simplifient ainsi très largement le travail de mesure. La littérature sur la mesure des inégalités s'est principalement concentrée sur les indices respectant le critère de dominance de Lorenz. Il s'agit des indices qui ordonnent les distributions de la même manière que les courbes de Lorenz (ou de concentration) lorsque celles-ci ne se croisent pas [Atkinson, 1970 ; Fields et Fei, 1978 ; Figini, 1998]. Les indices *Lorenz Consistent (LC)* respectent les propriétés suivantes :

- *Le principe de Pigou-Dalton (ou principe de transferts)* qui implique que la mesure de l'inégalité soit sensible aux transferts qui s'opèrent dans la distribution. Par exemple, si un transfert s'opère d'un riche vers un pauvre et si ce transfert ne change pas la position relative de chacun, l'indice doit signifier que l'inégalité diminue.
- *Le principe de symétrie (ou principe d'anonymat)* qui suppose que les individus sont jugés seulement en fonction de leur revenu, sans qu'aucune autre caractéristique n'entre en compte.

- *Le principe d'indépendance par rapport à la taille de la population* (ou principe de réplification) qui stipule que la mesure de l'inégalité ne dépend pas de la taille de la population.
- *Le principe d'invariance des échelles* qui stipule que si le montant de chaque revenu est multiplié par une constante, l'inégalité ne change pas. Si  $a > 1$ ,  $Y = aX$  est une économie plus riche que  $X$ , mais  $X$  et  $Y$  ont la même distribution relative et leur inégalité est la même. En d'autres termes la mesure des inégalités est indépendante de la taille du gâteau à répartir.
- *Le principe d'addition*, à savoir que si l'on ajoute un même revenu à tous les individus, l'inégalité diminue.

Les indices peuvent également avoir d'autres propriétés utiles comme *la propriété de décomposition* qui lorsqu'elle est respectée peut permettre de décomposer l'inégalité totale en une fonction d'inégalité à l'intérieur des groupes d'une société et une fonction d'inégalité entre ces groupes [Figini, 1998]. Ceci implique qu'il doit exister une relation cohérente entre l'inégalité dans la société entière et l'inégalité dans les sous-groupes.

Parmi les indices respectant ces propriétés, il est d'usage de distinguer les indices positifs qui se limitent à la « simple » quantification statistique des inégalités, des indices normatifs, reposant sur des présupposés sur le bien-être social. Nous restreignons volontairement notre exposé aux indices positifs, car parmi la multitude d'indices normatifs tentant de dépasser la question de la mesure pour se rapprocher de celle de l'évaluation, très peu sont cohérents avec le critère de dominance de Lorenz à l'exception de l'indicateur d'Atkinson. En outre, si les indicateurs normatifs présentent un intérêt incontestable en matière d'évaluation, notons toutefois qu'ils doivent être utilisés avec précaution pour ce qui concerne la mesure des inégalités. Certains ont en effet très tôt pointé les dangers qu'ils pouvaient présenter. Ainsi selon Sen [1978] les indices d'inégalité doivent mesurer l'inégalité et non la perte de bien-être social que les inégalités occasionnent car confondre ces deux objectifs risquerait de menacer l'objectivité inhérente à tout exercice de mesure.

### **2.3.1.1. L'indice de Gini**

Le coefficient de concentration de Gini (1912) mesure la dispersion d'une variable numérique positive, comme le revenu, dans la population. C'est la mesure d'inégalité la plus utilisée. Selon Cowell [2000], la popularité de cet indice réside très probablement dans son interprétation graphique. En effet cet indice correspond à la surface située entre la droite d'équi-répartition et la

courbe de Lorenz divisée par la surface située en dessous de la diagonale, soit  $\frac{1}{2}$  (Graphique 5). Il correspond donc au double de l'aire comprise entre la courbe de Lorenz et la droite d'égalité parfaite. Cet indice s'interprète comme la distance à la situation d'égalité. Sa valeur varie entre 0, situation de parfaite égalité, et 1, lorsqu'un seul individu s'accapare l'ensemble du revenu.

Dans le cas d'une distribution des revenus sur une population de  $N$  individus,  $i= 1, \dots, N$ ,  $y_i$  étant le revenu de l'individu  $i$  et  $\mu$  le revenu moyen, son expression peut être formalisée ainsi :

$$G = \frac{1}{2N^2\mu} \sum_i \sum_j |y_i - y_j|$$

Cet indice accorde plus de poids aux individus situés au milieu de la distribution. Il est donc très sensible aux variations au milieu de la distribution mais pratiquement insensible aux variations aux extrémités [Blacklow et Ray, 1999]. Notons que le coefficient de Gini d'une société n'est pas égal à la somme des coefficients Gini de ses sous-groupes. Il est cependant possible de le décomposer lorsque les sous-groupes analysés ne se superposent pas, dans le cas inverse, il existe un terme résiduel qui n'est pas facilement interprétable. Cet indicateur peut être très biaisé dans le cas d'échantillons (ou de sous échantillons) de très faible taille, ce qui peut remettre en cause la faisabilité de certaines comparaisons [Deltas, 2003]. De même son utilisation s'avère peu appropriée à l'analyse de variables discrètes : la sous-estimation liée au groupement des observations en classe est d'autant plus élevée que le Gini est élevé et que le nombre de classes est faible [Lerman et Yitzhaki, 1989].

### **2.3.1.2. Les indices de concentration**

A l'instar du coefficient de Gini qui se déduit de la courbe de Lorenz, l'indice de concentration se déduit de la courbe de concentration. Il mesure l'aire entre la courbe de concentration et la diagonale. Sa valeur est variée entre  $-1$  cas où la variable observée se concentre chez les plus pauvres et  $+1$  cas où la variable est en totalité accaparée par les plus aisés. Plus la valeur de l'indice est proche de 0 plus on se rapproche de la situation d'égalité parfaite.

Les indices de concentration sont principalement utilisés pour mesurer la plus ou moins grande progressivité d'une politique. Ils sont également fréquemment utilisés pour décomposer les inégalités de revenu ou de consommation selon les différentes sources de revenus (salaires, transferts, patrimoine ...) ou les différents types de consommation (alimentation, logement, habillement...) [Duclos, 1999].

### 2.3.1.3. L'indicateur de Theil

L'indice de Theil (1967) mesure l'écart entre le poids d'un individu (ou d'un groupe) dans la population et le poids de son revenu dans le revenu total<sup>1</sup>. Sa valeur varie entre 0, la situation d'égalité et  $\log N$ , dans le cas où tous les revenus sont nuls, sauf un.

Soit  $y_i$  le revenu de l'individu  $i$  appartenant à une population de  $N$  individus et  $\mu$  le revenu moyen, l'indice s'écrit :

$$T = \frac{1}{N} \sum \frac{y_i}{\mu} \log \frac{y_i}{\mu}$$

Cet indice accorde un peu plus d'importance à l'inégalité dans le bas de la distribution qu'à l'inégalité parmi les riches. Moins couramment utilisé que l'indice de Gini, l'indice de Theil présente néanmoins des atouts pratiques incontestables. Son principal intérêt est de pouvoir se décomposer à l'infini en partitionnant la population puis en redécomposant chacun des groupes en différents sous-groupes, cela afin d'analyser l'évolution des inégalités dans et entre différentes sous-populations. Cependant son expression mathématique, qui utilise la forme logarithmique, limite son usage à des valeurs non nulles.

### 2.3.1.4. D'autres outils de mesures classiques

D'autres outils de mesure non *Lorenz consistent* sont couramment utilisés pour rendre compte de la distribution d'une variable. Les mesures les plus simples consistent à prendre en compte le revenu moyen appartenant aux 20 % situés en haut ou en bas de la distribution. A partir de ces résultats, des ratios peuvent être construits comme par exemple : le revenu moyen des 20 % les plus aisés sur celui des 20 % les plus pauvres, appelé écart interquintile. Ce ratio peut également être calculé pour d'autres percentiles. Il est aisément interprétable comme l'expression du revenu des plus riches en multiples du revenu des plus pauvres. Cet indicateur rend compte de la « distance sociale » séparant les riches des pauvres. Ces mesures s'avèrent relativement intuitives mais elles ignorent parfaitement le reste de la distribution, c'est pourquoi il est préférable de les utiliser de manière complémentaire avec d'autres indices.

## 2.3.2. Les initiatives visant à élargir les critères d'appréciation du bien être social

L'inconvénient des mesures basées sur le calcul d'un indicateur d'inégalité est qu'elles supposent que le bien-être est uniquement déterminé par le revenu. Or le bien-être dépend de

---

<sup>1</sup> L'indice de Theil repose sur le concept physique d'entropie [Figini, 1998]. Cet indice correspond à la variation d'entropie entre la situation parfaitement égalitaire et la situation réelle. « *En thermodynamique, l'entropie définit l'état de désordre d'un système, croissante lorsque celui-ci évolue vers un état de désordre accru* » (Petit Robert, 1986).

plusieurs paramètres comme l'état de santé, l'alimentation, l'alphabétisation, la situation face au logement...

La recherche d'une approche plus qualitative du bien-être social s'est illustrée à travers le calcul de l'Indicateur de Développement Humain (IDH) construit par le Programme des Nations Unis pour le Développement (PNUD) à partir de la compilation annuelle de données portant sur différents pays<sup>1</sup>. Elle s'est également développée à l'échelle nationale. Des initiatives intéressantes de création d'indicateurs de mesures composites ont vu le jour dans les années quatre vingt dix, comme le Baromètre des Inégalités et de la Pauvreté en France (BIP 40), lancé par le Réseau d'Alerte sur les Inégalités (RAI). Cet indice tente de synthétiser la situation relative à six grands domaines : l'emploi, le revenu, la santé, l'éducation, le logement et la justice. On peut également citer l'indice de sécurité personnelle (*Personal Security Index, PSI*) canadien qui prend en compte la sécurité économique (emploi et ressources), la sécurité physique et la sécurité face à la maladie [Boidin, 2004].

L'ambition des indicateurs composites est grande puisqu'ils tentent de résumer en un chiffre unique la situation de différentes dimensions du bien-être social. S'il s'agit d'un apport considérable dans la mesure des inégalités, le recours à ce type de mesures reste toutefois assez marginal, notamment au niveau national. Cette situation est sans doute à rapprocher des difficultés méthodologiques soulevées par la construction de tels indices. De plus ces initiatives ne font pas l'objet d'un consensus au sein des économistes. Certains les jugent vaines et inutiles car d'une part le revenu reste la composante la plus déterminante et la plus intuitive pour mesurer l'inégalité et d'autre part, la plupart des autres dimensions du bien-être lui sont, au moins partiellement, corrélées<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> L'IDH synthétise la situation au regard de trois principales composantes du bien-être : le revenu monétaire (PIB par habitant en PPA), la santé (espérance de vie à la naissance), l'éducation (taux d'alphabétisation et taux de scolarité), pondérées de manière identique. D'autres indicateurs, moins connus mais construits selon la même philosophie comme l'*Index of Human Progress (IHP)* ou le *Quality of Life Index (QLI)*, tentent d'améliorer la mesure du bien-être en intégrant les dimensions politique (situation au regard des libertés humaines) et psychologique (critère d'évaluation subjectif de la situation personnelle).

<sup>2</sup> Pour une illustration des oppositions rencontrées dans ce domaine, on se réfèrera au débat de l'été 2004 paru dans *Le Monde* et opposant P. Concialdi, J. Gadrey, C. Lévy et M. Maric (membres du RAI) à J-M. Charpin et B. Fragonard, respectivement directeur général de l'INSEE et président de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale (ONPES). Tout en soulignant l'intérêt des efforts menés pour encourager une approche multidimensionnelle des inégalités et de la pauvreté, les deux directeurs insistent sur l'avantage d'une approche monétaire : plus régulière, moins soumise aux considérations subjectives et plus facilement comparable dans le temps. Voir Concialdi, Gadrey, Lévy et Maric [2004], « *Cohésion sociale : des politiques à l'aveuglette* », *Le Monde*, 2 juillet 2004 et Charpin et Fragonard [2004], « *Qui est pauvre en France ?* », *Le Monde*, 22 juillet 2004.

### 2.3.3. Quel indicateur choisir ?

Puisqu'il n'existe pas un indicateur meilleur que l'autre et que chacun possède des caractéristiques spécifiques, le choix de l'indice, doit être influencé par les objectifs du travail. En vertu de sa simplicité d'usage et d'interprétation, dans le cadre de notre travail, nous nous référerons à l'indice de Gini pour mesurer les inégalités de revenu. Cet indice sera complété par la présentation de l'écart entre quintiles extrêmes.

Pour analyser la manière dont les inégalités qui traversent la distribution des revenus, se répercutent sur les niveaux et les comportements de mobilité, nous avons retenu deux types d'indicateurs quantitatifs complémentaires : l'écart entre quintiles extrêmes, qui mesure les écarts entre individus opposés dans la hiérarchie des revenus et l'indice de concentration, qui mesure l'inégalité sur l'ensemble de la population, en accordant un poids supérieur au milieu de la distribution.

Le rapport entre quintiles extrêmes (Q5/Q1) est calculé à partir d'une partition de la population en quintiles, réalisée au niveau global, si bien que ce ratio mesure l'écart entre les individus les plus aisés et les plus modestes de la population. Ainsi quels que soient les découpages possibles de la population que nous jugerons utiles de présenter, la référence au premier quintile renvoie toujours aux 20 % les plus modestes tels qu'ils ont été repérés au niveau global.

Les indices de concentration sont calculés sur les niveaux de mobilité en classant les individus par ordre croissant de revenu par UC. Cette mesure évalue la plus ou moins grande dispersion de la variable considérée (nombre de déplacements, distances, vitesse, nombre de voitures du ménage, etc.) selon le revenu, au sein d'un groupe déterminé. Il s'agit d'une mesure relative à la population considérée. Rappelons que plus la valeur de l'indice est proche de 1 plus les inégalités sont importantes, à l'inverse une valeur négative signifie que la répartition de l'attribut considéré se fait en faveur des plus modestes. Cependant, afin d'appréhender plus finement les valeurs prises par les indices de concentration des niveaux de mobilité, nous avons choisi de les comparer à la valeur de référence que constitue l'indice de Gini des revenus. A partir d'une valeur moyenne de l'indice de Gini égale à 0,3, valeur correspondant approximativement à l'indice de Gini des revenus en France, nous avons retenu l'échelle d'appréciation des indices de concentration présentée dans le Tableau 10. Pour un indice de concentration des distances parcourues égale à 0,14, les inégalités concernant les distances parcourues seront qualifiées de significatives, alors qu'elles sont faibles lorsque l'indice équivaut à 0,07 et très importantes pour une valeur de 0,35.

**Tableau 10 : Échelle d'évaluation des indices de concentration des niveaux de mobilité**

<b>Valeur de l'indice de concentration</b>	<b>Appréciation des inégalités de mobilité</b>
Inférieur à 0,05	Très faibles
De 0,05 à 0,10	Faibles
De 0,10 à 0,15	Significatives
De 0,15 à 0,20	Importantes
Plus de 0,20	Très importantes

Bien qu'il soit facilement décomposable, nous ne nous référerons pas à l'indice de Theil car son utilisation n'est pas compatible avec des valeurs nulles. Cet indicateur nous condamnerait par conséquent à exclure les individus non-motorisés ou ceux qui ne se sont pas déplacés, ce qui masquerait artificiellement une grande partie des inégalités observées en matière de motorisation ou de mobilité. En outre, dans le cadre d'une approche empirique, la multiplication des indices permettant d'apprécier l'inégalité d'une distribution peut contribuer à un brouillage des résultats, difficile à interpréter en termes d'inégalité.

### **3 - DÉMARCHE D'ANALYSE**

#### **3.1. Des dispersions aux inégalités**

Pour mettre en évidence des inégalités de mobilité nous nous référerons à une méthodologie simple permettant de passer des dispersions aux différenciations puis aux inégalités. Pour résumer, nous dirons qu'au niveau global, on observe des dispersions dans les niveaux et les pratiques de déplacements : le nombre de déplacements quotidiens, les distances et les vitesses varient sensiblement autour des valeurs moyennes. De même les comportements modaux, les motifs de déplacement ou encore la répartition spatiale des déplacements laisse apparaître des situations contrastées. Une partie de ces différences peut être rattachée aux caractéristiques socio-économiques des individus : âge, sexe, activité... Ce passage des dispersions aux différenciations permet de donner une intelligibilité aux écarts observés et va dans le sens de l'analyse de la mobilité, développée depuis plusieurs années. En revanche, le passage des différenciations aux inégalités a été, nous semble-t-il moins travaillé.

La littérature consacrée à l'analyse des inégalités et à l'équité sociale distingue, les inégalités verticales liées à la distribution des revenus entre les différents groupes sociaux et les inégalités horizontales liées à la distribution des opportunités et des contraintes à l'intérieur de groupes

sociaux disposant du même niveau de revenu (par exemple les inégalités liées au genre, à la génération, à la localisation). Inégalités horizontales et verticales ne sont, bien évidemment, pas indépendantes et il conviendra de prendre en compte leurs effets croisés.

La littérature sur l'équité et la justice sociale établit également une distinction essentielle entre les inégalités « subies » et les inégalités « choisies » [Kymlicka, 1999]. Les inégalités « subies » sont définies comme étant celles qui relèvent de la répartition des dotations initiales et de l'ordre (organisation et normes) social : elles peuvent être tout autant verticales qu'horizontales. Les inégalités « choisies » sont celles qui relèvent des aspirations des individus, de leur libre choix : par exemple, un individu peut aspirer à un mode de vie plus orienté vers le temps libre que vers l'accumulation de richesses. L'interprétation de ce qui relève du subi et du choisi des modes de vie est complexe, elle supposerait par exemple un recensement biographique précis du parcours de la personne, de ses goûts et de ses valeurs que seule une approche qualitative permettrait de révéler. Une solution, bien que pas entièrement satisfaisante, consiste à rapprocher les pratiques de mobilité des modes de vie à travers une analyse de la mobilité selon le cycle de vie.

La difficulté de l'identification et de la caractérisation des inégalités dans le domaine des pratiques de déplacement tient donc aux multiples configurations et articulations possibles entre inégalités verticales, inégalités horizontales, inégalités subies et inégalités choisies qui ne peuvent être restituées que très imparfaitement par des indicateurs de consommation de transport. Afin de réduire la complexité du problème, nous centrerons notre analyse sur les inégalités verticales (économiques) de mobilité, c'est-à-dire les écarts de mobilité clairement imputables aux revenus des ménages, tout en analysant comment ces inégalités verticales s'articulent aux inégalités horizontales, principalement celles liées au genre, aux localisations et aux différences de génération. Cette réflexion s'attachera à repérer parmi ce croisement des inégalités verticales et horizontales ce qui peut être analysé en termes d'inégalités « subies » et ce qui peut être analysé en termes d'inégalités « choisies ». Les inégalités verticales de mobilité sont définies comme les différences de niveaux et de comportements de mobilité entre les individus situés en bas de l'échelle des revenus et ceux qui se situent au-dessus. L'identification des inégalités verticales consistera donc à mesurer des écarts de mobilité entre des individus classés selon leur revenu par UC, et à mettre en parallèle le degré de concentration de ces niveaux avec la concentration des revenus.

Un indicateur étant l'expression d'un système de représentation de la réalité et ne fournissant à l'intérieur de ce système de représentation qu'une image au mieux figurative d'une dimension du système, il convient de ne pas hésiter à multiplier les indicateurs retenus pour analyser les



inégalités de mobilité, si l'on veut parvenir à rendre compte du phénomène étudié. Par exemple, si l'on cherche à repérer des inégalités de consommation de transports, on n'obtiendra pas le même système de représentation et par voie de conséquence, on ne se référera pas au même système d'interprétation selon l'unité retenue pour exprimer cette consommation. On ne repère ainsi pas les mêmes phénomènes selon que l'on exprime la consommation de transport en valeur monétaire (dépenses de transport), en volume (nombre de déplacements, distance parcourue, temps passé) ou en indicateurs composites (vitesse moyenne, coût moyen d'un déplacement). De la même manière, on ne repère pas les mêmes inégalités selon que l'on examine cette consommation au niveau global ou en la décomposant par mode ou par motif.

On privilégiera donc une approche multidimensionnelle dans la construction des indicateurs élémentaires et composites que nous proposons d'articuler autour de deux thématiques. La première concerne la mesure des inégalités d'accès à l'automobile. En effet, en levant une partie des contraintes spatio-temporelles, l'automobile élargit considérablement le champ des possibles en matière d'organisation des modes de vie. Dans ce contexte, il convient de s'affranchir des questions liées aux conditions d'accès à l'automobile selon le revenu. Cette question sera prise en compte à l'échelle du ménage en considérant son niveau d'équipement et au niveau individuel grâce à la mesure des possibilités d'accès autonome au volant. Nous serons alors en mesure d'analyser si la voiture particulière, en modifiant les usages de l'espace et du temps et en repoussant les limites accessibles, produit de nouvelles formes d'inégalités où, à l'inverse, si elle permet d'accroître l'égalité en matière de mobilité. La seconde approche tentera de mettre en évidence des inégalités de pratiques de mobilité, à travers l'analyse des niveaux de mobilité (nombre de déplacements, distances, budget-temps, vitesses) et des comportements de mobilité (modes, motifs et répartition spatiale). Ces indicateurs seront testés sur la base des données produites dans le cadre des enquêtes statistiques disponibles sur la mobilité.

### **3.2. Une approche par groupe de cycle de vie**

Pour chaque individu, il existe une propension initiale à la mobilité qui varie selon l'âge, l'occupation, l'origine sociale, le type de ménage d'appartenance, l'environnement dans lequel la personne évolue, ses habitudes et ses projets, de sorte que se dessine, pour chacun, un potentiel de mobilité, dépendant de facteurs plus ou moins subjectifs et variables selon le degré de participation à la vie en société. L'attention sera portée sur le résultat des arbitrages individuels ou collectifs conduisant à la concrétisation du déplacement. Le système d'opportunités et de

contraintes qui guide cet arbitrage dépend pour partie de la position de l'individu dans le cycle de vie et de sa situation vis-à-vis de l'occupation.

Il existe ainsi un certain nombre de déterminants communs de structuration de la mobilité selon la position dans le cycle de vie et l'occupation : à chaque période du cycle de vie correspondent des schémas d'activités contrastés qui s'organisent dans le temps et dans l'espace de manière plus ou moins flexible, le plus souvent autour d'une activité principale. De même, à chaque période du cycle de vie correspondent des opportunités et des contraintes d'activités (travail, étude, intendance ménagère...), des opportunités et des contraintes de déplacements (motorisation du ménage, accès au volant, densité du réseau de transports publics...), des opportunités et des contraintes de localisation (localisation résidentielle, localisation de l'activité principale...) qui structurent très largement les niveaux et les comportements de mobilité. En semaine, par exemple les actifs comme les enfants scolarisés, ont une mobilité fortement prédéterminée par leur activité principale, celle-ci répond aux normes institutionnelles qui introduisent une forme de régularité dans les déplacements.

Compte tenu de ces éléments, il serait a priori vain de rechercher des inégalités, sans neutraliser au moins dans un premier temps, les différences de mobilité liées à la position de l'individu dans le cycle de vie. Une telle démarche comporterait quelques risques, sauf à considérer que, au fur et à mesure que les niveaux de vie des individus augmentent, ils sont en capacité de s'affranchir assez radicalement de ces contraintes et de s'ouvrir de telles opportunités que leur programme d'activités s'en trouverait profondément transformé. Raisonner sur des groupes relativement homogènes en termes d'opportunités et de contraintes, ne permet certes pas de distinguer la mobilité potentielle de la mobilité effective ; cette démarche offre cependant la possibilité de s'affranchir des effets liés à la dimension socio-démographique de la mobilité, et permet en retour une meilleure appréhension de ce qui relève du revenu.

A partir de ces observations plusieurs groupes socio-démographiques, variables selon le type de mobilité analysée, ont été constitués (Tableau 11). Durant la semaine (y.c le week-end) les caractéristiques individuelles comme l'âge, l'activité et la position au sein du ménage sont primordiales. Concernant la mobilité de longue distance pour motifs personnels, qui regroupent essentiellement des déplacements de vacances, de loisirs et de visites, la typologie retenue intègre davantage les facteurs familiaux, comme le type de ménage d'appartenance (célibataires, couples ou familles) et la position dans le cycle de vie des ménages, appréhendée grâce à l'âge de la personne de référence. Ces caractéristiques jouent un rôle plus important que l'occupation

quotidienne (actif, au foyer..) dans la détermination des pratiques individuelles de longue distance.

**Tableau 11 : Groupes socio-démographiques**

<b>Typologie d'analyse de la mobilité individuelle de semaine et de week-end</b>	<b>Typologie d'analyse de la mobilité individuelle de longue distance pour motifs personnels</b>
Ecolier de 6-10 ans	Personne seule âgée de moins de 35 ans
Collégien de 11-14 ans	Individu en couple sans enfant PR âgée de moins de 35 ans
Lycéen de 15-20 ans	Individu en couple avec enfant PR âgée de 25-59 ans
Etudiant* de 18-25 ans	Individu en couple sans enfant PR âgée de 60-74 ans
Chef ou conjoint actif à plein temps âgé de 25-59 ans	Personne seule âgée de 60-74 ans
Chef ou conjoint chômeur âgé de 25-55 ans	Individu en couple sans enfant PR âgée de 75 ans et plus
Chef ou conjoint femme au foyer âgé de 25-59 ans	Personne seule âgée de 75 ans et plus
Chef ou conjoint retraité âgé de 60-74 ans	
Chef ou conjoint retraité âgé de 75 ans et plus	

*\*Seuls les étudiants résidants chez leurs parents sont pris en compte*

*PR : correspond à la Personne de Référence du ménage*

Ces typologies laissent à l'écart certains individus (actifs à temps partiel, retraités hébergés par leurs enfants, hommes au foyer, monoparentaux...), afin d'obtenir les groupes les plus homogènes possibles au regard des principaux déterminants de la mobilité. De même, les individus aux profils de vie « atypiques » pour lesquels nous ne disposons pas d'effectif suffisant ont été écartés. Les limites de cette construction sont particulièrement gênantes s'agissant de la non prise en compte des nouvelles formes d'emploi et des modèles familiaux en forte croissance comme les familles monoparentales. C'est donc bien en complémentarité d'approches plus spécifiques quant aux populations enquêtées que ce travail doit être appréhendé.

### **3.3. Tenir compte des échelles spatio-temporelles de réalisation de la mobilité**

Parce que les différents flux de déplacements forment un système, l'analyse des inégalités économiques de mobilité, suppose l'adoption d'une vision élargie de la mobilité, capable de rendre compte des liens et des articulations éventuelles, existant entre ses différents segments.

L'évolution des mobilités au cours des dernières décennies, laisse penser que le rapprochement des pratiques concernant les déplacements les plus élémentaires et les plus répétitifs est susceptible de générer des pratiques de mobilité plus inégalitaires dès lors que le contexte est moins contraint. Tout semble se passer comme si, au cours des dernières décennies, l'impact des

transformations socio-économiques sur les modes de vie et les exigences de réactivité et d'adaptabilité, imposées sur le marché de l'emploi notamment, participaient à l'émergence d'un « standard » de mobilité motorisée, coûteux parfois, dans les pratiques quotidiennes, avec pour corollaire une expansion des mobilités récréatives, lointaines et occasionnelles économiquement et socialement différenciée. Nos analyses permettront de préciser le rôle du revenu selon le segment de la mobilité considéré. Au regard des résultats obtenus, l'hypothèse précédente pourra être validée, invalidée ou explicitée.

A défaut de pouvoir analyser simultanément, pour un même individu ses différents comportements de mobilité de semaine, de week-end et de longue distance, notre recherche, en s'inspirant des apports issus des approches systémiques de la mobilité<sup>1</sup>, propose de mener une analyse méthodique de l'impact du revenu en intégrant les différents cadres temporels et spatiaux de production de la mobilité. Nous partons du postulat que les inégalités économiques de mobilité sont susceptibles de se manifester de manière différenciée selon les temporalités sociales et les échelles spatiales à partir desquelles on les observe. Cette hypothèse de travail repose sur l'existence de contraintes variables pesant sur les emplois du temps individuels en fonction du cadre temporel et spatial d'observation de la mobilité et selon la position dans le cycle de vie.

La mobilité d'un jour classique de semaine est fortement structurée autour d'une activité principale, variable selon la position de l'individu dans le cycle de vie et laissant relativement peu de place pour d'autres activités extérieures au domicile. La mobilité quotidienne de semaine est ainsi soumise aux normes qui encadrent les horaires d'activités (travail, école, achats...) et qui introduisent une certaine rigidité dans les schémas de déplacements. Le week-end, les motifs de déplacements répétitifs et contraints perdent du terrain devant les sorties de loisirs ou de sociabilité, plus occasionnelles et l'on peut penser que dans ce contexte plus ouvert, l'influence du revenu est plus significative. Cette hypothèse pourra être complétée et approfondie par l'analyse des inégalités économiques de mobilité de longue distance réalisée chaque année pour un motif personnel<sup>2</sup>. En effet, les voyages qui conduisent les individus au-delà de leurs espaces de vie quotidiens s'inscrivent très largement dans le temps libéré des impératifs professionnels et domestiques. Mais dans ce contexte le coût du déplacement et des activités pratiquées peuvent

---

<sup>1</sup> Les approches systémiques de la mobilité spatiale montrent l'intérêt de la prise en compte des interactions entre mobilité réversible et mobilité irréversible. Le plus souvent il s'agit de mettre en évidence les liens entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne [Bassand et al., 1989 et 2000 ; Knafou, 2000].

<sup>2</sup> Voyages personnels et professionnels à longue distance relèvent de déterminants différents. La restriction de l'analyse aux voyages personnels se justifie par le fait que ces déplacements dépendent plus directement des revenus familiaux, le coût des déplacements professionnels étant plus souvent pris en charge par l'entreprise.

considérablement borner le champ des possibles.

Selon l'échelle temporelle à laquelle on se situe (semaine, week-end, année) et la portée spatiale des flux analysés (mobilité urbaine, locale, non locale), les motivations et les prescripteurs de déplacements peuvent changer. Ainsi la mobilité de semaine principalement articulée autour de la sphère professionnelle et domestique, dépend essentiellement de facteurs individuels, tandis que la mobilité de longue distance pour motifs personnels, davantage tournée vers la sphère du temps libre, se fait plus collectivement c'est pourquoi elle est plus sensible aux caractéristiques familiales (type de ménage, présence d'enfants...). Le changement de l'échelle d'observation de la mobilité s'accompagne ainsi d'un glissement de l'individuel au collectif dans l'organisation de la mobilité. Si l'unité d'observation de la mobilité reste l'individu, l'intégration des spécificités de chaque segment implique une modification des caractéristiques retenues pour le définir. Dans l'analyse des pratiques quotidiennes en local, le statut d'occupation est primordial tandis que la composition du ménage (célibataire, couple, famille) devient déterminante lorsque l'on analyse les voyages de longue distance (Tableau 11).

\*\*\*

Afin de passer des dispersions aux différenciations puis aux inégalités de mobilité, nous proposons de construire les indicateurs de mobilité autour des deux thématiques suivantes : les inégalités d'accessibilité au mode automobile et les inégalités de « consommation de transport », mesurée à partir d'indicateurs classiques permettant d'évaluer les niveaux et les comportements de mobilité. La mobilité sera analysée au niveau individuel. Les données concernant le revenu correspondent aux ressources totales du ménage pondéré par le nombre d'unités de consommation qui le compose.

La voiture particulière apparaît comme une variable clé de la compréhension des pratiques de mobilité. L'appréhension des inégalités d'accès à l'*automobilité* sera déterminée à l'échelle du ménage à partir de son niveau de motorisation puis à l'échelle individuelle en évaluant les inégalités d'accès au permis de conduire. Un indicateur composite rendant compte des possibilités effectives d'accès régulier et autonome au volant sera également construit (*cf.* Chapitre 3).

L'approche que nous adoptons ensuite consiste en une photographie des inégalités économiques de mobilité selon trois échelles spatiales et temporelles définies à partir des catégories usuelles

d'analyse de la mobilité. Nous travaillerons successivement sur les inégalités de mobilité quotidienne urbaine de semaine (*cf.* Chapitre 4), sur les inégalités de mobilité locale et non-locale de week-end (*cf.* Chapitre 5), et sur les inégalités de mobilité de longue distance effectuée dans l'année pour un motif personnel (*cf.* Chapitre 6). Les principaux indicateurs qui permettent de caractériser des niveaux de mobilité en semaine et durant le week-end sont le nombre de déplacements, la distance parcourue, le temps consacré et la vitesse moyenne de déplacement. Compte tenu des spécificités de la mobilité de longue distance, les indicateurs de niveaux retenus diffèrent légèrement. Il s'agit du nombre de voyages réalisés, des distances parcourues, du nombre de nuits d'absence et du taux de départ au cours des trois mois précédant l'enquête. Les indicateurs de comportement de mobilité utilisés sont exprimés en valeur relative sur le nombre de déplacements réalisés. Nous analysons ainsi l'utilisation des différents modes de transport (marche à pied, voiture conducteur, voiture passager, transport en commun). Nous présentons également les motifs de déplacement classés en grandes catégories ainsi que la répartition spatiale des déplacements. Une grille d'analyse des niveaux et des comportements de mobilité sera construite et ajustée au type de mobilité étudiée : mobilité quotidienne de semaine, mobilité de week-end et mobilité de longue distance. Une présentation détaillée des différents indicateurs retenus sera proposée préalablement à chaque chapitre.



# Chapitre 3

## Accès à l'automobile :

### diffusion élargie, inégalités subies

Les atouts de l'automobile (choix des itinéraires, disponibilité, rapidité...) en font souvent l'instrument indispensable à la réalisation de programmes d'activités serrés qui s'inscrivent sur des territoires de plus en plus éclatés et distants. Dans le même temps, l'accès d'une proportion croissante de la population à l'automobile modifie la configuration spatiale des lieux et le rapport au temps, de sorte que les territoires et les modes de vie s'organisent de plus en plus souvent autour de cette domination automobile. Ainsi, la généralisation de la conduite automobile exerce un pouvoir coercitif sur les individus en rendant les emplois du temps de plus en plus flexibles dans le temps et dans l'espace [Urry, 1999]<sup>1</sup>. La voiture est passée en quelques décennies de l'ordre du choix à celui du nécessaire [Dupuy, 1995].

Dans ce contexte, l'usage de l'automobile, autrefois accaparée par le chef de ménage, tend à s'individualiser, comme en témoigne l'augmentation de la part des ménages multiéquipés depuis 1970 et la généralisation du passage du permis de conduire. Cette démocratisation de la voiture, qui cache encore des niveaux d'accès très différents selon le revenu, mérite une attention particulière, dans la mesure où l'aptitude à la mobilité autonome n'est pas sans conséquence au plan social. L'*automobilité*, souvent représentée comme un gage de liberté et d'indépendance, devient une norme dans les sociétés modernes et constitue de fait un puissant discriminant de l'insertion sociale des individus. Il nous semble en effet qu'aujourd'hui, les inégalités de motorisation, se jouent sur l'individualisation du bien automobile.

Dans ce chapitre, nous présenterons successivement les modalités d'accès différencié des ménages (1.) et des individus (2.) à la voiture particulière. Quatre indicateurs nous permettront

---

<sup>1</sup> « *Automobility is a Frankenstein-created monster, extending the individual into realms of freedom and flexibility whereby inhabiting the car can be positively viewed, but also constraining car 'users' to live their lives in spatially –stretched and time compressed ways* » [Urry, 1999, p. 7].



d'analyser précisément le rôle du revenu sur le niveau de motorisation des ménages et sur l'accès individuel au volant :

- le pourcentage de ménages équipés d'au moins une voiture particulière, qui dans un contexte de large diffusion permet d'analyser les principales causes de non-équipement (1.1.),
- le nombre de voitures par unité de motorisation, qui permet de préciser les niveaux de motorisation en s'affranchissant de l'effet mécanique lié au nombre d'adultes du ménage (1.2.)
- la proportion d'individus titulaires du permis de conduire (2.1.)
- le pourcentage d'individus disposant d'un accès régulier et autonome à la voiture particulière (2.2.).

## **1 - INÉGALITÉS D'ÉQUIPEMENT ET DE MOTORISATION DES MÉNAGES**

Cette partie vise à révéler et à mesurer l'impact des ressources financières du ménage sur les « probabilités » d'équipement automobile des ménages et sur leur niveau de motorisation. Sauf indication contraire, les résultats qui servent de support à cette analyse sont issus de l'Enquête ménages de Lyon réalisée en 1994-1995. Nous raisonnerons dans un premier temps selon le niveau d'équipement des ménages qui conduit à considérer la voiture comme un bien familial collectif (1.1.). Cette première approche permettra d'identifier les ménages les moins bien équipés et de mettre en évidence les raisons de ce retard. Pour analyser les inégalités de motorisation des ménages, nous nous appuyerons sur un indicateur de motorisation (le nombre de voitures particulières par unité de motorisation) plus efficace que ceux généralement utilisés dans la littérature. Nous pourrions alors identifier les inégalités portant sur le niveau de motorisation des ménages et en proposer une mesure dans une deuxième partie (1.2.). Les inégalités d'équipement et de motorisation des ménages se reflètent également sur les caractéristiques (ancienneté, puissance fiscale) des véhicules possédés, c'est ce que nous présenterons dans une troisième partie (1.3.).

## 1.1. Un bien automobile très largement diffusé

L'automobile est à juste titre considérée comme un bien banalisé. En 1995, dans l'agglomération lyonnaise, la part des ménages non motorisés<sup>1</sup> (22 %) est inférieure à celle des ménages multimotorisés (32 %, près de 5 % disposent de 3 voitures et plus). Près de 4 ménages sur 5 sont donc équipés d'au moins une voiture particulière (78 %). Au niveau national les résultats fournis par l'ENT 1993-1994, sont assez proches : moins d'un quart des ménages français ne sont pas motorisés, 24 % sont bimotorisés et près de 4 % disposent de 3 voitures et plus. Si la généralisation de l'équipement des ménages en automobiles semble en grande partie réalisée, il reste que derrière ces valeurs moyennes se dissimulent encore d'importantes disparités en fonction de la génération d'appartenance<sup>2</sup>, du cycle de vie des ménages et de leur niveau de vie. Nous présenterons donc dans un premier temps les caractéristiques du ménage qui se sont avérées les plus déterminantes sur l'équipement en automobiles des ménages puis nous analyserons le rôle du revenu au sein de cet ensemble de facteurs.

### 1.1.1. Génération, cycle de vie, localisation, d'importantes différenciations

#### 1.1.1.1. *L'impact des facteurs socio-démographiques*

Compte tenu du processus de diffusion de la voiture particulière<sup>3</sup>, les caractéristiques générationnelles des foyers s'avèrent les plus discriminantes concernant l'équipement des ménages [Bodier, 1996 ; Jansson, 1989 ; Madre et Gallez, 1993] : la plupart des ménages non motorisés sont âgés et ne comptent aucun titulaire du permis de conduire.

La diminution de la part des ménages équipés s'amorce timidement à partir de 60 ans (73 % de ménages équipés) avant de devenir très sensible chez les 75 ans et plus (38 %). Lorsque les ménages des générations les plus anciennes se sont équipés, l'achat d'une voiture a surtout bénéficié à l'actif principal du ménage, souvent le seul, c'est-à-dire à l'époux [Pochet, 1994]. Ainsi, en 1995, dans l'agglomération lyonnaise, plus de la moitié des foyers non motorisés sont

---

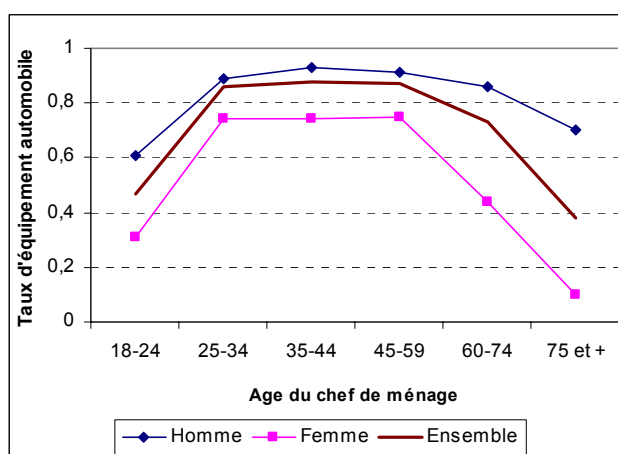
<sup>1</sup> Les enquêtes ménages d'agglomération ne permettent pas de distinguer le non-équipement provisoire (celui des jeunes, ou encore des ménages conjoncturellement privés de voiture), du non-équipement durable de certaines catégories de la population (celui des personnes les plus âgées par exemple).

<sup>2</sup> L'importance des effets générationnels dans le processus de diffusion de la voiture particulière est appréhendée à partir de l'âge de la personne de référence. Rappelons que l'âge est une variable complexe qui renvoie à trois effets liés : un effet de cycle de vie, « qui mesure l'importance de l'individu dans ses décisions d'équipement », un effet de génération « qui permet de distinguer les comportements selon l'appartenance à un groupe d'individus nés pendant la même période, donc ayant le même « vécu » », un effet de période « qui indique l'influence du contexte économique global sur le phénomène observé », [Madre et Gallez, 1993, p. 71].

<sup>3</sup> L'essor de l'automobile commence dans les années 50 en Europe, jusqu'au milieu des années 60 ans, c'est la phase de *grande diffusion*, du milieu des années 60 au milieu des années 80, la diffusion atteint un *rythme de croisière*, depuis la progression est plus lente, nous sommes entrés dans une phase de *saturation* [Madre et Lambers, 1989].

des femmes seules de plus de 60 ans, souvent des veuves dont le conjoint était le seul conducteur. Du fait de modes de vie très sexués au sein de ce groupe, les effets de cycle de vie touchent plus tôt et plus fortement les femmes que les hommes. Entre 60 et 74 ans, 41 % des femmes seules disposent d'une voiture contre 55 % de leurs homologues masculins, ces niveaux s'élèvent seulement à 8 % pour les femmes et 54 % pour les hommes après 74 ans (Graphique 6). Ces différences importantes liées au genre seront amenées à se réduire dans les années à venir « (...) les femmes qui seront âgées de 75 à 80 ans entre 2015 et 2020 (et qui arrivent à 60 ans actuellement) seront à plus de 80 % détentrices du permis de conduire », [Pochet, 2003]. Cependant, les différenciations sexuées restent importantes chez les jeunes ménages et elles se maintiennent encore tout au long du cycle de vie.

**Graphique 6 : Équipement automobile du ménage selon l'âge et le genre de la personne de référence**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Les caractéristiques des ménages non motorisés traduisent bien un processus de « *transition démographique par rapport à l'automobile* » [Orfeuill, 1999]. Ainsi, la baisse de l'équipement automobile à partir de 60 ans, qui pourrait être hâtivement interprétée comme une démotorisation des ménages en fin de cycle de vie, résulte pour une large part d'effets générationnels liés à une moindre diffusion de la voiture particulière parmi les ménages les plus âgés, en particulier chez les femmes seules [Gallez, 1995]. L'avancée en âge qui s'accompagne d'une diminution des contraintes et d'une modification de la structure du ménage n'épuise pas la question de la baisse de l'équipement des ménages les plus âgés qui appartiennent encore à une génération peu motorisée. Il reste qu'en fin de cycle de vie, les effets d'âge et de génération ont tendance à se cumuler, sans qu'il soit possible d'évaluer précisément l'impact de chacun. Il paraît néanmoins incontournable que le renouvellement des générations se traduira par une nette réduction des

écarts entre le milieu et la fin du cycle de vie et ainsi qu'entre les personnes seules et les couples après 60 ans.

Dans l'agglomération lyonnaise, moins de la moitié des ménages de 18-24 ans (47 %) disposent d'un véhicule particulier. Bien entendu, on se trouve ici face à des comportements d'équipement encore peu stabilisés puisque beaucoup sont encore étudiants (63 %) : il semble en effet difficile d'accéder à la voiture particulière lorsque l'on est étudiant, à la recherche d'un premier emploi ou avec un emploi mal rémunéré. Néanmoins, des approches longitudinales soulignent une diminution du taux d'accession à l'automobile des ménages les plus jeunes [Gallez, 1995 ; Gallez et al., 1997]. Chauvel rapproche cette situation des difficultés rencontrées par le « *modèle social de développement des trente glorieuses, qui fût notamment le temps de l'émergence de la civilisation automobile, dont visiblement la dynamique générationnelle est mise à mal, les cohortes nées trop tard pour connaître la période de croissance rapide consacrant en effet à la voiture de moindres dépenses* » [Chauvel, 1998, p. 178]. Mais la situation des jeunes ménages est complexe compte tenu de la forte hétérogénéité du groupe, ainsi « *la baisse du taux d'équipement s'accompagne d'une augmentation du taux de multiéquipement, suggérant de fortes disparités entre jeunes ménages également* », [Gallez et al. 1997, p. 30]. Il semblerait toutefois, que la solidarité générationnelle intra-familiale ait permis de compenser la diminution du taux d'accession [Augello et Feitler, 1999].

Le principal événement dans le parcours de vie du ménage, favorisant l'équipement automobile est l'installation en couple : 94 % des couples de moins de 35 ans sans enfant disposent d'au moins une voiture, soit 21 points de plus que leurs homologues vivant seuls (73 %). L'arrivée des enfants se traduit par une augmentation très modérée (+2 points) de la part des ménages équipés, déjà très importante chez les couples. Au regard de ces résultats, l'équipement des familles monoparentales apparaît très faible et cela renvoie vraisemblablement à des difficultés économiques. En dépit d'importantes contraintes spatio-temporelles, elles ne sont que deux tiers à être motorisées.

Une fois la génération et le cycle de vie du ménage déterminés, les niveaux d'équipement en automobiles sont assez peu sensibles aux autres caractéristiques du ménage.

### ***1.1.1.2. Des disparités géographiques***

#### Deux cas extrêmes : l'agglomération parisienne et le rural

L'incidence de la taille de l'agglomération peut être évaluée à partir d'une variable agrégée permettant de distinguer trois types d'agglomérations : le rural, l'agglomération parisienne et les

agglomérations de taille moyenne. Cette distinction a été établie à partir du recensement de 1990 sur les données de l'enquête nationale transport et communications INSEE-INRETS (1993-1994). Les agglomérations de taille intermédiaire regroupent les communes appartenant à une unité urbaine<sup>1</sup> autre que celle de Paris, tandis que le rural rassemble les communes rurales (c'est-à-dire n'appartenant pas à une unité urbaine), telles qu'elles ont été délimitées à partir des résultats du recensement de 1990<sup>2</sup>.

Les niveaux d'équipement des ménages selon la taille de l'agglomération (Graphique 7), confirment que l'équipement automobile est d'autant plus fréquent que le maillage urbain est lâche : en moyenne, 82 % des ménages ruraux sont équipés, 75 % des ménages habitant une agglomération de province et 68 % des ménages de l'agglomération parisienne. La dépendance automobile est forte en milieu rural, les zones d'activités et de résidences étant plus dispersées et l'offre de modes alternatifs inexistante ou peu efficace. Ainsi, même si la population y est plus âgée et les revenus plus faibles, les niveaux d'équipement restent très supérieurs aux niveaux d'équipement observés dans les agglomérations<sup>3</sup>.

L'agglomération parisienne se présente comme un cas particulier avec des niveaux d'équipement très inférieurs à ceux observés dans les autres agglomérations, pour les raisons inverses à celles qui viennent d'être évoquées : la congestion y est importante, le stationnement difficile et l'offre de transports en commun performante<sup>4</sup>. Soulignons également que l'effet de la taille de l'agglomération n'est pas totalement indépendant du cycle de vie du ménage : la « captivité » à l'automobile intervient beaucoup plus tôt dans le cycle de vie en milieu rural, à l'inverse de ce que l'on observe dans les autres agglomérations, en particulier dans l'agglomération parisienne

<sup>1</sup> Le terme général d'unité urbaine recouvre les notions d'agglomérations urbaines et de villes isolées (dans le cas où l'agglomération s'étend sur une seule commune). Ce terme renvoie à la continuité du bâti dans la mesure où une agglomération de population est un ensemble d'habitations tel qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 mètres [Julien, 2000]. Dans la suite de ce travail nous utiliserons indifféremment les termes d'unité urbaine et d'agglomération.

<sup>2</sup> Une acception plus stricte de l'espace rural, distinguant par exemple « l'espace rural sous influence urbaine » de « l'espace rural isolé » [Bessy-Petri et al., 2000 ; Julien, 2000], permettrait de préciser les résultats. L'objectif de cette partie étant principalement de mettre en évidence des tendances lourdes en matière d'équipement automobile à l'intérieur de cadres spatiaux relativement homogènes, nous ne descendrons pas à un tel niveau de décomposition. Cette typologie très simplificatrice rend donc moyennement compte de la complexité des phénomènes spatiaux, elle permet essentiellement de distinguer des lieux aux densités très différentes et aux comportements de motorisation très caractéristiques.

<sup>3</sup> A partir d'un indicateur de motorisation mesurant le nombre de voitures particulières par ménage, Dupuy [1999] conclut néanmoins que l'équipement des ménages en « rural profond » est en dessous de ce que l'on serait en mesure d'attendre pour garantir un niveau d'accessibilité identique à celui des zones plus denses : « *Tout se passe comme si dans ces espaces ruraux « profonds », l'âge, les handicaps, l'inactivité, les difficultés économiques se concentraient, limitant l'accès et l'usage de l'automobile, bien en deçà de ce qui pourrait assurer aux habitants de ces espaces une accessibilité équivalente à celle des urbains et à celle des périurbains* » [Dupuy, 1999, p. 61].

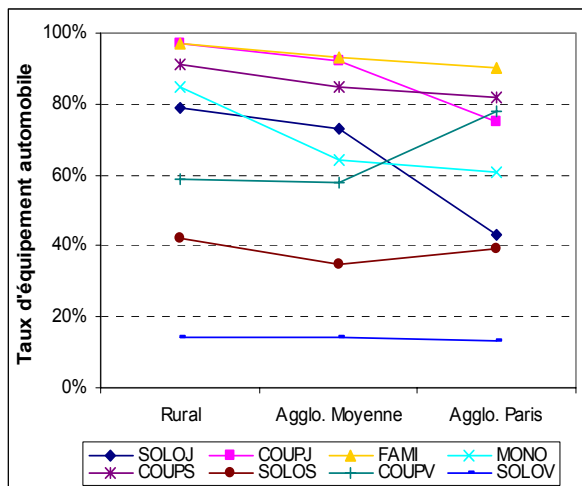
<sup>4</sup> Pour une analyse détaillée de la motorisation dans l'espace francilien, on se référera à Motte et Roy [2002].

où l'accès à la voiture particulière est beaucoup plus tardif (Graphique 7).

### Un impact limité de la localisation résidentielle au sein de l'agglomération

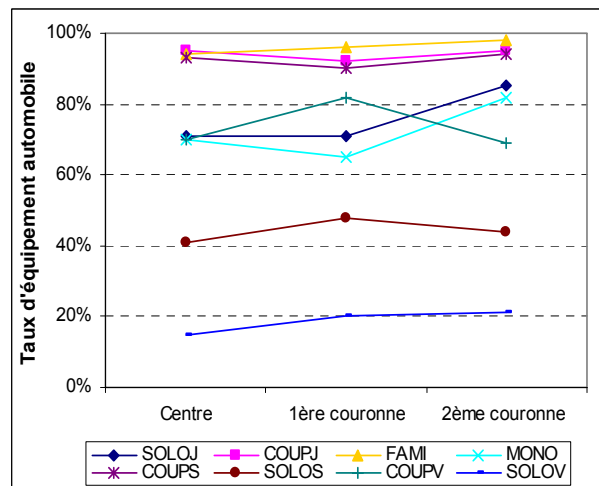
Dans l'enquête ménages de Lyon, à cycle de vie déterminé, la part des foyers équipés apparaît relativement indépendante de leur zone de résidence (Graphique 8). Seuls les ménages monoparentaux et les jeunes célibataires semblent y être sensibles. Pour ces ménages, une localisation en 2<sup>ème</sup> couronne est une incitation forte à l'équipement qui pouvait être différé dans les lieux centraux. Parmi les couples les plus âgés les niveaux d'équipement varient sans logique apparente. Globalement, le lieu de résidence au sein de l'agglomération exerce donc un impact limité sur la part des ménages équipés.

**Graphique 7 : Équipement automobile selon le cycle de vie du ménage et la taille de l'agglomération**



Abréviation légende voir Tableau 12  
Source : ENT 1993-1994

**Graphique 8 : Équipement automobile selon le cycle de vie du ménage et la localisation résidentielle**



Abréviation légende voir Tableau 12  
Source : EMD de Lyon 1994-1995

Aujourd'hui, le taux d'équipement des ménages dépend en grande partie d'effets générationnels et de cycle de vie. Il est également sensible, mais dans une moindre mesure, à la taille de l'agglomération de résidence. Pour analyser correctement l'incidence du revenu, nous distinguerons donc les ménages selon leur génération et leur position dans le cycle de vie à partir des observations issues de l'agglomération lyonnaise.

### **1.1.2. Analyse et mesure des inégalités d'équipement**

Dans l'agglomération lyonnaise, les niveaux d'équipement varient entre 47 % et 97 % du 1<sup>er</sup> au dernier décile, soit des niveaux d'équipement en automobiles de l'ordre de deux fois plus importants parmi les plus aisés. Plus de deux foyers non motorisés sur cinq (42 %) appartiennent au 1<sup>er</sup> quintile de revenu. Les indices de concentration de l'équipement des ménages, qui mettent en relation le degré d'inégalité existant dans la distribution des revenus par UC et les

conséquences que cela entraîne sur leur niveau d'équipement, montrent que les inégalités verticales d'équipement sont significatives (0,114) ; elles restent néanmoins d'une ampleur très inférieure aux inégalités de revenu (0,308).

### 1.1.2.1. Selon le cycle de vie

Les effets du revenu se maintiennent tout au long du cycle de vie avec une sensibilité variable (Tableau 12). L'effet du niveau de vie est maximum parmi les personnes seules les plus âgées tandis que les inégalités se resserrent significativement en milieu de cycle de vie, en particulier chez les familles. Le Graphique 9 présente les niveaux d'équipement par quintile<sup>1</sup> selon le cycle de vie du ménage et le Graphique 10 propose une lecture graphique du degré d'inégalité qui traverse l'équipement automobile selon le cycle de vie du ménage.

**Tableau 12 : Taux d'équipement, écarts interquintiles et indices de concentration selon le cycle de vie du ménage**

Position dans le cycle de vie du ménage	Abréviation	Taux d'équipement du ménage	Q5/Q1	Coefficients de concentration	
				Equipement des ménages	Revenu par UC
Personne seule âgée de moins de 35 ans	SOLOJ	0,73	1,6	0,108	0,270
Couple, PR âgée de moins de 35 ans	COUPJ	0,94	1,8	0,033	0,249
Famille, PR âgée de 25-59 ans	FAMI	0,96	1,2	0,031	0,280
Monoparental, âgé de 25-59 ans	MONO	0,72	1,8*	0,131	0,291
Couple, PR âgée de 60-74 ans	COUPS	0,92	1,4	0,050	0,286
Personne seule âgée de 60-74 ans	SOLOS	0,43	5,5	0,298	0,280
Couple, PR âgée de 75 ans et plus	COUPV	0,73	3,0*	0,124	0,303
Personne seule âgée de 75 ans et plus	SOLOV	0,17	19,3*	0,576	0,322
<b>Ensemble des ménages</b>	<b>0,78</b>	<b>0,78</b>	<b>1,81</b>	<b>0,114</b>	<b>0,308</b>

\*Effectifs du dernier quintile faibles, résultats peu significatifs

PR : Personne de Référence du ménage. Les ménages dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie

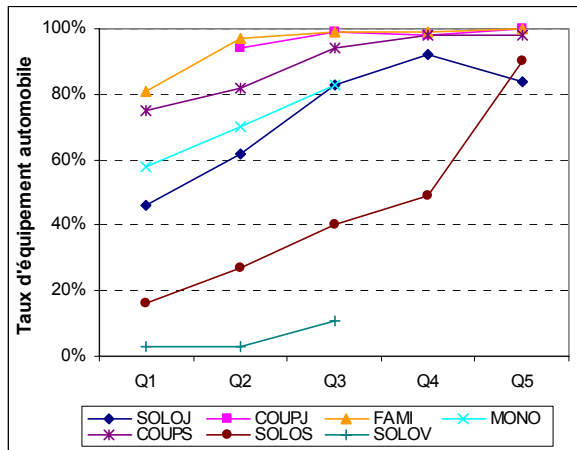
Source : EMD de Lyon 1994-1995

Parmi les couples de jeunes retraités, l'équipement des ménages est relativement indépendant du revenu, les inégalités sont faibles (0,050) à l'intérieur de ce sous-groupe mais la part des ménages équipés gagne tout de même 23 points entre le 1<sup>er</sup> et le dernier quintile (de 75 % à 98 %). Chez les personnes de 60 à 74 ans vivant seules qui, rappelons-le, sont très majoritairement des femmes, les inégalités d'équipement sont très importantes (0,298). La part des ménages équipés passe de 16 % pour le 1<sup>er</sup> quintile à 90 % pour le dernier. Après 74 ans, la

<sup>1</sup> Rappelons que les quintiles de revenu par UC ont été calculés sur l'ensemble de la population à partir des revenus du ménage. Ce calcul offre ainsi la possibilité de comparer les ménages à partir d'un équivalent commun tenant compte de la hiérarchie des revenus sur l'ensemble de la population à l'inverse des indices de concentration calculés sur une sous-population déterminée (cf. Chapitre 2).

plus grande fréquence des handicaps et des problèmes de santé se conjuguent à la faible motorisation de cette génération et viennent en partie brouiller l'effet du revenu. Il reste que ces ménages appartiennent à une génération pour laquelle l'automobile était encore un bien de luxe, ainsi les inégalités sont significatives parmi les couples (0,124) tandis qu'elles deviennent encore plus importantes que l'indice de Gini des revenus parmi les personnes seules (0,576).

**Graphique 9 : Equipement automobile selon le cycle de vie du ménage et le revenu par UC**

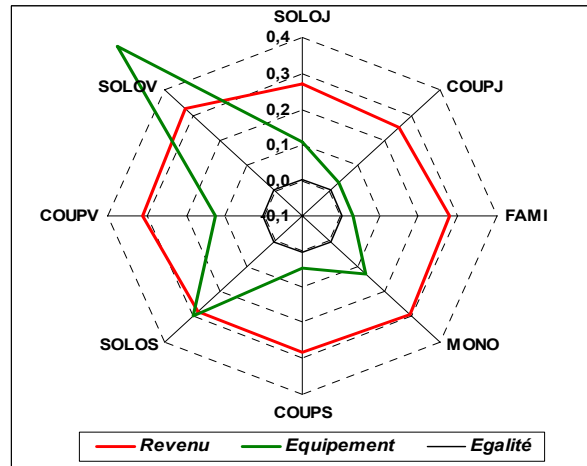


Source : EMD de Lyon 1994-1995

Abréviation légende voir Tableau 12.

Les niveaux d'équipement par quintile des couples de plus de 74 ans ne peuvent être présentés par manque d'effectifs

**Graphique 10 : Indices de concentration de l'équipement automobile des ménages selon le cycle de vie**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Abréviation légende voir Tableau 12

Cette représentation graphique permet de visualiser les inégalités d'équipement en fonction du revenu par UC. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport à deux normes : les inégalités de revenus et l'égalité parfaite.

En milieu de cycle de vie, dès lors que le ménage comporte au moins deux adultes, les inégalités verticales d'équipement sont très faibles (respectivement 0,033 pour les couples et 0,031 pour les familles). Dès le 2<sup>ème</sup> quintile les niveaux d'équipement se stabilisent et n'augmentent plus que faiblement lorsque le revenu s'accroît. En revanche les inégalités restent significatives chez les célibataires de moins de 35 ans (0,108) et parmi les ménages monoparentaux (0,131) (respectivement de 46 % à 84 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile et de 58 % à 83 % du 1<sup>er</sup> au 3<sup>ème</sup>). Ces ménages supportent pourtant des contraintes très différentes : la motorisation peut être plus facilement différée parmi les jeunes célibataires dans l'attente d'une amélioration de leur niveau de vie, en revanche le non-équipement des familles monoparentales apparaît beaucoup plus problématique. Ces foyers rencontrent en effet des problèmes spécifiques de mobilité dans la gestion des tâches quotidiennes et dans la synchronisation des temporalités entre les différents membres du ménage [Kaufmann et Flamm, 2002]. On rapprochera la situation des jeunes



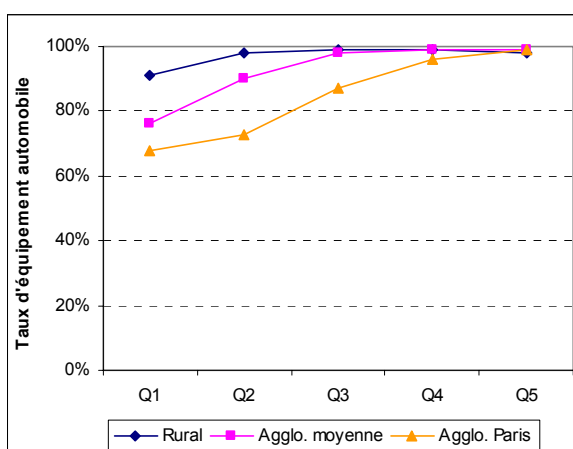
célibataires des difficultés d'insertion dans la vie active liées au ralentissement de la croissance de l'emploi, dont on peut espérer qu'elles soient plus temporaires.

### 1.1.2.2. Selon la localisation résidentielle

L'analyse des niveaux d'équipement automobile selon les particularités de l'agglomération de résidence, notamment en termes de densité et d'offre de modes de transport alternatifs, a été réalisée sur une population relativement homogène de ménages en âge d'être actifs, soit les 25-59 ans.

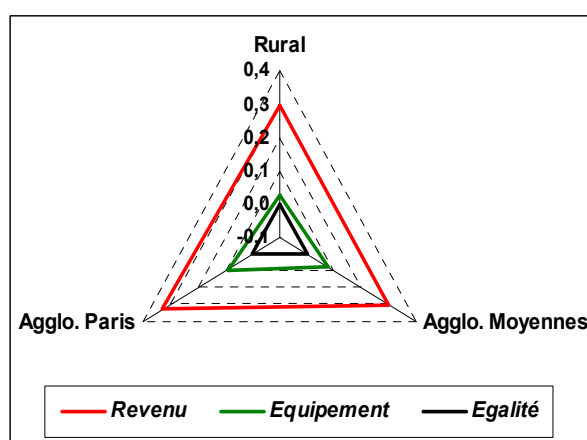
En rural même parmi les ménages les moins dotés, l'équipement en automobiles est très répandu et les inégalités (0,026) plutôt moins fortes que dans les autres agglomérations ; la voiture apparaît comme un bien de première nécessité (de 91 % à 98 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile) (Graphique 11, Graphique 12). L'agglomération parisienne présente les caractéristiques inverses et les inégalités d'équipement sont les plus élevées même si elles restent faibles chez les 25-59 ans (0,092). La part des ménages équipés varie entre 68 % et 99 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. Les agglomérations de province se trouvent dans une situation intermédiaire où le revenu reste peu discriminant concernant l'équipement des ménages (0,074). Un peu plus des trois quart (76 %) sont équipés parmi les plus modestes contre la quasi totalité (99 %) des plus aisés. Ainsi, lorsque l'équipement en automobiles devient incontournable du fait de l'éloignement du lieu de résidence des lieux de travail, d'achats, ou de loisirs, les inégalités se réduisent, ce qui n'est pas sans conséquences sur les dépenses que les ménages les plus modestes supportent pour bénéficier d'une accessibilité convenable.

**Graphique 11 : Equipement automobile des 25-59 ans selon la taille de l'agglomération et le revenu par UC**



Source : ENT 1993-1994

**Graphique 12 : Indices de concentration de l'équipement automobile des ménages de 25-59 ans selon la localisation**



Source : ENT 1993-1994

En résumé, la plupart des ménages non équipés sont soit jeunes, soit âgés, pour la plupart célibataires et inactifs ; ce sont pour l'essentiel des ménages dont le non-équipement ne saurait s'expliquer exclusivement par des revenus insuffisants. L'automobile est passée en quelques décennies « *d'un statut proche du bien de luxe à celui d'un produit de grande (voire de première) nécessité* » [Gallez, 1995]. On constate ainsi que d'une génération à l'autre les inégalités d'équipement sont en nettes réduction. Toutefois, si la diffusion de l'automobile a été rendue possible grâce à l'augmentation globale des niveaux de vie depuis les années 50, ce mouvement a laissé et laisse encore à l'écart une partie des plus modestes notamment parmi les jeunes ce qui laisse présager un léger tassement de la dynamique générationnelle. La démocratisation du bien automobile demeure encore inachevée.

## **1.2. Des niveaux de motorisation plus contrastés**

L'analyse du pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture permet de déterminer des niveaux d'équipement globaux, mais cet indicateur ne reflète que partiellement les différences d'équipement. Afin de préciser l'analyse des inégalités d'accès à la voiture, nous nous intéressons maintenant au niveau d'équipement des ménages (mono ou multiéquipement). Ces niveaux sont très liés à la taille des ménages, aussi, pour mieux percevoir les effets du revenu, indépendamment de la structure du ménage, nous nous appuyerons sur un indicateur rendant compte du nombre de voitures par unité de motorisation. Nous exposons ci-dessous la construction de cet indicateur permettant de contourner les difficultés liées au nombre d'adultes du ménage et offrant ainsi la possibilité de comparer l'ensemble des foyers. Puis nous verrons comment les caractéristiques du ménage influent sur le niveau de motorisation avant de proposer une mesure des inégalités de motorisation.

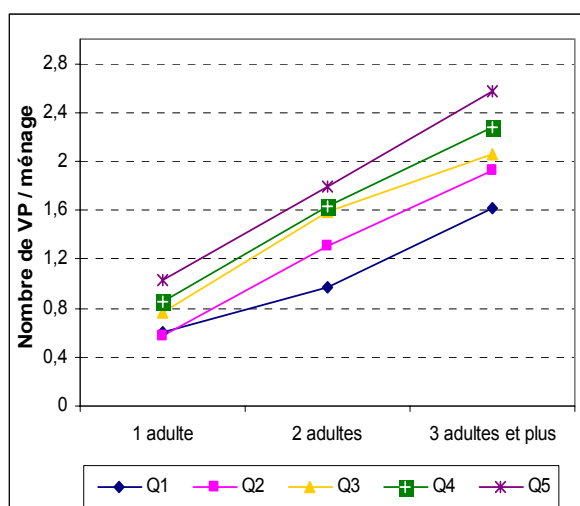
### **1.2.1. Un nouvel indicateur de motorisation**

Fondamentalement, le niveau de motorisation des ménages est croissant avec le nombre d'adultes du ménage comme avec le revenu du ménage. En ce sens, l'utilisation d'un indicateur de motorisation exprimant le nombre de voitures par ménage risque de biaiser fortement l'analyse des inégalités de motorisation, s'il n'est pas préalablement décorrélé des effets mécaniques liés au nombre d'adultes. Pour pallier ces difficultés nous proposons de construire un nouvel indicateur de motorisation : « le nombre de voitures par unité de motorisation ».

### 1.2.1.1. Le taux de motorisation des ménages : un indicateur problématique

En effet, si l'on raisonne par analogie, il en va de la motorisation des ménages comme du nombre de pièces ou de la superficie du logement qui varient selon le nombre de personnes à loger et selon le revenu du ménage. Un ménage d'un adulte disposant d'une voiture particulière n'est pas dans la même situation qu'un ménage de deux adultes disposant également d'une voiture particulière. De la même manière un ménage d'un adulte disposant de 1500 € ne dispose pas du même niveau de vie qu'un couple sans enfant disposant du même revenu. La solution qui consiste à exprimer les inégalités de motorisation non plus en fonction du revenu du ménage, mais en fonction du revenu par UC du ménage permet certes de décorrélérer en partie le revenu global de la composition du ménage et de s'affranchir ainsi des effets liés à la taille du ménage et à l'âge des personnes qui le composent. Cette décorrélation reste toutefois insuffisante : le nombre de voitures particulières des ménages demeure fortement croissant en fonction du nombre d'adultes quel que soit le quintile de revenu par UC considéré (Graphique 13).

**Graphique 13 : Nombre de VP par ménage en fonction du revenu par UC et du nombre d'adultes du ménage\***



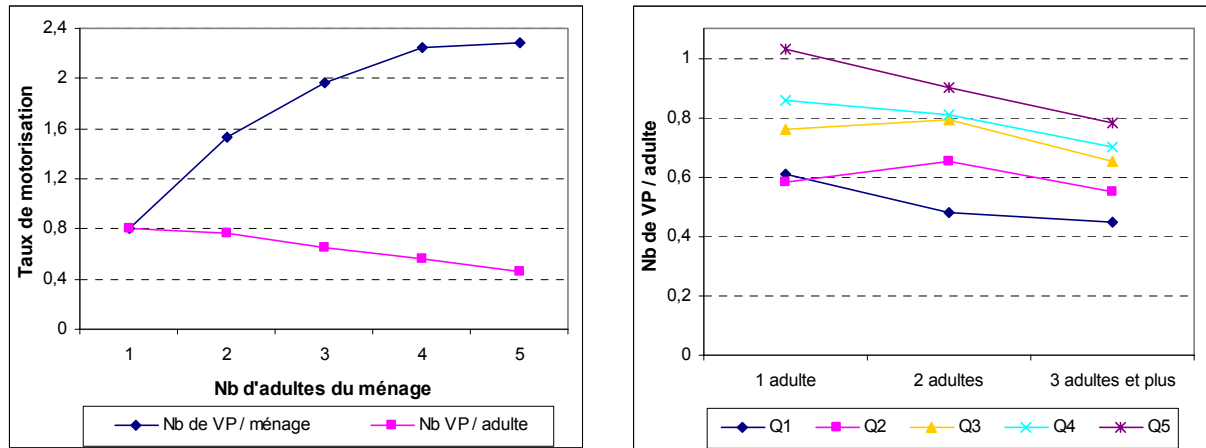
\*Ménages comprenant au moins un actif et dont la PR est âgée de 25 à 59 ans

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Afin de contourner ce problème, plusieurs possibilités sont en général utilisées dans la littérature. Premièrement, il est possible de faire une analyse des inégalités de motorisation des ménages en traitant séparément les ménages comprenant un adulte, deux adultes, trois adultes... L'inconvénient de cette première méthode est qu'elle interdit la production d'indicateurs agrégés d'inégalités de motorisation. La seconde solution fréquemment envisagée est de faire le ratio entre le nombre de voitures du ménage et le nombre d'adultes. Adopter un tel indicateur de motorisation reviendrait à surestimer la motorisation des ménages ne comportant qu'un seul adulte et à sous estimer le niveau de motorisation des ménages comportant 3 adultes ou plus

(Graphique 14, Graphique 15). Ce type de difficultés est fréquent lorsque l'on compare les niveaux de motorisation selon la localisation au sein de l'agglomération, les ménages de petites tailles étant plus nombreux dans les lieux centraux.

**Graphique 14 : Nombre de VP par ménage et Graphique 15 : Nombre de VP par adulte en fonction du nombre de VP par adulte en fonction du revenu par UC en quintiles et du nombre d'adultes du ménage\***



\*Ménages comprenant au moins un actif et dont la PR est âgée de 25 à 59 ans  
 Source : EMD de Lyon 1994-1995

En résumé, aucune des solutions traditionnellement utilisées pour assurer la décorrélation entre le nombre de voitures et le nombre d'adultes du ménage n'est véritablement satisfaisante afin d'analyser et de mesurer les inégalités, notamment verticales, de motorisation des ménages. Nous présentons donc dans les lignes qui suivent une nouvelle méthode de décorrélation s'inspirant des échelles d'équivalence permettant de passer du revenu du ménage au revenu par unité de consommation.

### 1.2.1.2. Le nombre de voitures par unité de motorisation (UM)

La détermination de cet indicateur de motorisation a été réalisée dans le cadre du contrat de recherche IDEES (Prédit-Puca)<sup>1</sup>. Par définition, nous considérerons que chaque adulte du ménage correspond à une Unité de Motorisation (UM) potentielle du ménage. Pour définir le nombre effectif d'unités de motorisation du ménage il suffit de connaître le nombre d'adultes et de pondérer chaque adulte du ménage par une échelle d'équivalence représentant sa contribution à la motorisation du ménage.

De même que le nombre d'UC du ménage correspond au nombre d'individus du ménage pondéré par la part estimée de chaque individu dans la consommation globale du ménage. Chaque adulte du ménage comptera alors pour  $\alpha_i$  Unité de Motorisation, avec  $\alpha_i$  déterminé de la

<sup>1</sup> Inégalités de Déplacement et Equité Sociale [Claisse et al., 2000].

manière suivante. Soit :

- $P(i,j)$  la probabilité que les ménages composés d'au moins  $i$  adulte(s) soient équipés d'au moins  $j$  voiture(s), en d'autres termes la part des ménages d'au moins  $i$  adulte(s) disposant d'au moins  $j$  voiture(s).
- $N_{UMi}$  le nombre d'unités de motorisation d'un ménage composé de  $i$  adultes,  

$$N_{UMi} = \sum_{j=1}^i P(i,j) .$$
- D'où  $\alpha_i = N_{UMi} - N_{UM(i-1)} = \sum_{j=1}^i P(i,j) - \sum_{j=1}^{i-1} P(i-1,j)$ , avec  $i \neq 0$

On aura alors :

- $\alpha_1 = P(1,1)$  ; en nombre d'Unités de Motorisation, le premier adulte du ménage est équivalent à la probabilité que les ménages composés d'au moins un adulte soient équipés d'au moins une voiture ; en d'autres termes, la première unité de motorisation du ménage est équivalente au taux d'équipement des ménages comportant au moins un adulte ;.
- $\alpha_2 = P(2,1) + P(2,2) - P(1,1)$  ; l'équivalent en UM du second adulte du ménage est égal à la probabilité que les ménages composés d'au moins deux adultes soient équipés d'au moins une voiture, plus la probabilité que les ménages composés d'au moins deux adultes soient équipés d'au moins deux voitures, moins la probabilité que les ménages composés d'au moins un adulte soient équipés d'au moins une voiture.
- $\alpha_3 = P(3,1) + P(3,2) + P(3,3) - P(2,1) - P(2,2)$  ;
- $\alpha_4 = P(4,1) + P(4,2) + P(4,3) + P(4,4) - P(3,1) - P(3,2) - P(3,3)$ .

Compte tenu du faible nombre de ménages comprenant 5 adultes ou plus (moins de 1 %) et 5 voitures ou plus (0,15 %) on considère que le 5ème adulte ne pèse plus rien en équivalent d'unité de motorisation, ou plus exactement que l'on introduit pas d'erreur en tenant pour négligeable sa contribution à la motorisation des ménages.

On en déduit alors le nombre de voitures du ménage par unité de motorisation en divisant le nombre de voitures à disposition par le nombre d'unités de motorisation du ménage. La détermination de cette échelle d'équivalence appliquée à l'enquête ménages de Lyon (1994-1995) permet de bien comprendre cette méthode (Tableau 13).

Avec cet indicateur, l'évolution du nombre de voitures particulières apparaît largement

décorrélée du nombre d'adultes chez les ménages de deux adultes et plus. Alors que l'écart relatif entre le nombre moyen de voitures dans les ménages d'un adulte et celui des ménages de quatre adultes ou plus atteignait 3,9, la correction apportée par le nombre d'UM ramène cet écart à 1,4. Cet écart provient de la valeur plutôt faible du nombre moyen de voitures particulières par UM pour les ménages d'un seul adulte, liée pour l'essentiel à la composition socio-démographique de ce groupe de ménages (personnes seules, jeunes ou âgées, population plutôt féminine et inactive pour l'essentiel). La décorrélation obtenue grâce à ce nouvel indicateur n'est totale qu'à partir de deux adultes.

**Tableau 13 : Détermination de l'échelle d'équivalence : unité de motorisation**

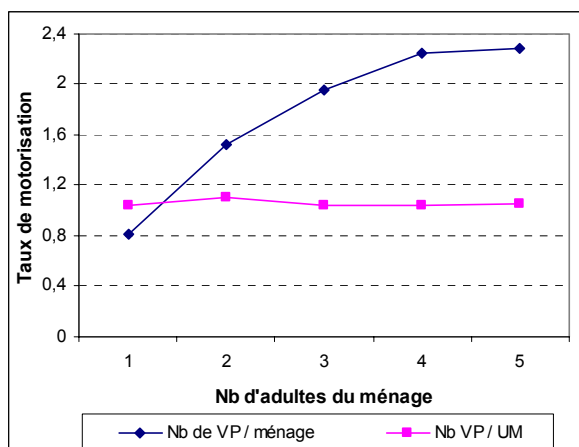
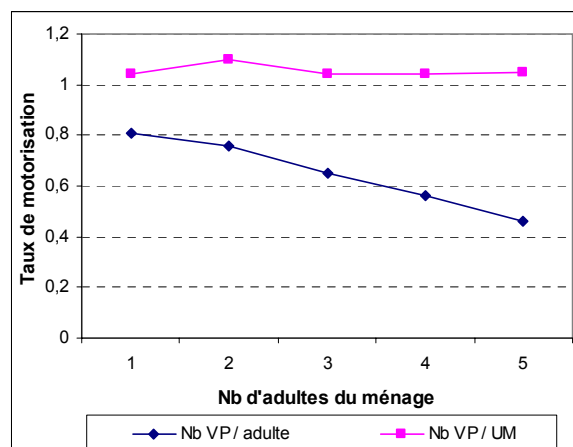
Nombre d'adultes du ménage	$P(i,j)^*$	Nombre d'UM du ménage $\sum_{j=1}^i P(i,j)$ (A)	Nombre moyen de VP par ménage (B)	Nombre de VP par Unité de motorisation (B)/(A)	Rang de l'adulte	Equivalent en UM du n <sup>ième</sup> adulte ( $\alpha_i$ )	Equivalent en UM du n <sup>ième</sup> adulte normé
1 adulte	P(1,1)= 0,78	0,78	0,56	0,72	1 <sup>er</sup> adulte	0,78	1
2 adultes	P(2,1)= 0,91 P(2,2)= 0,48	1,39	1,36	0,98	2 <sup>ème</sup> adulte	0,61	0,78
3 adultes	P(3,1)= 0,95 P(3,2)= 0,67 P(3,3)= 0,27	1,89	1,87	0,99	3 <sup>ème</sup> adulte	0,5	0,64
4 adultes	P(4,1)= 0,97 P(4,2)= 0,70 P(4,3)= 0,36 P(4,4)= 0,13	2,17	2,19	1	4 <sup>ème</sup> adulte	0,28	0,36

*P(i,j)=probabilité qu'un ménage composé de i adultes dispose d'au moins j VP*

*Ainsi, on peut estimer que le premier adulte du ménage est équivalent à 0,78 unité de motorisation, le second à 0,61 unité de motorisation... Un ménage composé d'un adulte est donc équivalent à 0,78 unité de motorisation, un ménage de deux personnes à 1,39 UM, etc.*

*Source : EMD de Lyon 1994-1995*

Afin de neutraliser les variations liées à l'âge et à la proportion d'actifs, nous comparons ci-dessous le nombre moyen de voitures particulières par ménage et par adulte au nombre moyen de voitures particulières par UM en fonction du nombre d'adultes, sur une population relativement homogène de ménages actifs (Graphique 16, Graphique 17).

**Graphique 16 : Nombre de VP / ménage et nombre de VP / UM en fonction du nombre d'adultes du ménage****Graphique 17 : Nombre de VP / adulte et nombre de VP / UM en fonction du nombre d'adultes du ménage**

\*Ménages comprenant au moins un actif et dont la PR est âgée de 25 à 59 ans

Source : EMD de Lyon 1994-1995

On constate ainsi que pour les ménages en milieu de cycle de vie, le nombre de voitures particulières par unité de motorisation permet de s'affranchir totalement des effets majeurs liés au nombre d'adultes et donc de comparer le niveau de motorisation des ménages indépendamment de leur composition, de même que le revenu par unité de consommation permet de comparer les niveaux de vie des ménages indépendamment de leur taille et de leur composition.

### 1.2.2. Analyse et mesure des inégalités de motorisation des ménages

Le taux de motorisation exprimé par le nombre de voitures par UM s'élève en moyenne à 0,89 voiture par UM : les ménages les plus aisés sont 2,8 fois plus motorisés que les ménages les plus modestes (de 0,46 à 1,31 voitures par UM du 1<sup>er</sup> au dernier décile). Ainsi, alors que le revenu n'apparaissait pas parmi les premiers déterminants de l'équipement en automobiles, il devient le facteur le plus discriminant du niveau de motorisation du foyer, principalement parce que les niveaux de multiéquipement sont directement liés aux ressources financières des ménages. La question qui se pose alors est de savoir si cette relation entre le revenu par UC et la motorisation des ménages par UM est robuste dès lors que l'on s'affranchit des effets des autres caractéristiques socio-économiques des ménages.

#### 1.2.2.1. Un effet de revenu robuste

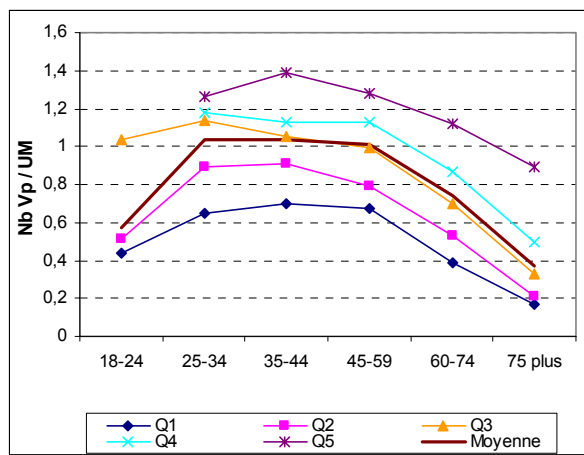
A niveau de revenu comparable, l'analyse montre que la motorisation des ménages est également sensible à la position dans le cycle de vie, voire à la génération, telle qu'elles peuvent être appréhendées à travers l'âge de la personne de référence du ménage et à la localisation résidentielle du ménage (taille de l'agglomération et zone de résidence). Nous analysons

successivement l'impact de ces caractéristiques.

### L'influence des effets d'âge et de génération

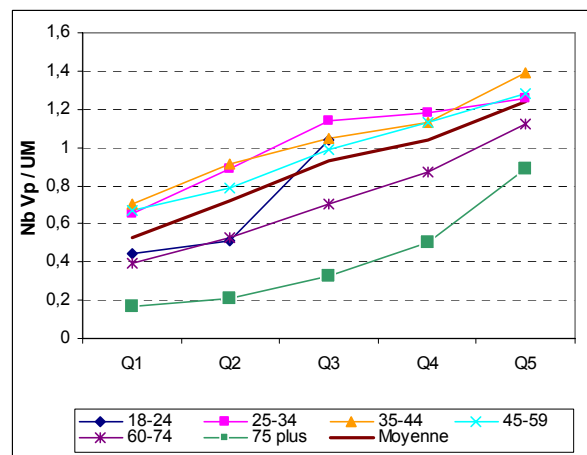
La relation entre le revenu par UC et le nombre de voitures par UM reste relativement invariante quel que soit l'âge de la personne de référence du ménage, dans le même temps, les profils de motorisation selon l'âge se positionnent quelle que soit la classe de revenu (Graphique 18, Graphique 19). Les effets de ces deux variables sur la motorisation des ménages sont donc relativement indépendants : l'effet revenu est robuste et assez peu variable en fonction de l'âge. De même l'effet d'âge (position dans le cycle de vie et appartenance générationnelle) résiste et est assez peu sensible à l'effet du revenu.

**Graphique 18 : Motorisation des ménages en fonction de l'âge de la PR et du revenu par UC**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 19 : Motorisation des ménages en fonction du revenu par UC et de l'âge de la PR**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Alors que les niveaux de motorisation sont très proches pour les tranches d'âge allant de 25 à 59 ans (de l'ordre de 1 voiture par UM), ils diminuent sensiblement après 60 ans (0,7 voiture par UM) et encore plus passé 75 ans (0,4 voiture par UM), résultats du moindre développement de la voiture parmi ces générations et d'une démotorisation partielle voire totale au fur et à mesure du vieillissement.

Parmi les foyers d'au moins deux adultes les conséquences du multiéquipement sont perceptibles sur les niveaux de motorisation. La multimotorisation est un phénomène relativement récent - en 1967 seulement 6 % des ménages disposaient de plus d'une voiture [Bodier, 1996] - porté par l'évolution des rôles féminins, c'est pourquoi les foyers les plus anciens restent encore peu concernés. Ainsi, en 1995 dans l'agglomération lyonnaise, 44 % des jeunes couples et 61 % des familles sont multimotorisés contre un quart des couples de 60-74 ans et seulement 6 % des couples les plus âgés. Au-delà des effets générationnels, la diminution des contraintes professionnelles et la baisse des revenus peuvent dissuader les foyers retraités de rester



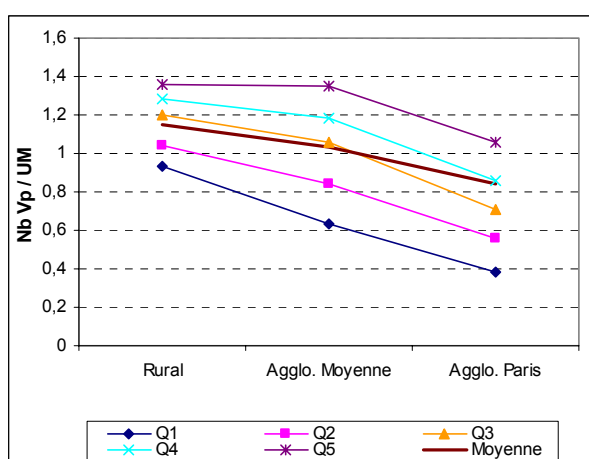
multimotorisés. En milieu de cycle de vie, le multiéquipement permet de réduire les tensions pesant sur les budgets-temps, il est donc encore plus fréquent lorsque le foyer comporte des enfants et/ou plusieurs actifs. La plus forte motorisation des familles par rapport aux couples est également liée à une localisation en moyenne plus périphérique.

### L'influence du contexte spatial

#### La taille de l'agglomération de résidence

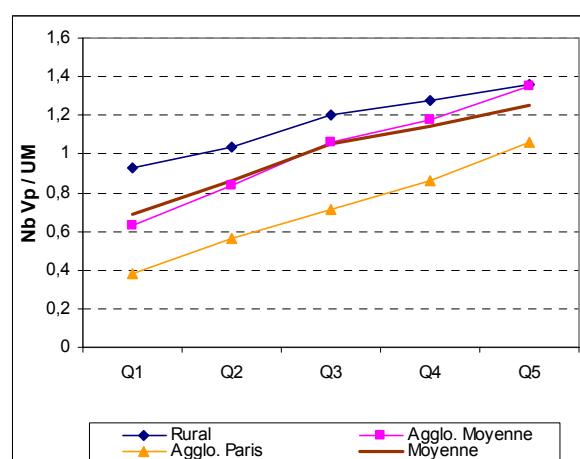
Le taux de motorisation par UM varie également selon la taille de l'agglomération de résidence (Graphique 20, Graphique 21) : le niveau de motorisation des ménages ruraux est supérieur de l'ordre de 27 % à celui observé dans l'agglomération parisienne, si l'on se restreint aux ménages de 25-59 ans, le différentiel atteint +37 %.

**Graphique 20 : Motorisation des ménages de 25-59 ans en fonction de la taille de l'agglomération et du revenu par UC**



Source : ENT 1993-1994

**Graphique 21 : Motorisation des ménages de 25-59 ans en fonction du revenu par UC et de la taille de l'agglomération**



Source : ENT 1993-1994

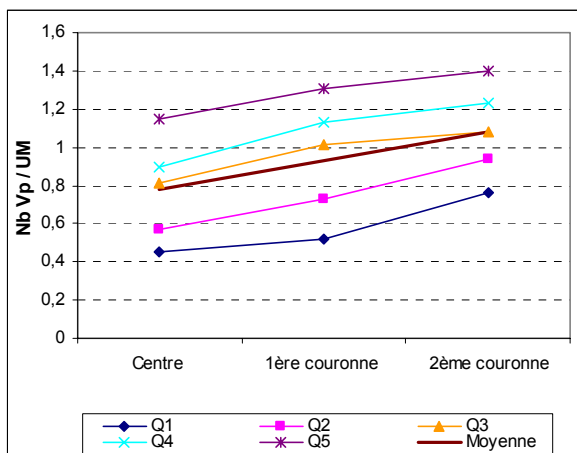
Quel que soit le quintile considéré, les niveaux de motorisation restent toujours plus élevés en rural mais ces différentiels de motorisation se réduisent significativement à partir du 3<sup>ème</sup> quintile. L'effet du revenu sur la motorisation des ménages se maintient quelle que soit la taille de l'agglomération considérée. Il apparaît néanmoins que la motorisation des ménages est beaucoup moins sensible au revenu dans les contextes où l'accessibilité est fondée exclusivement sur l'automobile. L'écart de motorisation entre les ménages ruraux de 25-59 ans les plus aisés et ceux du premier quintile s'élève seulement à 1,5 contre 2,8 dans l'agglomération parisienne et 2,1 dans les agglomérations de taille intermédiaire. Les formes des courbes désignent à l'évidence une plus faible inégalité parmi les foyers ruraux que parmi les ménages des autres agglomérations, car la motorisation des ménages ruraux est vraisemblablement plus contrainte par le manque d'alternative efficace que ne l'est celle des habitants de l'agglomération

parisienne par exemple : les ménages ruraux du 1<sup>er</sup> quintile sont 2,5 fois plus motorisés que leurs homologues de l'agglomération parisienne (+ 37 % pour les ménages du dernier quintile). On se trouve ici dans une configuration proche de celle décrite par Nutley [1996] qui souligne<sup>1</sup>, à partir de travaux réalisés aux États-Unis, la forte contrainte de motorisation qui pèse sur les foyers ruraux. Dans les espaces fortement structurés par l'automobile, les ménages sont contraints d'entrer dans le système automobile, indépendamment de leur revenu [Dupuy, 1999]. Ces résultats suggèrent que les ménages modestes résidants dans les lieux les moins centraux supportent d'importantes contraintes de motorisation. Celles-ci sont susceptibles de se traduire par une focalisation sur les usages essentiels ainsi que par des coefficients budgétaires importants pour ce poste de consommation.

### Position au sein de l'agglomération

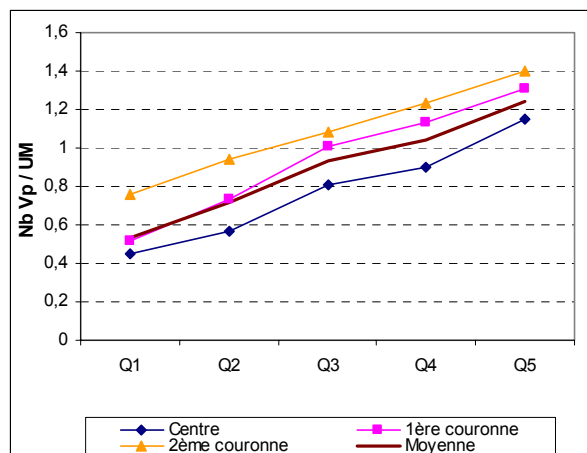
Le niveau de motorisation des ménages est également sensible à la localisation résidentielle au sein d'une agglomération donnée. Les effets du revenu et ceux liés à l'éloignement résidentiel apparaissent relativement cumulatifs et indépendants (Graphique 22, Graphique 23).

**Graphique 22 : Motorisation des ménages en fonction de la localisation résidentielle et du revenu par UC**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 23 : Motorisation des ménages en fonction du revenu par UC et de la localisation résidentielle**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Dans l'agglomération lyonnaise, les foyers résidants en seconde périphérie ont un nombre de voitures par UM supérieur de l'ordre de 40 % à ceux du centre-ville (Lyon et Villeurbanne).

<sup>1</sup> « (Les espaces ruraux) montrent une absence de congestion significative, de problèmes de stationnement et de pollution, des taux élevés d'équipement automobile dus, non à la richesse, mais à un besoin plus grand et à l'absence d'alternative, des niveaux de transport public bien plus bas du fait du problème économique posé par la desserte d'une demande très dispersée, des distances plus longues vers les centres économiques moyens où l'isolement et à la misère. Les tendances à long terme vont vers une automobilisation croissante, le déclin du transport public et des centres de services locaux et une polarisation sociale croissante. A ce niveau de généralité, ces conditions sont applicables aux Etats-Unis et aux autres pays développés occidentaux », [Nutley, 1996 p. 93, cité in Dupuy, 1999, pp. 60-61 ].

Parce que la multimotorisation offre des possibilités de liaisons rapides entre les zones périphériques et le centre, elle devient plus fréquente lorsque l'on s'éloigne des lieux centraux. Parmi les ménages de 25-59 ans comptant au moins deux adultes, près de sept sur dix (69 %) sont multimotorisés en 2<sup>ème</sup> couronne, contre 60 % et 42 % respectivement en 1<sup>ère</sup> couronne et dans le centre. L'évolution de la motorisation par zone selon le revenu montre que les écarts entre quintiles extrêmes se resserrent significativement en 2<sup>ème</sup> couronne : alors que les plus aisés sont en moyenne 2,5 fois plus motorisés que les plus modestes dans le centre et en 1<sup>ère</sup> couronne, le ratio s'élève à 1,8 en 2<sup>ème</sup> couronne. Une localisation résidentielle éloignée du centre est une incitation forte à la motorisation chez ceux disposant de faibles revenus.

Polacchini et Orfeuil [1999] ont montré que cette contrainte de motorisation pouvait être entretenue par le marché du logement qui condamne souvent les ménages modestes aux localisations spatiales les plus périphériques. Ces travaux ont été confirmés par Gallez<sup>1</sup> [1999] qui souligne que « *les mécanismes d'incitation actuels ont fait de la mobilité un moyen de s'adapter aux rigidités du marché du logement* » ce qui a pour conséquence une mobilité (et une motorisation) subie plus que choisie en particulier pour les ménages modestes. Toutefois, au sein de l'agglomération lyonnaise, la relation entre prix du foncier, distance au centre et revenu n'est pas aussi nette qu'en Ile-de-France [Nicolas et al., 2001]. Les disparités sociales entre l'est et l'ouest de l'agglomération apparaissent plus significatives (Tableau 14).

**Tableau 14 : Localisation des ménages de 25-59 ans au sein de l'agglomération lyonnaise selon le revenu par UC**

Revenu par UC	Centre	Répartition selon la distance au centre		Répartition Est-Ouest	
	Lyon-Villeurbanne	1 <sup>ère</sup> couronne	2 <sup>ème</sup> couronne	Couronne Est	Couronne Ouest
Q1	46	27	27	40	14
Q2	42	23	35	34	24
Q3	48	18	34	28	24
Q4	49	20	31	27	24
Q5	55	21	24	20	25
<b>Moyenne</b>	<b>48</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>23</b>

Source : EMD de Lyon 1994-1995

A l'exception de l'âge et de la localisation résidentielle, à niveau de vie comparable, la motorisation des ménages est assez peu sensible au nombre d'actifs ainsi qu'à la profession et au niveau d'études de la personne de référence du ménage. Ainsi, le revenu apparaît comme un

<sup>1</sup> Voir également Berri, Gallez et Madre [2001] pour une approche dynamique des dépenses de logement et de transport des ménages franciliens à partir des données issues de l'enquête Budget de Famille de l'INSEE en 1978-79, 1984-85, 1989 et 1994-95.

déterminant majeur de la motorisation des ménages. C'est la dynamique du multiéquipement, encore réservé aux classes moyennes et aisées, qui explique cet impact très net du revenu.

D'un point de vue méthodologique, on peut donc estimer qu'une mesure des inégalités verticales de motorisation sur l'ensemble des ménages peut être menée sans risque de déformation importante liée à l'interdépendance des effets du revenu avec les autres caractéristiques socio-démographiques. Dans la partie suivante nous donnerons une mesure de ces inégalités en tenant compte du type de ménage et de sa localisation résidentielle.

### ***1.2.2.2. Une mesure des inégalités de motorisation***

#### Selon le cycle de vie du ménage

En moyenne, les inégalités de motorisation des ménages, exprimée en nombre de voitures par unité de motorisation sont importantes (0,165) et supérieures aux inégalités qui affectent le pourcentage de ménages équipés (0,114). Rappelons que les ménages les plus aisés disposent d'un nombre de voitures par UM 2,8 fois plus élevé que les plus modestes. Près de la moitié des ménages du 1<sup>er</sup> quintile (47 %) ne sont pas motorisés contre seulement 4 % des plus aisés tandis que la part des ménages d'au moins deux adultes multiéquipés varie entre 23 % et 69 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. Le Tableau 15 ci-dessous présente des inégalités de motorisation plus ou moins fortes aux différentes étapes du cycle de vie et le Graphique 24 permet de comparer visuellement les inégalités d'équipement des ménages aux inégalités de motorisation<sup>1</sup>.

Alors que les inégalités d'équipement des ménages sont quasi inexistantes en milieu de cycle de vie pour les ménages comportant au moins deux adultes, on constate que les inégalités de motorisation sont significatives chez les familles (0,106). Chez les jeunes couples, les inégalités verticales de motorisation sont plus réduites (0,068) même si elles restent plus prononcées que les inégalités d'équipement.

---

<sup>1</sup> Pour les ménages d'un adulte les niveaux se confondent puisque l'on compte peu de ménages d'un seul adulte multiéquipés. Ainsi c'est principalement sur les ménages d'au moins deux adultes que l'analyse des inégalités de motorisation apporte un éclairage supplémentaire.

**Tableau 15 : Taux de motorisation, écarts interquintiles et indices de concentration selon le cycle de vie du ménage**

Position dans le cycle de vie du ménage	Nb de Vp par UM	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
			Motorisation des ménages	Revenu par UC
Personne seule âgée de moins de 35 ans	1,02	2,1	0,126	0,270
Couple, PR âgée de moins de 35 ans	1,01	1,6	0,068	0,249
Famille, PR âgée de 25-59 ans	1,1	1,8	0,106	0,280
Monoparental, âgé de 25-59 ans	0,91	2,6*	0,165	0,291
Couple, PR âgée de 60-74 ans	0,84	1,7	0,105	0,286
Personne seule âgée de 60-74 ans	0,58	6,1	0,308	0,280
Couple, PR âgée de 75 ans et plus	0,57	3,2*	0,151	0,303
Personne seule âgée de 75 ans et plus	0,22	23,5*	0,576	0,322
<b>Moyenne</b>	<b>0,89</b>	<b>2,3</b>	<b>0,165</b>	<b>0,308</b>

\* Effectifs du dernier quintile faibles, résultats peu significatifs

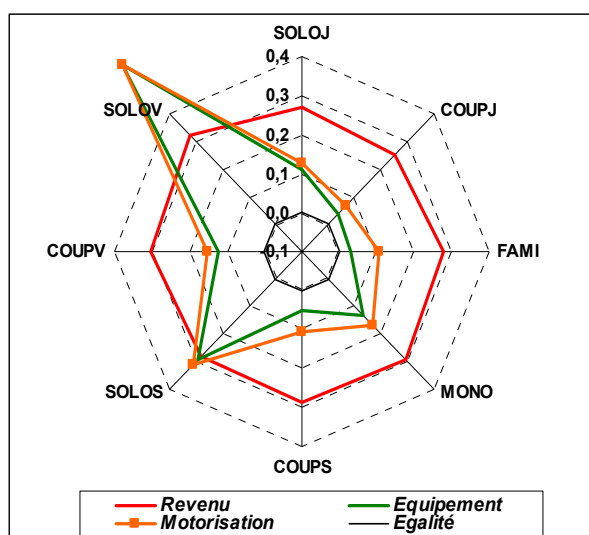
PR : Personne de référence du ménage

Note : les ménages dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie

Source : EMD de Lyon 1994-1995

La plus forte inégalité de motorisation des familles reflète des niveaux de multiéquipement très dépendants du revenu. La part des familles multiéquipées varie dans un rapport de 1 à 3 du 1<sup>er</sup> au dernier quintile : moins de 30 % des familles du 1<sup>er</sup> quintile sont multiéquipées contre 86 % des plus aisées (Graphique 25).

**Graphique 24 : Indices de concentration de l'équipement et de la motorisation des ménages selon le cycle de vie**

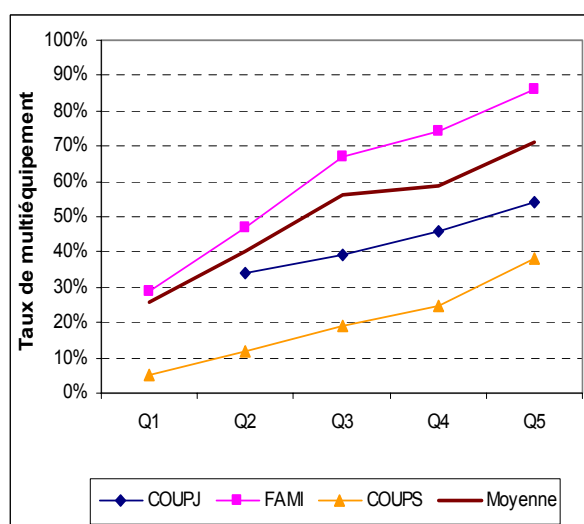


Source : EMD de Lyon 1994-1995

Abréviation légende voir Tableau 12.

Cette représentation graphique permet de comparer les inégalités verticales d'équipement et de motorisation. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport à deux normes : les inégalités de revenus par UC et l'égalité parfaite

**Graphique 25 : Multiéquipement de trois catégories de ménages de deux adultes selon le revenu par UC**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

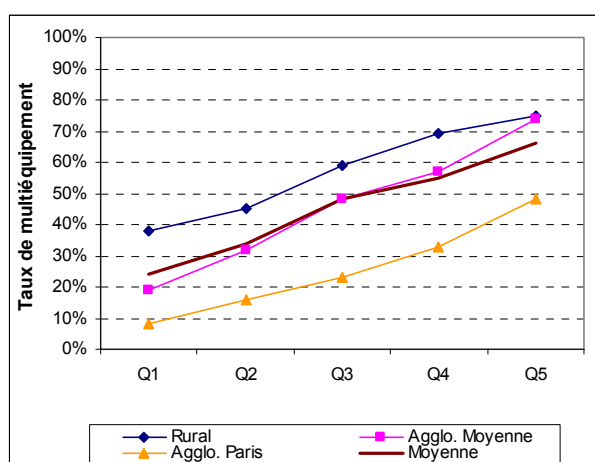
Abréviation légende voir Tableau 12.

Chez les couples de seniors, les inégalités de motorisation (0,105) sont de même ordre que chez les familles, alors qu'elles étaient très faibles concernant l'équipement. Moins de 5 % des couples de seniors les plus modestes disposent de plus d'une voiture contre 38 % des plus aisés. Ainsi les inégalités de motorisation proviennent essentiellement de différentiels d'accès au multiéquipement selon les revenus.

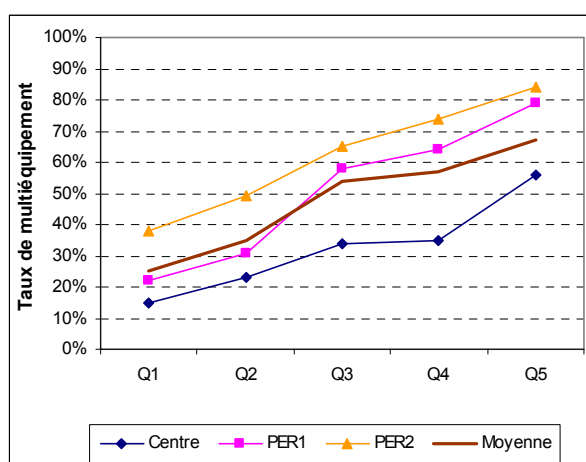
### Selon le contexte spatial

La motorisation des ménages ruraux (0,144) est moins dépendante de leurs ressources financières que celle des ménages de l'agglomération parisienne (0,193). Chez les 25-59 ans les inégalités de motorisation sont encore plus faibles en rural (0,079). Elles sont significatives dans les agglomérations de taille intermédiaire (0,139) et importantes (0,158) dans l'agglomération parisienne. La part des foyers multimotorisés (de 25-59 ans comptant au moins deux adultes) varie dans un rapport de 1 à 2 du 1<sup>er</sup> au dernier quintile en rural, de 1 à 3,9 et 1 à 6 respectivement dans les agglomérations de taille intermédiaire et dans l'agglomération parisienne (Graphique 26).

**Graphique 26 : Multiéquipement des ménages\* en fonction de la taille de l'agglomération et du revenu par UC**



**Graphique 27 : Multiéquipement des ménages\* en fonction de la localisation résidentielle et du revenu par UC**



\*Ménages d'au moins deux adultes, dont la PR est âgée de 25-59 ans  
Source : ENT 1994-1995

\*Ménages d'au moins deux adultes, dont la PR est âgée de 25-59 ans  
Source : EMD de Lyon 1994-1995

Les inégalités de motorisation varient également selon la zone de résidence à l'intérieur d'une agglomération donnée. En 1995, dans l'agglomération lyonnaise les inégalités sont importantes dans le centre (0,192) et en 1<sup>ère</sup> couronne (0,180) alors qu'elles diminuent mais restent significatives (0,117) en 2<sup>ème</sup> couronne. Chez les 25-59 ans, les inégalités restent significatives dans le centre et en 1<sup>ère</sup> couronne (0,150) et faibles en 2<sup>ème</sup> couronne (0,088). Lorsque l'on s'éloigne du centre, la part des ménages multimotorisés augmente et les écarts entre quintiles extrêmes se resserrent (de 3,5 à 2,1 du centre à la 2<sup>ème</sup> couronne, parmi les ménages d'au moins

deux adultes) (Graphique 27).

Le multiéquipement s'affranchit en apparence d'autant plus des contraintes de revenu qu'il devient indispensable comme en rural ou dans les zones périurbaines. Il convient de souligner également que les frais de stationnement renchérissent encore le coût de la bimotorisation dans l'agglomération parisienne et plus généralement dans les centres-villes ce qui freine sa généralisation aux ménages modestes.

Les inégalités de motorisation se traduisent par de moindres possibilités d'être équipé pour les ménages d'un seul adulte. Chez les ménages d'au moins deux adultes, elles résultent principalement d'un développement inégal de la bi-motorisation. L'augmentation des revenus, l'évolution des rôles féminins et le développement de la périurbanisation du côté de la demande, concomitant avec le développement du marché de l'occasion du côté de l'offre, comptent parmi les principaux facteurs explicatifs du multiéquipement des ménages [Bodier, 1996 ; Orfeuil, 1999]. Ainsi, à chaque nouvelle génération, les ménages sont aussi plus nombreux à posséder deux voitures. Cependant, l'accès à une 2<sup>ème</sup> voiture dépend encore directement des possibilités financières du ménage. Même en milieu de cycle de vie, la multimotorisation reste réservée aux classes moyennes et aisées. Lorsque le ménage est localisé dans une zone peu dense, l'incidence du revenu tend à se réduire sans pour autant disparaître complètement. En outre la sensibilité toute particulière des ménages modestes à une localisation périphérique éloignée du centre confirme qu'il existe une motorisation contrainte par les caractéristiques spatiales du lieu de résidence.

### **1.3. Des inégalités sur les caractéristiques des véhicules disponibles**

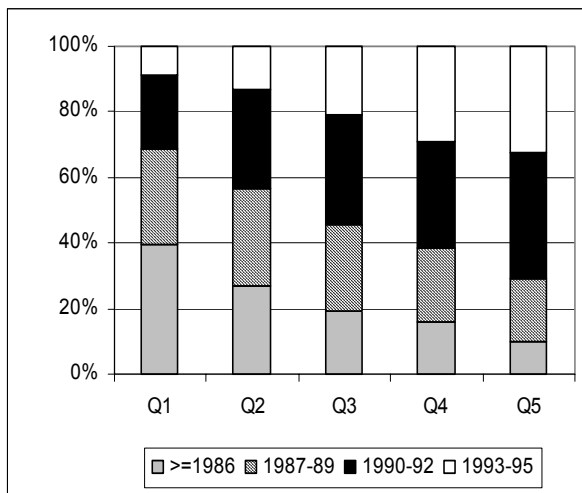
Aux inégalités verticales d'équipement et de motorisation des ménages s'ajoutent des inégalités portant sur le type de véhicule dont ils disposent. Nous comparons dans les lignes qui suivent l'ancienneté et la puissance fiscale des véhicules selon le quintile de revenu par UC du ménage.

#### **1.3.1. Aux plus modestes, les véhicules les plus anciens**

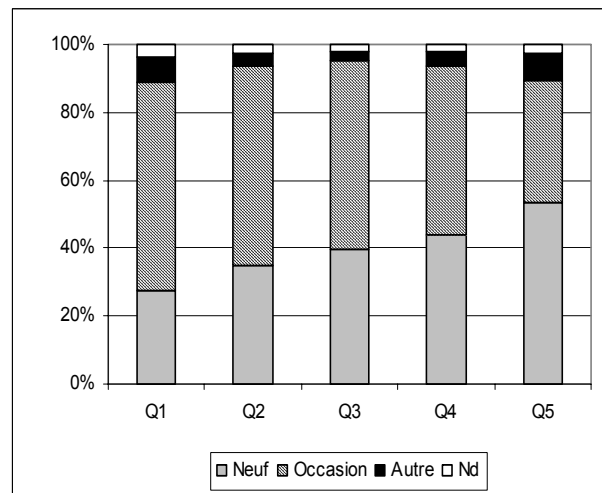
Les ménages les plus modestes possèdent des véhicules nettement plus anciens que les ménages les plus riches (Graphique 28). L'âge moyen du véhicule le plus récent à disposition des ménages est deux fois plus élevé dans le 1<sup>er</sup> décile que dans le dernier (8 ans pour 4 ans). Près de 40 % des véhicules des ménages les plus modestes sont âgés de 10 ans et plus contre moins d'un véhicule sur 10 parmi les ménages les plus aisés. Inversement, en 1995, près du tiers des

véhicules des ménages les plus aisés ont été mis en service après 1992. Chez les ménages modestes, l'accès à la voiture particulière de même que son renouvellement se feront logiquement plus fréquemment sur le marché de l'occasion. Ainsi, bien que l'achat d'occasion soit très répandu quel que soit le quintile, il reste le principal mode d'acquisition pour les plus modestes (plus de 61 % des achats contre 36 % pour les plus aisés d'après l'enquête nationale transport et Communications) (Graphique 29).

**Graphique 28 : Année de 1<sup>ère</sup> mise en circulation** **Graphique 29 : Etat du véhicule à l'achat selon le véhicule le plus récent selon le quintile de le quintile de revenu par uc**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

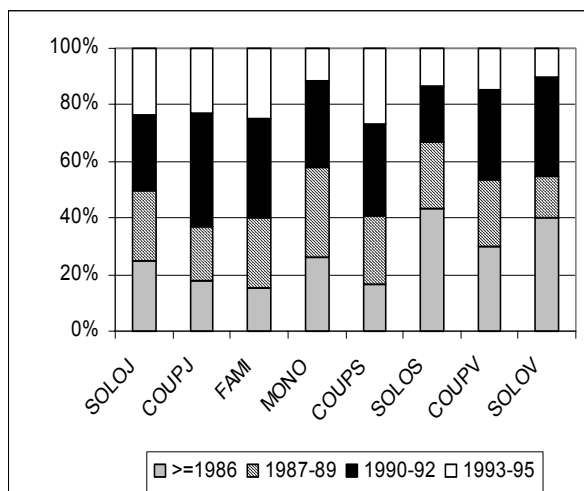


Source : ENT 1993-1994

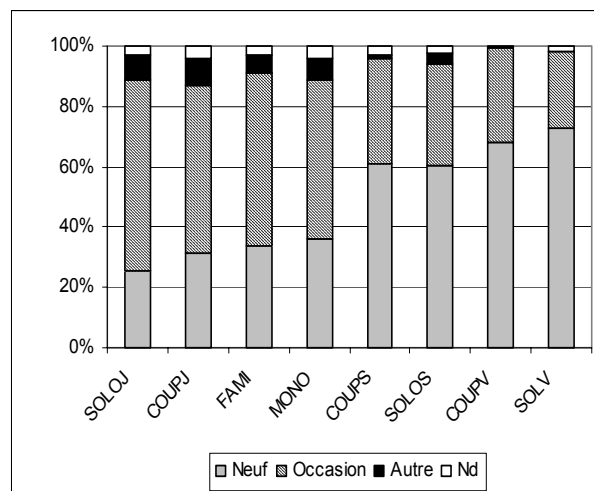
Toutefois le revenu n'est pas seul en cause, le Graphique 30 montre que c'est principalement parmi les ménages de jeunes célibataires, parmi les ménages monoparentaux et parmi les ménages les plus âgés, à l'exception des couples de jeunes retraités, que les véhicules disponibles sont en moyenne les plus anciens. Pour ces ménages, l'ancienneté du véhicule ne semble pourtant pas relever de la même logique (Graphique 31). L'âge avancé des véhicules des jeunes célibataires résulte principalement d'un recours important au marché de l'occasion (plus de 63 % des achats) tandis que chez les ménages les plus âgés, le véhicule a plus fréquemment été acheté neuf (dans plus de 60 % des cas) et son ancienneté résulte d'un amortissement plus long, en partie parce qu'à la retraite les ménages utilisent moins fréquemment leur voiture.



**Graphique 30 : Année de 1<sup>ère</sup> mise en circulation du véhicule le plus récent selon le cycle de vie du ménage**      **Graphique 31 : Etat du véhicule à l'achat selon le cycle de vie du ménage**



Source : EMD de Lyon 1994-1995



Source : ENT 1993-1994

Les politiques de renouvellement du parc automobile au début des années quatre-vingt-dix, grâce au versement d'une prime à la casse<sup>1</sup> pour le rachat d'une automobile neuve, ont eu quelques chances d'accentuer les écarts entre les ménages les plus jeunes et les autres puisqu'elles excluaient de leur bénéfice « *les nouveaux jeunes possédant plus rarement une voiture mature* » [Chauvel, 1998, p. 178]. Ajoutons qu'elles se sont traduites par des effets d'aubaine favorables aux ménages ayant les moyens de remplacer un véhicule ancien par un véhicule neuf, évolution dans l'ensemble peu favorable aux plus modestes. Soulignons enfin que l'âge du véhicule est relativement indépendant de la zone de résidence une fois les effets liés au revenu, au cycle de vie et à la taille de l'agglomération, contrôlés.

Cette dimension des inégalités verticales de motorisation liée à l'ancienneté des véhicules disponibles n'est pas à négliger, car elle a des implications en matière d'équité sociale face à la sécurité et aux nuisances environnementales. Il paraît assez clair que les progrès réalisés par les constructeurs dans le domaine de la sécurité et du confort, ne profitent pas prioritairement, au moins dans un premier temps, aux plus modestes. Les véhicules des plus pauvres étant nettement plus anciens, les dispositions réglementaires en matière de pollution et de sécurité conduisent à

<sup>1</sup> Du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 1992, le gouvernement a octroyé une aide de 2000 F (305 €) pour l'achat d'une voiture neuve équipée d'un pot catalytique. Une prime à la casse de 5000 F (762 €) a été offerte pour la reprise d'un véhicule de plus de 10 ans contre l'acquisition d'une voiture neuve entre février 1994 et juin 1995. D'octobre 1995 à septembre 1996, l'Etat a accordé une prime de 5000 F ou 7000 F (762 ou 1067 €) au détenteur d'une automobile de plus de 8 ans qui la mettait à la casse où en achetait une neuve [Baron, 2002]. Ces mesures, ne se répercutent pas toutes dans les données disponibles compte tenu du décalage temporel. Elles apparaissent néanmoins, selon L. Chauvel, comme une politique de classe d'âge à la défaveur des plus jeunes [Chauvel, 1998].

les pénaliser plus fortement<sup>1</sup>. A cela il faut ajouter des véhicules vraisemblablement plus consommateurs d'énergie et désavantagés par la taxation défavorable aux carburants plombés et donc aux détenteurs des véhicules les plus anciens. D'autres études font état d'une automobilité « dégradée » chez les ménages les plus pauvres, parce que les véhicules ne sont pas toujours en état de marche ou parce l'usage en est rationné [Mignot et al., 2001 ; Chevallier, 2002]. Le même constat est formulé par Le Breton [2002] qui montre néanmoins que chez les plus défavorisés, la faible valeur instrumentale de la voiture peut être compensée par sa forte valeur symbolique dans la « conjuration de l'exclusion ». Le durcissement des normes risque donc à termes de limiter l'accès des ménages modestes à l'automobile et/ou de voir se multiplier les pratiques déviantes déjà constatées en matière de contrôle technique et d'assurance [Chevallier, 2002].

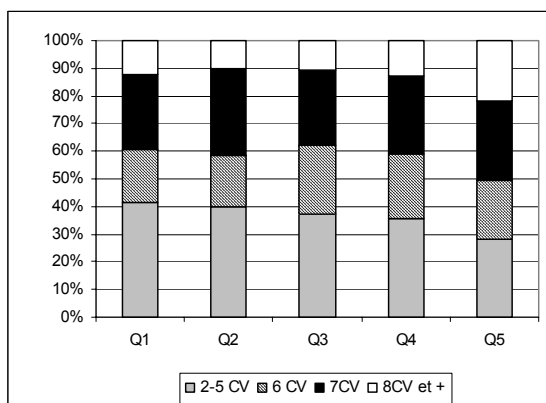
### **1.3.2. La puissance fiscale est assez peu sensible au revenu**

La puissance fiscale du premier véhicule du ménage est en partie sensible au revenu par UC, mais dépend plus fondamentalement de la taille du ménage, c'est-à-dire du nombre de personnes à transporter. Le Graphique 32 et le Graphique 33 montrent d'une part que les différentiels de puissance fiscale sont assez faibles pour les quatre premiers quintiles de revenu par UC et d'autre part qu'ils sont en premier lieu déterminés par les caractéristiques socio-démographiques du ménage.

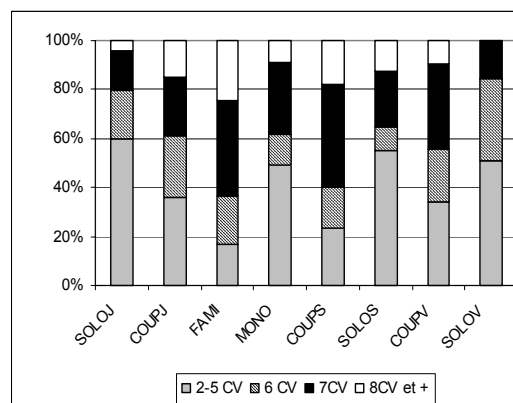
Près des deux tiers des familles (64 %) disposent d'un véhicule de puissance fiscale supérieure ou égale à 7 chevaux. Notons que les couples de jeunes retraités disposent également de véhicules plus puissants (60 % ont un véhicule de puissance fiscale supérieure ou égale à 7 chevaux) sans que cela ne puisse pour autant s'expliquer par un plus grand nombre d'individus à véhiculer. En fait ces jeunes retraités ont été moins sensibles aux fluctuations de la conjoncture économique, contrairement aux jeunes ménages. « *Ainsi, cette génération a continué à acquérir des voitures plus chères entre 1989 et 1994, alors que la période était au ralentissement de l'économie et que le prix des voitures augmentait moins vite que l'indice des prix à la consommation* », [Bodier, 1996]. Mais, à cette exception près la puissance fiscale du véhicule apparaît assez peu sensible au revenu. Les différentiels de puissance fiscale selon le revenu ne sont significatifs que chez les familles nombreuses (5 personnes et plus) de 5,5 à 7,9 CV du 1<sup>er</sup> au dernier quintile de revenu.

---

<sup>1</sup> 69,2 % des voitures appartenant aux ménages les plus modestes ne sont pas « pastillées » contre 55,3 % des voitures appartenant aux plus aisés, résultats issus de la vague 1998 du panel « Parc Auto » INRETS-ADEME, SOFRES, [Hivert, 2000].

**Graphique 32 : Puissance fiscale du véhicule le plus puissant selon le revenu par UC**

Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 33 : Puissance fiscale du véhicule le plus puissant selon le cycle de vie du ménage**

Source : ENT 1993-1994

On retiendra donc que la puissance des véhicules dépend plus de la taille du ménage que du revenu. On ne retrouve véritablement un effet du revenu prononcé que pour le dernier quintile qui possède les véhicules les plus puissants. Au regard de ces résultats, il semble que l'effet redistributif de la vignette automobile<sup>1</sup>, supprimée en 2001 pour les particuliers, ait été relativement limité.

## 2 - INÉGALITÉS D'ACCÈS AU VOLANT DES INDIVIDUS

La diffusion de la multimotorisation des ménages, observée depuis une trentaine d'années, traduit une tendance à l'individualisation de l'équipement automobile : d'un bien familial, la voiture devient progressivement un bien individuel pour les jeunes générations. Ce mouvement a été précédé par celui de la généralisation de l'apprentissage de la conduite automobile. Dans cette partie nous déplaçons notre unité d'analyse du ménage vers l'individu afin de mettre en évidence les inégalités d'accès individuel à la voiture particulière. Nous commencerons par étudier les inégalités verticales d'accès au permis de conduire (2.1), avant d'analyser les inégalités d'accès au volant (2.2). Cette dernière étape nous amènera à construire un indicateur d'accès effectif combinant le niveau d'équipement du ménage et l'information concernant la fréquence d'usage individuel du mode.

<sup>1</sup> Rappelons que la vignette automobile a été instituée en 1956 à une époque où posséder une voiture particulière était un privilège. Le caractère initialement progressif de cette taxe a progressivement été remis en cause par la diffusion de la voiture dans l'ensemble des catégories sociales [Berri, 2004].

## **2.1. L'accès au permis de conduire**

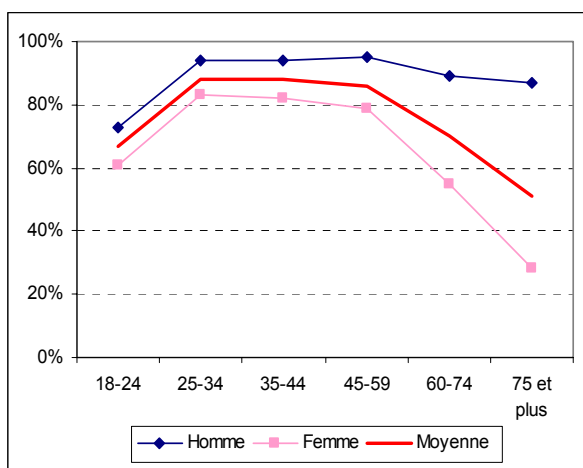
Depuis une vingtaine d'années, la détention du permis de conduire s'est généralisée du fait de l'évolution des modes de vie. Aujourd'hui le permis de conduire est un pré-requis indispensable à une bonne insertion professionnelle et sociale. Parmi les générations les plus anciennes, le passage du permis était beaucoup moins systématique, notamment chez les femmes. Dans un tel contexte, l'analyse du rôle du revenu dans l'obtention du permis doit prendre en compte la génération d'appartenance de l'individu. Après avoir présenté comment les différents facteurs, intervenant dans la probabilité d'accès au permis de conduire ont évolué au cours du temps, on s'interrogera plus spécifiquement sur l'impact du revenu et son évolution chez les générations les plus anciennes, chez celle actuellement en milieu de cycle de vie et enfin chez les plus jeunes.

### **2.1.1. Une affaire de génération**

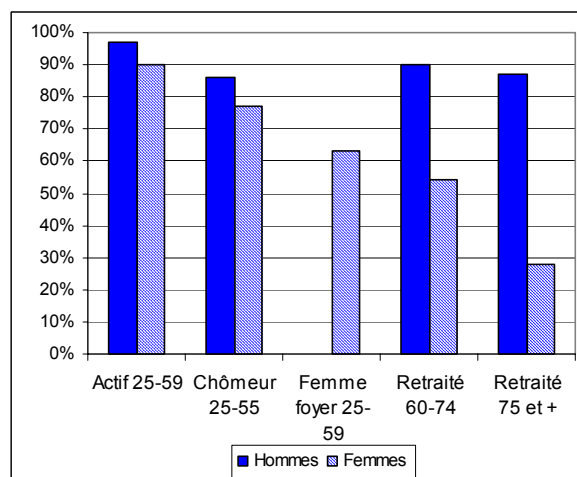
La disposition du permis de conduire est relativement répandue : dans l'agglomération lyonnaise, près de 80 % des personnes âgées de 18 ans et plus, possèdent ce permis en 1995. Ce niveau moyen est bien entendu très dépendant de la date de naissance de l'individu : 70 % des 60-75 ans ont le permis et à peine plus d'un individu sur deux âgé de 75 ans et plus. Le passage du permis n'est pas encore tout à fait systématique dès les premières années de la vie adulte : 87 % des individus âgés de 25 à 59 ans sont titulaires contre à peine plus des deux tiers (67 %) des moins de 25 ans, il peut être affaire de moyens notamment.

Le moindre accès au permis des générations les plus anciennes résulte pour l'essentiel de la faible part des femmes titulaires après 60 ans (Graphique 34). Les raisons de cet important déséquilibre hommes-femmes chez les plus de 60 ans sont à rechercher du côté des modes de vie fortement sexués parmi les générations les plus anciennes (activité professionnelle réduite des femmes, autonomie limitée...) et du côté des référents culturels encore peu enclins à l'émancipation féminine dans les années 50 et 60. Cependant même chez les générations plus récentes on observe une certaine fidélité à la division traditionnelle des rôles puisque les différences hommes-femmes, très marquées parmi les anciennes générations, subsistent actuellement en début et en milieu de cycle de vie.

Ainsi, en 1995, en milieu de cycle de vie, la part des femmes titulaires du permis est inférieure de 14 points à celle des hommes (respectivement 81 % et 95 %). Parmi les actifs, les différences s'estompent devant la nécessité pour tous de pouvoir conduire : 97 % des actifs sont titulaires contre 90 % des actives (71 % des chômeurs hommes et 61 % de leurs homologues féminins) (Graphique 35).

**Graphique 34 : Taux d'accès au permis selon l'âge et le genre**

Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 35 : Taux d'accès au permis selon la position dans le cycle de vie et le genre**

Source : EMD de Lyon 1994-1995

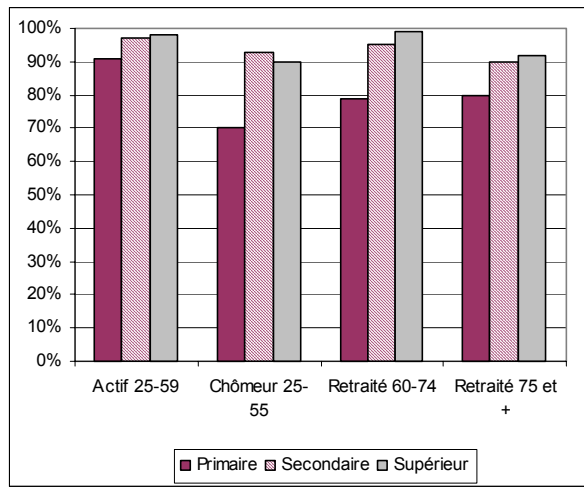
La situation des femmes n'exerçant pas d'activité professionnelle apparaît nettement plus défavorable : seules 63 % des femmes au foyer sont titulaires du permis, soit la part la plus faible des 25-59 ans. Cette situation ne semble pas montrer de signe d'évolution puisque même parmi les plus jeunes de ce groupe (les 25-34 ans) la part des titulaires reste réduite (62 %, contre 64 % pour les 35-44 ans et 60 % pour les 45-59 ans).

Parmi les 18-25 ans, la part des hommes titulaires est également supérieure à celle des femmes (respectivement 73 % contre 61 %) mais les niveaux ne sont pas encore stabilisés pour cette sous-population. Tout juste peut-on dire que les hommes passent plus rapidement le permis que les femmes. Ainsi à génération donnée, il reste un effet du genre qui joue de manière différenciée sur la part des titulaires en fonction de leur activité.

D'autres caractéristiques, comme le niveau d'études de l'individu, entrent dans la compréhension des éléments qui interviennent sur la probabilité d'accès au permis. L'acquisition du permis de conduire suppose la réussite d'un examen qui peut s'avérer difficile pour les personnes dotées d'un faible niveau scolaire, celui-ci peut se traduire par des problèmes de compréhension ou d'illettrisme représentant ainsi de véritables handicaps pour l'obtention du permis.

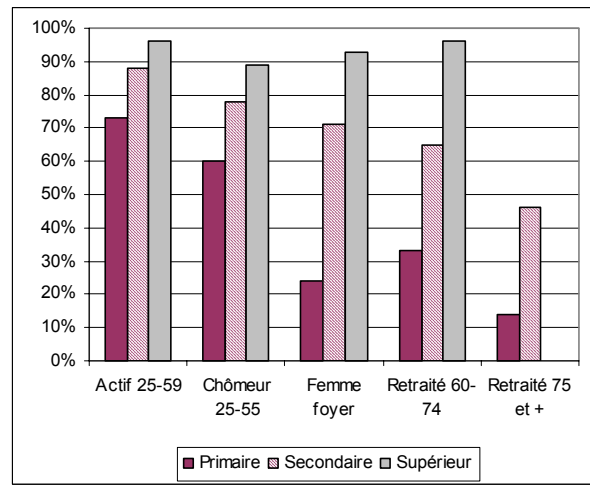
Près de la moitié des personnes n'ayant pas la possibilité de conduire une voiture (48 %) ont un niveau d'études primaire, contre 14 % des titulaires. Disposer d'un faible capital scolaire pénalise plus lourdement les femmes (Graphique 36, Graphique 37), en particulier celles n'exerçant pas d'activité professionnelle. Ainsi, la part des femmes au foyer titulaires du permis varie entre 24 % et 93 % des moins diplômées aux diplômées du supérieur. On notera que la part des titulaires parmi les diplômées du supérieur est assez peu sensible au statut.

**Graphique 36 : Taux d'accès au permis de conduire selon le cycle de vie et le niveau d'études des hommes**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 37 : Taux d'accès au permis de conduire selon le cycle de vie et le niveau d'études des femmes**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Le niveau d'études est très lié à la génération et au revenu : les moins diplômés sont souvent les plus âgés et les plus modestes. Ces effets peuvent se cumuler, ainsi on peut penser que les moins diplômés modestes sont d'autant plus dissuadés de passer le permis que la formation à la conduite engendre des coûts importants, surtout lorsqu'elle est rallongée du fait des difficultés à obtenir le permis. Ces liens étroits rendent souvent difficiles une mesure de l'impact spécifique du niveau d'études, les effectifs ne permettant pas toujours de décorréliser les différents effets. Par la suite, l'effet du niveau d'études sera présenté dès que les effectifs le permettront.

On retiendra que les effets générationnels sont particulièrement nets chez les femmes qui ne sont que 55 % à posséder le permis entre 60 et 74 ans et seulement 28 % après (respectivement 89 % et 87 % pour les hommes). En milieu de cycle de vie la détention du permis reste sensible au genre mais de manière différenciée selon le statut d'activité. Enfin une fois la génération, le genre et le statut déterminés, la part des détenteurs du permis de conduire est plus ou moins sensible au niveau d'études, un faible niveau d'instruction s'avère tout particulièrement pénalisant pour les femmes n'exerçant pas d'activité professionnelle. Ce détour par les différenciations socio-économiques d'accès au permis va nous permettre maintenant de mieux analyser et mesurer les inégalités verticales d'accès au permis. Les déterminants mis en évidence précédemment montrent qu'une mesure précise de l'impact du revenu suppose de désagréger la population par groupes sociaux relativement homogènes au regard du cycle de vie et du genre. C'est la démarche que nous privilégierons dans la partie suivante.

### 2.1.2. Une mesure des inégalités d'accès au permis de conduire

Au niveau global, l'impact du revenu fait varier la part des titulaires de 60 % à 94 % du premier au dernier quintile. Mesurées grâce aux indices de concentration en classant la population par revenu du ménage par UC croissant, les inégalités d'accès au permis de conduire sont faibles. Chez les hommes, ces inégalités sont très réduites, elles sont en revanche significatives chez les femmes (Tableau 16).

**Tableau 16 : Ecarts interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au permis de conduire**

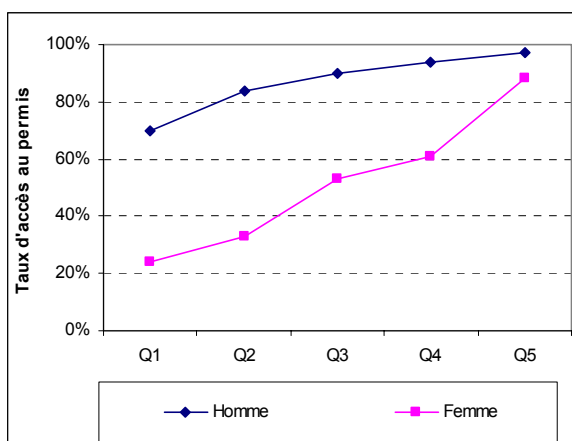
	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au permis	Revenu par UC
Ensemble des individus (> 17 ans)	1,6	0,086	0,307
Homme	1,2	0,040	0,309
Femme	2	0,132	0,305

Source : EMD de Lyon 1994-1995

#### 2.1.2.1. Après 60 ans des inégalités très importantes chez les femmes

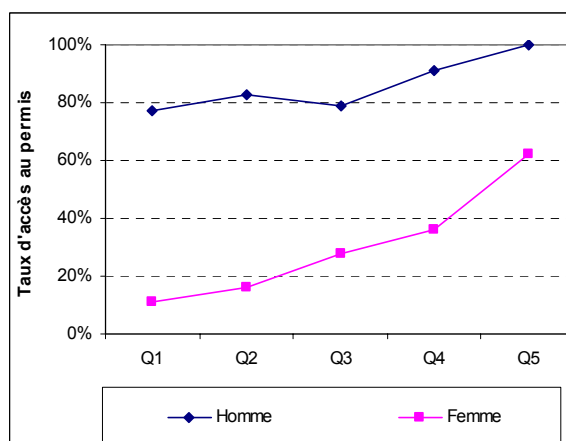
Le revenu est beaucoup plus discriminant chez les femmes. Parmi les 60-74 ans les plus aisées ont une probabilité d'avoir accès au permis 3,7 fois plus importante que les plus modestes (5,6 parmi les 75 ans et plus). Chez les hommes son effet est plus nuancé : le rapport entre quintiles extrêmes s'élève à 1,4 (1,3 parmi les 75 ans et plus) (Graphique 38, Graphique 39).

**Graphique 38 : Taux d'accès au permis des 60-74 ans selon le revenu**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 39 : Taux d'accès au permis des 75 ans et plus selon le revenu**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Des revenus importants permettent de diminuer les écarts inter-genres. Toutefois, si la réduction est significative parmi les jeunes retraités, les écarts restent très prononcés chez les plus âgés (Graphique 38, Graphique 39). Après 75 ans, on se trouve dans une configuration où les différences liées au genre priment sur celles liées aux revenus : les femmes du dernier quintile sont moins fréquemment titulaires que les hommes du 1<sup>er</sup> quintile, ce qui n'est pas le cas chez les

retraités les plus jeunes.

Le Tableau 17 confirme que les inégalités d'accès au permis sont tout à fait significatives chez les femmes nées avant 1934, tandis que chez les hommes la valeur des indices ne permet pas de conclure en l'existence d'inégalités. Les inégalités d'accès au permis des femmes de plus de 75 ans sont même supérieures aux inégalités de revenu. La distinction de deux tranches d'âge parmi les plus de 60 ans montre néanmoins que les inégalités d'accès au permis des femmes se sont significativement redressées pour celles nées après 1920. En résumé, chez les plus de 60 ans le revenu n'a pas d'incidence quant à l'accès des hommes au permis, alors que chez les femmes il constitue une variable très discriminante. Ces résultats datent de 1995, on peut penser qu'en 10 ans les écarts inter-genres se sont réduits. Chez les hommes le revenu a probablement pu avoir un effet sur l'âge d'obtention du permis, les plus modestes ayant eu un accès plus tardif<sup>1</sup>.

**Tableau 17 : Ecarts interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au permis de conduire des plus de 60 ans**

	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au permis	Revenu par UC
Retraité ou inactif 60-74 ans	2,1	0,139	0,291
Homme	1,4	0,019	0,294
Femme	3,7	0,237	0,286
Retraité ou inactif 75 ans et plus	3	0,219	0,320
Homme	1,3	0,043	0,318
Femme	5,6*	0,345	0,302

Source : EMD de Lyon 1994-1995

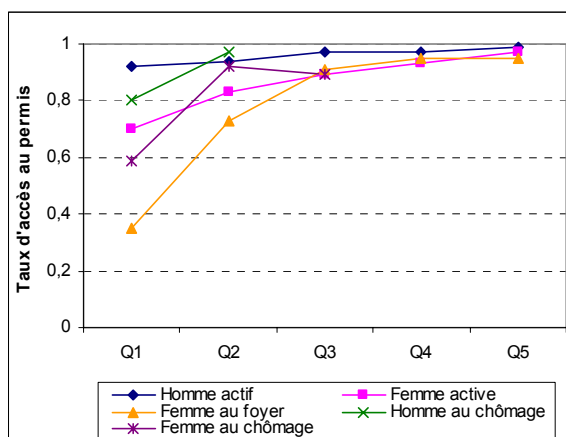
#### 2.1.2.2. *En milieu de cycle de vie, des inégalités concentrées sur les femmes au foyer*

La quasi-totalité des actifs de l'agglomération (94 %) disposent du permis de conduire. La part des titulaires passe de 70 % à 97 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile chez les femmes (respectivement 92 % et 99 % chez les hommes). Les écarts inter-genres se resserrent ainsi du 1<sup>er</sup> au dernier quintile principalement grâce au rattrapage des femmes aisées (Graphique 40).

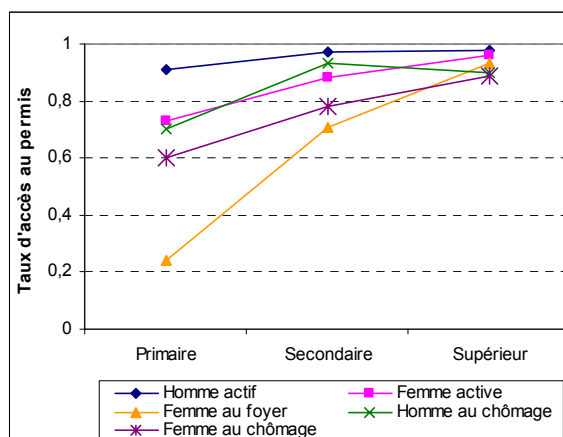
Les effectifs disponibles chez les actifs offrent la possibilité d'analyser l'impact du niveau d'études chez les hommes comme chez les femmes en le décorrélant de celui du revenu. Cette analyse confirme cependant que l'effet du niveau d'études est en grande partie repris par l'effet du revenu. Tout juste peut-on dire que disposer d'un faible capital scolaire pénalise un peu plus les femmes, en particulier les plus modestes.

<sup>1</sup> Cette hypothèse semble confirmée par les données de l'ENT (1993-1994) puisque qu'un écart est perceptible concernant l'âge d'accès au permis des hommes de plus de 60 ans. Cet écart significatif chez les plus âgés (de l'ordre de 6 ans entre le 1<sup>er</sup> et le dernier quintile) se réduit considérablement chez les retraités de 60-74 ans (de l'ordre de 1,5 an).



**Graphique 40 : Taux d'accès au permis des 25-59 selon le revenu**

Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 41 : Taux d'accès au permis des 25-59 ans selon le niveau d'études**

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Mesurées grâce aux indices de concentration, les inégalités d'accès au permis sont très faibles chez les actifs (0,025) certainement parce que l'exercice d'une activité professionnelle rend souvent incontournable la détention du permis de conduire (Tableau 18). Elles restent un peu plus marquées chez les femmes que chez les hommes bien que les inégalités de revenu, à statut donné, soient supérieures chez les hommes. Etre titulaire du permis de conduire apparaît comme une formalité qui souffre peu d'exceptions. Même parmi les femmes les moins diplômées, la valeur de l'indice de concentration reste faible (0,083).

**Tableau 18 : Ecarts interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au permis de conduire des 25-59 ans**

	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au permis	Revenu par UC
Actif à plein temps 25-59 ans	1,2	0,025	0,266
- Homme	1,1	0,013	0,275
- Femme	1,4	0,046	0,253
Chômeur 25-59 ans	1,4	0,074	0,328
- Homme	1,3*	0,026	0,359
- Femme	1,7*	0,129	0,292
Femme au foyer 25-59 ans	2,7	0,241	0,343

\*Effectifs faibles, résultats peu significatifs

Source : EMD de Lyon 1994-1995

A priori chez les chômeurs<sup>1</sup> l'impact du revenu sur la part des titulaires du permis devrait être semblable à celui observé chez les actifs, puisqu'à l'exception des chômeurs n'ayant jamais travaillé, un chômeur est un actif momentanément privé d'emploi. Pourtant, les inégalités

<sup>1</sup> Les situations de chômage prennent des formes très variées : chômage d'insertion chez les jeunes, de précarité parmi les peu qualifiés, de rejet pour les plus âgés... La sous-population des chômeurs constitue donc un groupe très hétérogène et le faible effectif disponible rend toute décorrélation liée à l'âge ou au niveau d'études impossible. Ainsi, les résultats présentés pour ce groupe ne pourront être détaillés et restent quelques fois difficilement interprétables.

d'accès au permis de conduire chez les chômeurs sont plus importantes que chez les actifs (respectivement 0,074 et 0,025). Le revenu reste peu discriminant dans l'accès au permis des hommes (0,026) en revanche pour les femmes son impact est significatif (0,129) (Tableau 18). Les femmes du 1<sup>er</sup> quintile ne sont pas plus de 60 % à disposer du permis contre 80 % chez les hommes (respectivement 70 % et 92 % chez les actifs). Or disposer du permis de conduire (voire d'une voiture) est souvent la condition implicite (ou explicite) pour accéder au premier emploi ou pour se réinsérer dans la vie professionnelle. Et face à la parcellisation des horaires, à la variabilité des lieux de travail et à leur dispersion géographique, la non-disponibilité du permis rend toute possibilité de retour à l'emploi encore plus problématique. Or l'accès au permis reste en partie conditionnée par le revenu chez les femmes de sorte que les plus aisées bénéficient de meilleures conditions que les plus modestes.

Nous l'avons vu précédemment, les femmes au foyer cumulent les handicaps concernant l'accès au permis : le genre, l'inactivité, un faible niveau d'études et de revenu (40 % des femmes au foyer appartiennent au 1<sup>er</sup> quintile) : rappelons que moins des deux tiers sont titulaires du permis. Leur accès au permis de conduire est beaucoup plus sensible au revenu que ne l'est celui des femmes actives (Graphique 40). Les femmes au foyer les plus modestes, ne sont que 35 % à disposer du permis contre 73 % pour celles du 2<sup>ème</sup> quintile et 90 % ou plus dès le 3<sup>ème</sup> quintile. Les niveaux sont ainsi multipliés par 2,7 du 1<sup>er</sup> au dernier quintile et les inégalités mesurées grâce aux indices de concentration sont très importantes (0,241) (Tableau 18). Les inégalités d'accès au permis varient également sensiblement selon le niveau d'études : parmi les moins diplômées les inégalités d'accès au permis sont supérieures aux inégalités de revenu (respectivement 0,392 et 0,237). Ces inégalités se réduisent considérablement parmi les femmes disposant d'un niveau d'études secondaire (0,170) tandis qu'elles disparaissent complètement chez les diplômées du supérieur. Compte tenu des effectifs disponibles, il n'y a pas de décorrélation possible entre le niveau d'études et le revenu.

### ***2.1.2.3. Chez les jeunes, des inégalités plus fortes chez les femmes***

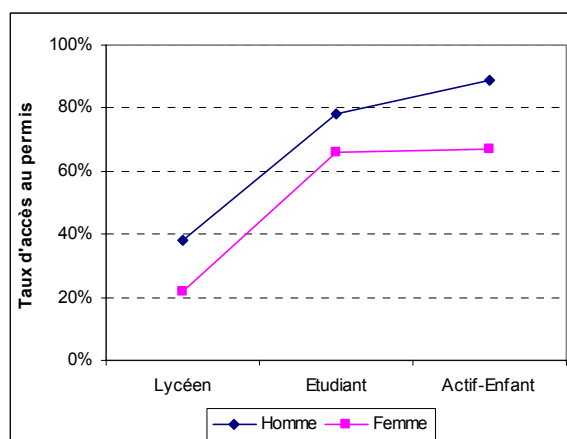
La détention du permis de conduire connaît une évolution exponentielle entre 18 et 25 ans. Pour beaucoup de jeunes adultes l'obtention du permis marque la fin de l'adolescence et l'entrée dans la vie adulte. Elle revêt une importance symbolique très particulière puisqu'elle s'inscrit dans un processus d'acquisition d'autonomie vis-à-vis des parents [Flamm, 2004]. Chez les lycéens de plus de 18 ans qui résident chez leurs parents, le niveau d'accès est le plus faible de la population (31 %) mais la situation est temporaire. La détention du permis de conduire commence à se généraliser quelques années plus tard : lorsqu'ils deviennent étudiants (72 % sont titulaires) et

lorsqu'ils entrent dans la vie active (80 % sont titulaires). Les « jeunes » rattachés aux ménages les plus aisés obtiennent-ils plus rapidement leur permis que les autres ?

Premier constat, les inégalités liées au genre sont perceptibles en début de cycle de vie. Qu'elles soient lycéennes, étudiantes ou actives, en matière d'acquisition du permis, les filles sont en « retard » par rapport aux garçons (Graphique 42). Les différences inter-genres tendent même à se renforcer chez les jeunes actifs où tout juste les deux tiers des femmes sont titulaires (67 %) contre 89 % des hommes. Les différentiels d'accès selon le genre sont particulièrement marqués parmi les trois premiers quintiles de revenu. Pour neutraliser les effets liés à la localisation résidentielle, notre échantillon est circonscrit aux résidents de périphérie (1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne). Ainsi, en périphérie 37 % des filles du premier quintile sont titulaires, contre 59 % des garçons (Graphique 43).

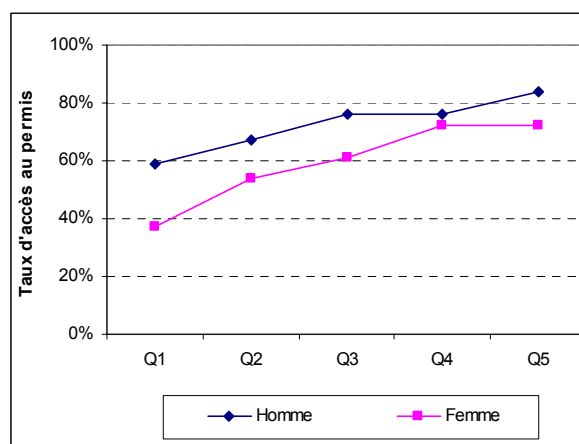
Deuxième constat, le revenu est beaucoup plus discriminant chez les filles : les niveaux d'accès doublent presque du 1<sup>er</sup> au dernier quintile, alors qu'ils gagnent 42 % chez les garçons). Les différenciations inter-genres s'estompant nettement chez les deux derniers quintiles, c'est tout particulièrement dans les foyers modestes que les garçons semblent avoir un accès plus privilégié au permis de conduire que leurs homologues féminins.

**Graphique 42 : Taux d'accès au permis des jeunes adultes selon le genre**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 43 : Taux d'accès au permis des enfants résidant en périphérie selon le genre et le revenu par UC**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Une mesure des inégalités d'accès au permis de conduire selon le genre peut être donnée grâce aux indices de concentration (Tableau 19). En résumé, on ne peut pas conclure en l'existence d'inégalités d'accès au permis parmi les hommes de 18-24 ans. En revanche, chez les jeunes femmes, il semble que le fait d'appartenir à un ménage modeste diminue les possibilités de

passer du permis avant 25 ans. Désagrégés par statut<sup>1</sup> (lycéens, étudiants, jeunes actifs), les résultats confirment les constats formulés ci-dessus.

**Tableau 19 : Ecarts interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au permis de conduire des 18-24 ans vivant chez leurs parents**

	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au permis	Revenu par UC
Enfant lycéen 18-20 ans	1,1	0,027	0,307
- Homme	1,0*	0,001*	0,306*
- Femme	1,3*	0,083*	0,303*
Enfant étudiant 18-25 ans	1,3	0,036	0,272
- Homme	1,1	-0,006	0,262
- Femme	1,4	0,064	0,279
Enfant actif à plein temps 18-25 ans	1,3	0,039	0,293
- Homme	1,1*	0,015*	0,284*
- Femme	1,4*	0,095*	0,305*

\* Effectifs faibles, résultats peu significatifs

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Bien que l'achat d'une voiture ne soit pas toujours possible dans les foyers à bas revenu, les parents encouragent leurs enfants à mettre de l'argent de côté pour passer leur permis et ils semblent disposés à y consentir un effort financier. Ces parents projettent à travers leurs enfants ce qu'ils n'ont pu obtenir eux-mêmes et qu'ils vivent comme un lourd handicap [Beauvais et Fouquet, 2001 ; Coutard et al., 2001]. Toutefois les niveaux d'accès au permis différenciés selon le genre suggèrent que les familles modestes octroient un privilège à leurs garçons qu'elles refusent plus facilement à leurs filles, ce qui contribue à creuser très tôt les écarts masculins-féminins quant à l'accès à la mobilité autonome. Ce constat est à rapprocher du thème de l'autonomie accordée par les parents à leurs enfants qui apparaît comme un critère majeur de différenciation sexuelle en particulier au sein des classes populaires [Schwartz, 1990 ; Buffet, 2003].

En résumé, le revenu<sup>2</sup> ne constitue pas un facteur discriminant de l'accès au permis des hommes, quels que soient la génération, le statut ou l'âge. Ce n'est pas le cas chez les femmes. Chez les plus de 60 ans, les inégalités de revenu viennent renforcer d'importantes inégalités horizontales de genre et de génération. En milieu de cycle de vie, chez les femmes au foyer ou à la recherche

<sup>1</sup> Les effectifs sont toutefois insuffisants pour analyser l'impact du revenu selon le statut et le genre.

<sup>2</sup> Des différenciations d'accès au permis de conduire selon le capital scolaire ont été mises en évidence, toutefois les corrélations sont importantes entre le niveau d'études de l'individu majeur et le revenu du ménage de même qu'entre le niveau d'études et l'âge de l'individu et à cycle de vie donné, les effectifs ne permettent pas de décorrélérer ces effets. C'est pourquoi, bien que la disposition d'un faible niveau d'études semble pénaliser les possibilités d'accès au permis des femmes essentiellement et en particulier des plus modestes, il est impossible d'évaluer précisément l'impact du capital culturel.

d'un emploi, la part des titulaires est très dépendante du revenu. L'obtention du permis de conduire apparaît un peu moins liée aux ressources financières du ménage chez les actives. La situation des femmes au foyer reste la plus préoccupante puisque la part des titulaires n'augmente pas, même parmi les plus jeunes. Ces inégalités « sexuées » d'accès au permis selon le revenu pénalisent également les jeunes femmes, mais plus faiblement. A l'évidence, le renouvellement des générations se traduit par une très nette réduction des inégalités d'accès au permis entre hommes et femmes, mais ce mouvement oublie certaines femmes, en particulier celles n'exerçant pas d'activité professionnelle.

## **2.2. L'accès des individus au volant**

La voiture particulière est le mode qui enregistre les meilleures performances, en termes de temps de déplacement notamment, pour relier des lieux de résidence, de travail, d'approvisionnement ou de loisirs, toujours plus dispersés. Les possibilités d'accès régulier à la voiture particulière en tant que conducteur, modifient de manière importante les niveaux et les comportements de mobilité quotidienne et constitue un enjeu fort en termes de pratiques de déplacement. Ces possibilités d'accès dépendent dans un premier temps des possibilités d'accès au permis de conduire et du niveau de motorisation des ménages, celles-ci étant principalement liées à la génération, au genre et au statut pour la première, au revenu du ménage et à l'âge (génération et cycle de vie) pour la deuxième. Les inégalités d'accès au volant résultent donc d'une combinaison entre les inégalités d'accès au permis et les inégalités de motorisation des ménages, elles offrent ainsi une vision synthétique des deux types d'inégalités précédemment analysées. Après avoir précisé les modalités de construction de l'indicateur d'accès au volant que nous avons retenu, nous proposons d'analyser les inégalités horizontales et verticales qui influent sur les probabilités d'accès à *l'automobilité*.

### **2.2.1. Un indicateur synthétique d'accès au volant**

La possession du permis de conduire de même que le niveau de motorisation du ménage ne donnent qu'une information incomplète des possibilités d'accès individuel et régulier au volant. Pour préciser ce niveau, un indicateur synthétique d'accès effectif au volant, combinant le nombre de voitures particulières à disposition<sup>1</sup> du ménage, le nombre de détenteurs du permis de

---

<sup>1</sup> Dans l'EMD de Lyon, les voitures à disposition représentent celles dont le ménage peut disposer qu'il en soit ou non propriétaire. Les véhicules professionnels, par exemple, dont le ménage peut bénéficier même en dehors des activités professionnelles sont inclus dans cette catégorie. L'écart entre le nombre de voitures particulières possédées et le nombre de voitures particulières à libre disposition est très faible : 94 % des voitures disponibles appartiennent au ménage.

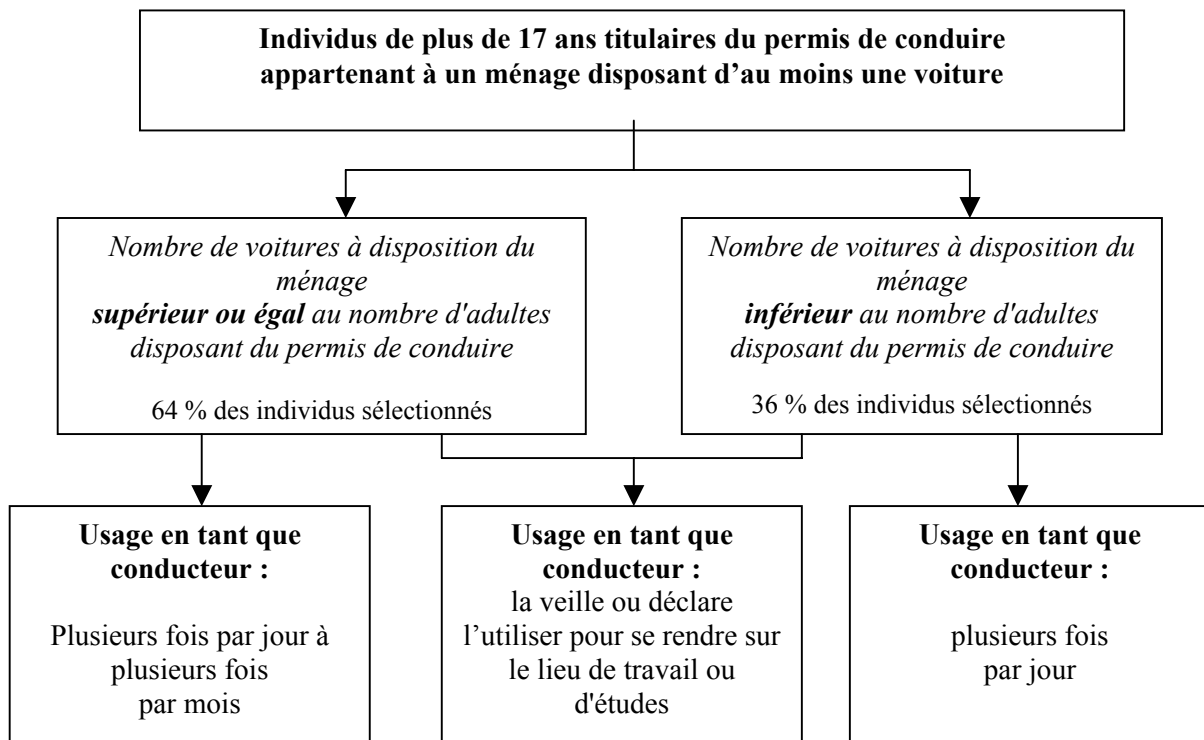
conduire dans le ménage et la fréquence individuelle des déplacements en tant que conducteur d'une voiture particulière a donc été construit (Tableau 20). Pour qu'une personne soit considérée comme « accédante au volant », elle doit :

- premièrement, avoir 18 ans ou plus, disposer du permis de conduire et appartenir à un ménage disposant d'au moins une voiture particulière ;
- deuxièmement, elle doit l'utiliser en tant que conducteur.

Les individus appartenant à des ménages dans lesquels **le nombre de voitures particulières à disposition est supérieur ou égal au nombre d'adultes disposant du permis** sont considérés comme ayant accès au volant si ils remplissent l'une des conditions suivantes :

- soit ils déclarent utiliser une voiture particulière en tant que conducteur de plusieurs fois par jour à plusieurs fois par mois ;
- soit ils déclarent l'utiliser plus exceptionnellement ou jamais : dans ce dernier cas, seront considérées comme ayant malgré tout accès au volant, les personnes qui déclarent par ailleurs, soit des déplacements **en tant que conducteur** la veille ou encore celles qui déclarent aller au travail en voiture conducteur.

**Tableau 20 : Modalités de construction de l'indicateur d'accès au volant**



Les personnes appartenant à des ménages dans lesquels **le nombre de voitures à disposition est inférieur au nombre de personnes ayant le permis** (cas où la voiture est en partage) sont

considérées comme ayant accès au volant si elles remplissent l'une des conditions suivantes :

- soit elles déclarent utiliser une voiture **en tant que conducteur** plusieurs fois par jour ;
- soit elles déclarent l'utiliser moins souvent, mais se sont déplacées **en voiture conducteur** la veille ou encore elles déclarent se rendre habituellement à leur lieu de travail ou d'étude en voiture conducteur.

Ces critères de définition donnent plutôt une vision élargie de l'accès au volant, puisqu'ils prennent en compte des personnes déclarant par exemple n'utiliser la voiture en tant que conducteur que plusieurs fois par mois (dans les ménages où le nombre de voitures à disposition est supérieur ou égal au nombre d'adultes disposant du permis de conduire). S'ils peuvent être contestables à certains égards, ils induisent cependant relativement peu d'arbitraire dans la classification des individus<sup>1</sup>.

### 2.2.2. Un accès lié au cycle de vie, au genre et à la localisation

Le processus d'individualisation de la voiture n'est pas encore totalement achevé et l'accès régulier et autonome à la voiture n'est pas garanti pour tous. Dans l'agglomération lyonnaise, en 1995, six adultes sur dix disposent d'un accès individuel et régulier au volant. Lorsqu'ils disposent du permis de conduire, moins d'un quart des individus (24 %) n'ont pas accès au volant et cette part se réduit encore (18 %) parmi les titulaires du permis appartenant à un ménage motorisé.

#### 2.2.2.1. *Des besoins et des contraintes variables*

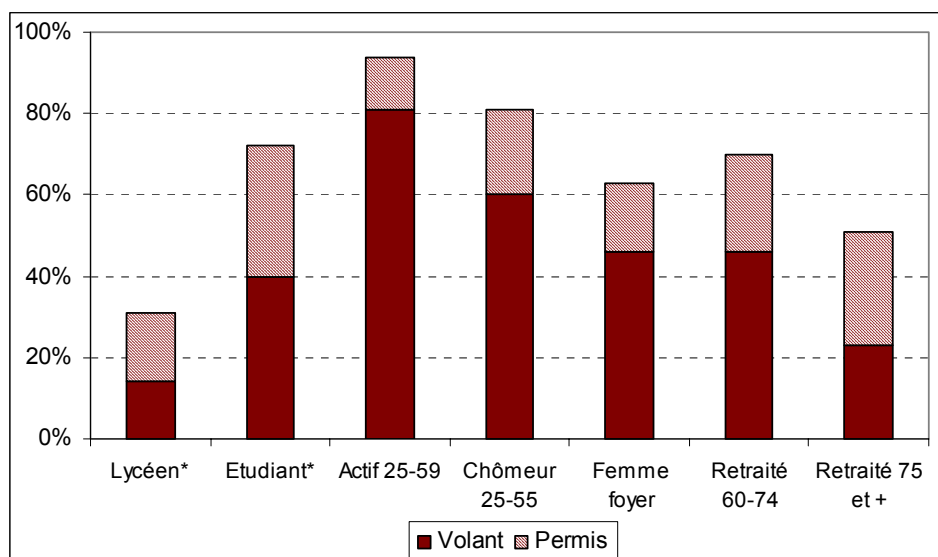
La part des accédants au volant est dépendante de la génération mais également de l'âge qui renvoie à une certaine problématique des besoins, des contraintes et des opportunités. La position de l'individu dans le cycle de vie apparaît donc comme le facteur le plus déterminant, dans la mesure où à un instant t, cette variable agrège les effets de la génération, de l'âge ainsi que l'impact du statut d'occupation (Graphique 44). En 1995 à Lyon, très peu de lycéens (14 %) disposent régulièrement d'une voiture particulière et chez les étudiants l'accès est encore loin d'être généralisé (40 %). Une nécessité moins pressante de conduire son propre véhicule ainsi que l'absence de revenus propres expliquent la faible part d'accédants parmi les moins de 25 ans. L'entrée dans la vie active représente une étape charnière, certainement parce que disposer d'un

---

<sup>1</sup> Les cas délicats constitués par les individus appartenant à un ménage disposant de moins de voitures que de permis et qui déclarent utiliser la voiture en tant que conducteur plusieurs fois par semaine mais ne l'ont pas utilisée la veille et ne vont pas habituellement à leur lieu de travail ou d'études en voiture conducteur sont rares (3% de la population, considérés comme non-accédants selon la définition ci-dessus).

accès régulier à la voiture élargit le bassin d'emplois potentiels. Ainsi, 69 % des jeunes actifs vivant encore chez leurs parents et plus de 8 actifs sur dix âgés de 25 à 59 ans sont accédants. Pour ces actifs, la disponibilité régulière d'une voiture permet de combiner un emploi du temps fortement contraint par la vie professionnelle et familiale. Comparativement les chômeurs ont un faible niveau d'accès (60 % soit 21 points de moins que la part des titulaires du permis de conduire) sans doute lié à leurs faibles ressources financières, qui rendent difficiles l'achat et l'entretien d'une voiture. Moins d'une femme au foyer sur deux (46 %) peut utiliser régulièrement une voiture pour accompagner ses enfants ou gérer l'intendance du ménage, bien que ces activités, en particulier celles liées aux achats, soient plus facilement réalisables en voiture, d'autant plus que les déplacements se font souvent en compagnie de jeunes enfants.

**Graphique 44 : Taux d'accès au permis et taux d'accès effectif au volant selon le cycle de vie**



*Lecture : 94 % des actifs de 25-59 ans sont titulaires du permis de conduire et 81 % accèdent au volant.*

*\*Âgés de 18 ans et plus*

*Source : EMD de Lyon 1994-1995*

Par rapport aux individus en milieu de cycle de vie mais également au regard de la part des titulaires du permis dans cette sous-population, les retraités disposent d'un faible accès au volant. Moins de la moitié (46 %) des jeunes retraités accèdent au volant (alors que 70 % sont titulaires du permis), les handicaps allant croissant avec l'âge, moins d'un quart des 75 ans et plus disposent encore régulièrement et de manière autonome d'une voiture particulière (alors que 51 % sont titulaires du permis). Cette situation est à rapprocher de leur appartenance générationnelle ainsi que de la modification des besoins et des capacités physiques du fait de l'avancée en âge. A partir de 60 ans et plus encore après 75 ans, les ménages sont de taille plus

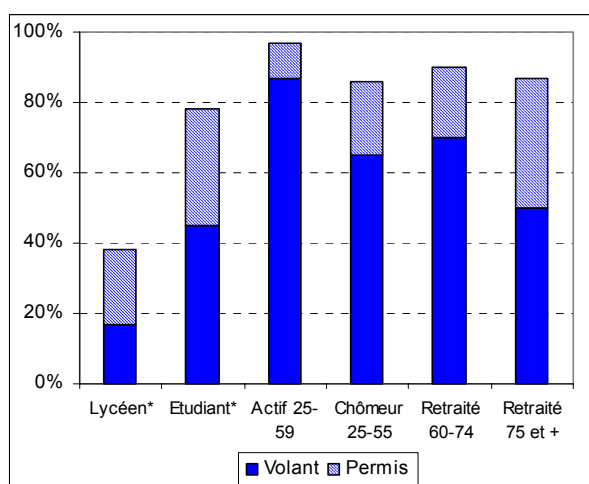


réduite, les déplacements plus souvent réalisés autour du domicile et certains individus sont contraints de se démotoriser pour des raisons de santé.

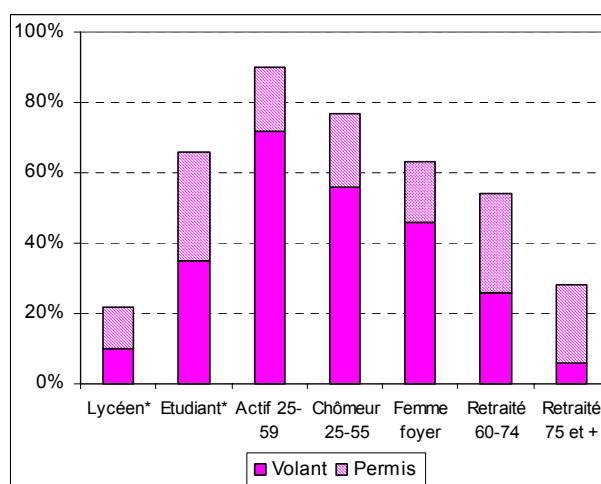
### 2.2.2.2. Une priorité accordée aux hommes

En 1995, dans l'agglomération lyonnaise, moins d'une femme sur deux (48 %) dispose d'un accès autonome et régulier à la voiture en tant que conducteur, soit un écart de 25 points par rapport à la situation des hommes (73 %). Même chez les 25-59 ans le différentiel reste important : 83 % d'hommes accédants contre 63 % de femmes et il se maintient quelle que soit la position dans le cycle de vie (Graphique 45, Graphique 46).

**Graphique 45 : Taux d'accès au permis et taux d'accès effectif au volant des hommes**



**Graphique 46 : Taux d'accès au permis et taux d'accès effectif au volant des femmes**



Lecture : 85 % des chômeurs sont titulaires du permis de conduire et 65 % ont accès au volant.

\*Âgés de 18 ans et plus

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Lecture : 65 % des femmes au foyer sont titulaires du permis de conduire et 46 % ont accès au volant.

\*Âgés de 18 ans et plus

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Cette différenciation liée au genre n'est pas uniquement imputable au moindre accès au permis des femmes (cf.2.1). Parmi les individus titulaires du permis et appartenant à un ménage motorisé dans lequel la voiture est en « partage », les non-accédants au volant sont principalement des femmes (près de 59 % en moyenne et 70 % parmi les 25-59 ans) ce qui reflète assez nettement l'attribution de la voiture à l'homme lorsqu'un seul véhicule est disponible dans le ménage. Ainsi, dans les ménages où le nombre de voitures est inférieur au nombre de permis, seules 40 % des femmes titulaires du permis de conduire disposent régulièrement d'un véhicule pour se déplacer (contre 69 % des hommes).

Alors que l'on pouvait penser que l'accès plus limité des femmes au niveau global viendrait pour partie de leur moindre taux d'activité, on constate, que même chez les actifs, la part des femmes « accédantes » reste inférieure de 15 points à celle des hommes (respectivement 72 % et 87 %) et l'écart se maintient en grande partie parmi les titulaires du permis (90 % d'accédants hommes

contre 80 % d'accédantes). Ce partage en faveur des hommes peut s'expliquer par leurs distances domicile-travail supérieures de l'ordre de 30 %, dans l'agglomération lyonnaise.

Chez les générations les plus anciennes les écarts inter-genres sont encore plus marqués (70 % d'accédants et 26 % d'accédantes parmi les 60-74 ans, respectivement 50 % et 6 % après 74 ans). Parmi les titulaires du permis les différences restent très significatives (79 % d'accédants et 48 % d'accédantes parmi les 60-74 ans, respectivement 57 % et 23 % après 74 ans). Il est vrai que chez les couples de retraités rares sont les ménages qui conservent une éventuelle deuxième voiture et chez les ménages mono-motorisés le volant reste sans doute entre les mains de l'époux conformément aux habitudes « établies ». C'est pourquoi lorsqu'elles se retrouvent seules beaucoup de femmes refusent de conduire par peur ou manque d'habitude et de pratique pendant des années de vie en couple.

### ***2.2.2.3. Des niveaux d'accès au volant croissants du centre à la périphérie***

La localisation résidentielle au sein de l'agglomération modifie également les niveaux d'accès au volant (Graphique 47). Un individu sur deux habitant le centre accèdent au volant. La part des « accédants » augmente ensuite progressivement lorsque l'on s'éloigne des zones les plus centrales, pour atteindre un maximum de 73 % en 2<sup>ème</sup> couronne. Cette augmentation a trait à une structure démographique plus jeune dans les périphéries<sup>1</sup> et au développement de la multimotorisation des ménages : une même accessibilité aux emplois, aux commerces, aux activités sociales et culturelles nécessite en effet un accès plus important au volant en périphérie qu'en centre ville.

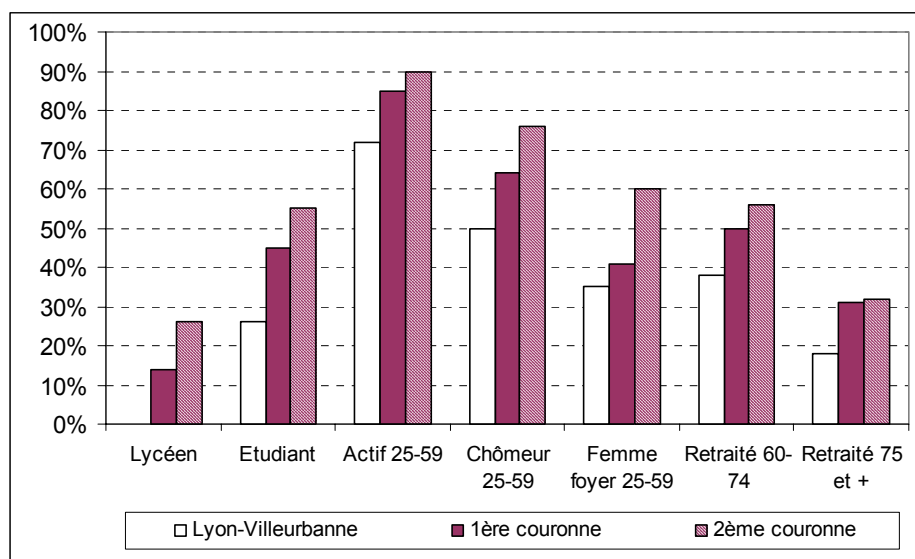
Pour ceux qui n'ont pas encore intégré la vie active, la localisation résidentielle apparaît comme le facteur le plus déterminant de l'accès au volant. La possibilité de pouvoir conduire régulièrement une voiture est en quelque sorte accélérée par une localisation éloignée du centre. Aucun lycéen résidant à Lyon ou Villeurbanne ne dispose d'un accès régulier à la voiture en tant que conducteur, alors que cette situation concerne plus d'un quart (26 %) de leurs homologues vivant en 2<sup>ème</sup> couronne. De même la part des accédants passe de 26 % à 55 % pour les étudiants, du centre à la 2<sup>ème</sup> couronne. En milieu de cycle de vie, résider en périphérie est une incitation forte à la motorisation pour les femmes au foyer et les chômeurs : les niveaux d'accès gagnent respectivement 71 % et 52 %. L'évolution est moins prononcée chez les actifs (+25 %) puisque même lorsqu'ils habitent dans le centre, plus de 7 actifs sur 10 (72 %) utilisent régulièrement une voiture en tant que conducteur. Pour les retraités les différentiels d'accès entre le centre et la

---

<sup>1</sup> Les niveaux d'accès au volant varient entre 63 % dans le centre et 83 % en 2<sup>ème</sup> couronne parmi les 25-59 ans.

périphérie varie entre +18 points parmi les plus jeunes et +14 points chez les plus âgés.

**Graphique 47 : Taux d'accès au volant selon le cycle de vie et la localisation résidentielle**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Ce premier cadrage permet de dresser le profil socio-économique des non-accédants. Il s'agit le plus souvent de femmes seules, inactives, âgées et habitant le centre. Seulement 15 % des femmes, cumulant ces caractéristiques, disposent d'un accès autonome au volant. A l'inverse plus de 94 % des hommes de 25-59 ans actif, résidant en 2<sup>ème</sup> couronne peuvent utiliser une voiture pour leurs déplacements quotidiens. L'analyse des caractéristiques individuelles intervenant dans la détermination du niveau d'accès au volant a fait apparaître un système d'opportunités et de contraintes différenciées selon la position dans le cycle de vie, le genre et la localisation résidentielle, c'est pourquoi nous nous interrogeons dorénavant sur le rôle spécifique du revenu à l'intérieur des différentes sous-populations repérées.

### 2.2.3. Analyse et mesure des inégalités d'accès au volant

Globalement, la probabilité d'accéder au volant fait plus que doubler entre le 1<sup>er</sup> et le dernier quintile de revenu par UC (de 37 % à 78 %). Les inégalités d'accès au volant, mesurées sur l'ensemble de la population grâce aux indices de concentration, sont significatives (0,144), elles sont nettement supérieures aux inégalités d'accès au permis de conduire (0,086) mais inférieures aux inégalités de motorisation (0,165). Les inégalités verticales sont faibles chez les hommes et très importantes chez les femmes (Tableau 21). Ainsi entre les ménages les plus modestes et les ménages les plus aisés, le niveau d'accès au volant des femmes triple. Qu'en est-il de ces inégalités apparentes une fois contrôlé l'effet des autres facteurs explicatifs ?

**Tableau 21 : Ecarts interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au volant**

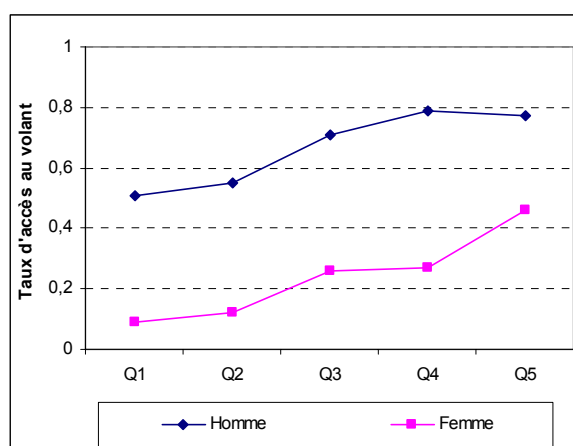
	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au volant	Revenu par UC
Ensemble des individus (>17 ans)	2,1	0,144	0,307
- Homme	1,6	0,091	0,309
- Femme	3	0,203	0,305

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### 2.2.3.1. Chez les plus de 60 ans, des « accédantes » très rares

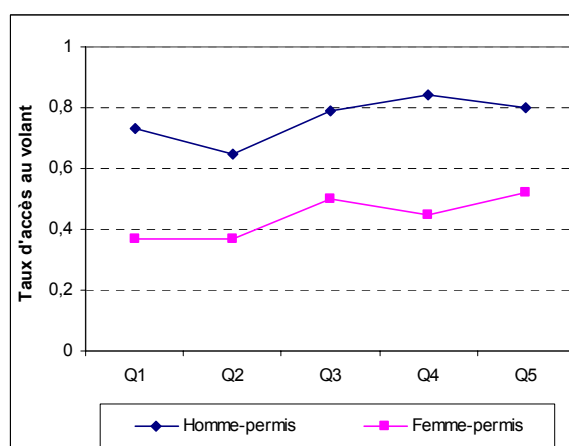
Pour les individus nés entre 1920 et 1934, les possibilités d'accès au volant ont été fortement déterminées par le revenu et le sexe. La part des « accédants » gagne 36 points du 1<sup>er</sup> au dernier quintile (de 26 % à 62 %). Les différentiels d'accès au volant sont nettement plus prononcés chez les femmes de 9 % à 46 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile (de 51 % à 77 % chez les hommes) (Graphique 48). Parmi les titulaires du permis, les écarts entre classes extrêmes de revenu diminuent significativement (Graphique 49). Les inégalités d'accès au volant des retraités de 60-75 ans, mesurées grâce aux indices de concentration, sont faibles chez les hommes tandis que chez les femmes elles sont du même ordre que les inégalités de revenu (Tableau 22).

**Graphique 48 : Taux d'accès au volant des retraités de 60-74 ans selon le genre et le revenu**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 49 : Taux d'accès au volant des retraités de 60-74 ans titulaires du permis selon le genre et le revenu**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Avec le renouvellement des générations et l'arrivée à l'âge de la retraite de générations toujours mieux motorisées ces inégalités diminueront. Toutefois le poids des évolutions démographiques sur le financement des retraites devrait conduire à une baisse des revenus des retraités qui a peu de chance de remettre en cause l'augmentation de la part des ménages équipés mais qui se traduira sans doute par une diminution des possibilités de bi-motorisation et par conséquent des possibilités d'accès individuel au volant. « Le risque est de voir s'accroître les inégalités à cet âge de la vie, entre les ménages à deux pensions et les autres, entre les retraités à la carrière

*complète et ceux ayant connu un parcours professionnel écourté ou heurté, entre les ménages qui auront eu la possibilité d'épargner et les autres* » [Pochet, 2003 p. 96].

Chez les retraités les plus âgés les effectifs sont insuffisants pour analyser les évolutions interquintiles par genre. On notera que les niveaux d'accès sont également très différenciés selon le revenu : la part des « accédants » passe de 9 % à 52 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. Parmi les titulaires du permis l'accès passe de 34 % à 63 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile de revenu par UC. Les inégalités d'accès au volant, très importantes, proviennent en grande partie des inégalités verticales qui touchent très fortement les femmes (Tableau 22). Seules les plus aisées semblent accéder régulièrement au volant. Chez les hommes les inégalités sont nettement moins prononcées.

**Tableau 22 : Ecarts interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au volant**

	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au volant	Revenu par UC
Retraité ou inactif 60-74 ans	2,4	0,171	0,291
- Homme	1,5	0,086	0,294
- Femme	5,1	0,289	0,286
Retraité ou inactif 75 ans et plus	5,8	0,290	0,320
- Homme	2,6	0,108	0,318
- Femme	7,0*	0,428	0,302

Source : EMD de Lyon 1994-1995

\* Effectif faible, résultat peu significatif

### **2.2.3.2. En milieu de cycle de vie, des inégalités liées au statut d'activité**

Dans l'agglomération lyonnaise, la part des hommes actifs accédant au volant est relativement sensible au revenu, passant de 74 % à 92 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. Mais chez les femmes l'effet du revenu est encore bien plus net de 50 % à 81 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. Les différentiels inter-genres se réduisent lorsque le revenu augmente, ce qui est en grande partie la conséquence du développement de la bi-motorisation chez les ménages aisés. Les indices de concentration traduisent cet effet différencié du revenu selon le genre, mais chez les hommes comme chez les femmes les inégalités restent faibles (respectivement 0,037 et 0,081) (Tableau 23).

**Tableau 23 : Ecarts interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au volant**

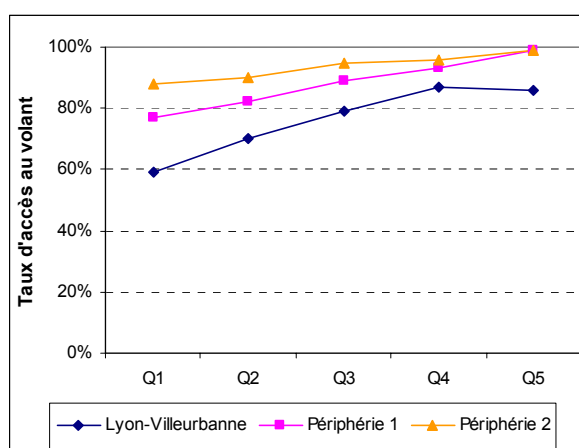
	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au volant	Revenu par UC
Actif à plein temps 25-59 ans	1,3	0,051	0,266
- Homme	1,2	0,037	0,275
- Femme	1,6	0,081	0,253
Chômeur 25-59 ans	1,6	0,133	0,328
- Homme	1,8*	0,152	0,359
- Femme	1,1*	0,134	0,292
Femme au foyer 25-59 ans	5,2	0,335	0,343

Source : EMD de Lyon 1994-1995

\* Effectif faible, résultat peu significatif

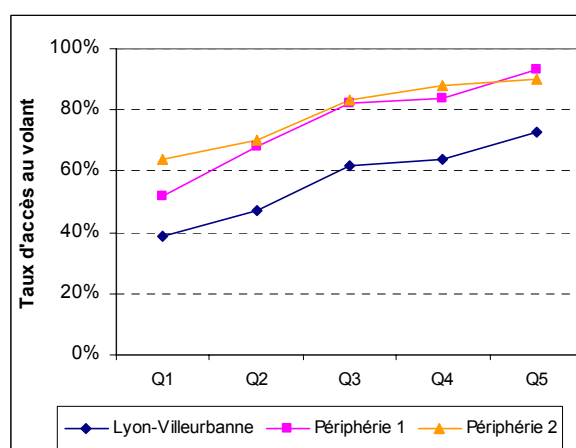
Le contexte spatial revêt une importance fondamentale dans les conditions d'accès à l'emploi du fait de la répartition des emplois et de la configuration des réseaux de transport qui désavantagent les zones les plus périphériques. Dans ces conditions les inégalités verticales d'accès au volant des actifs s'avèrent très discriminantes, en particulier pour ceux qui résident ou travaillent en périphérie<sup>1</sup>. Dans l'agglomération lyonnaise on constate que l'empreinte du revenu sur l'accès au volant diminue du centre à la périphérie chez les hommes comme chez les femmes. Les femmes du centre les plus aisées ont un accès 1,9 fois supérieures à celui des plus modestes (1,5 chez les hommes) tandis qu'en 2<sup>ème</sup> couronne le niveau d'accès des femmes du dernier quintile est 1,4 supérieur à celui de leurs homologues du 1<sup>er</sup> quintile (1,1 fois chez les hommes) (Graphique 50, Graphique 51). Ainsi, si les inégalités verticales se réduisent pour tous du centre à la périphérie, la situation des femmes reste toujours plus inégalitaire.

**Graphique 50 : Taux d'accès au volant des hommes actifs selon la localisation du lieu de résidence**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 51 : Taux d'accès au volant des femmes actives selon la localisation du lieu de résidence**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

<sup>1</sup> Pour une analyse détaillée des disparités d'accessibilité à l'emploi selon la CSP en Ile-de-France voir Wenglenski [2003].

Enfin, dans l'agglomération lyonnaise, l'accès au volant des hommes et des femmes les plus modestes ne se traduit pas par des distances domicile-travail significativement plus élevées que celles observées chez les plus aisés (Tableau 24). Les contraintes spatiales s'expriment plus fréquemment par des lieux de travail moins bien desservis pour les plus modestes. On note ainsi que les actifs accédant au volant et appartenant aux 2 premiers quintiles travaillent majoritairement en périphérie (55 % en moyenne contre 40 % pour le dernier quintile respectivement 46 % et 31 % pour les non-accédants). Soulignons également que chez les hommes le non-accès des plus aisés se traduit par une plus grande proximité du lieu de travail alors que les non-accédants du 1<sup>er</sup> quintile restent aussi éloignés que les autres soit 2 fois plus éloignés que leurs homologues des ménages aisés.

**Tableau 24 : Distances domicile travail des actifs selon le revenu et l'accès au volant**

Revenu par UC	Distance domicile-travail (km) des accédants au volant			Distance domicile-travail (km) des non-accédants au volant		
	Ensemble	Hommes	Femmes	Ensemble	Hommes	Femmes
Q1	6,4	7,0	5,0	4,9	6,6	3,4
Q2	6,9	7,6	5,4	4,1	5,5	3,2
Q3	6,7	7,2	5,7	3,8	4,4	3,5
Q4	7,1	7,3	7,0	4,6	5,8	4,1
Q5	6,6	6,9	6,1	3,4	3,1	3,6
<b>Moyenne</b>	<b>6,8</b>	<b>7,2</b>	<b>6,1</b>	<b>4,2</b>	<b>5,2</b>	<b>3,5</b>

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Pour les chômeurs, l'accès au volant élargit l'aire de prospection et s'avère donc crucial pour trouver un emploi. Or, dans l'agglomération lyonnaise, moins de la moitié des chômeurs du 1<sup>er</sup> quintile peut mobiliser régulièrement un véhicule pour chercher un emploi. Les niveaux varient entre 49 % et 77 % du 1<sup>er</sup> au 3<sup>ème</sup> quintile. Les inégalités d'accès au volant sont significatives, mesurées grâce aux indices de concentration, elles s'élèvent à 0,133 et sont ainsi bien plus élevées que chez les actifs (Tableau 23). Notons que les chômeurs constituent le seul groupe de notre population pour lequel l'impact du revenu apparaît plus discriminant chez les hommes (0,152) que chez les femmes (0,134). Cette différence provient probablement d'inégalités de revenu nettement supérieures chez les hommes (0,359) que chez les femmes (0,292). Ces inégalités d'accès au volant significatives ne sont donc pas sans conséquence sur les possibilités de retrouver un emploi qui seront à leur tour différenciées selon le revenu. La multiplication des emplois atypiques (CDD, intérim...) souvent à horaires décalés et qui imposent une grande variabilité des lieux de travail (chantier, services à la personne, missions diverses) renforcent les handicaps des non-accédants. Néanmoins les coûts monétaires associés aux déplacements effectués en voiture particulière viennent modérer l'image d'un mode capable de s'affranchir de

toutes les barrières spatiales, tout particulièrement chez les plus vulnérables économiquement. Ainsi même parmi les accédants, l'espace de prospection peut être relativement circonscrit et accepter un emploi peut faire l'objet d'un véritable calcul de sa rentabilité eu égard à l'investissement nécessaire pour s'y rendre [Mignot et al., 2001].

Chez les femmes au foyer, le faible niveau d'accès au volant (46 %) résulte pour partie d'un accès au permis de conduire encore loin d'être généralisé (seules 62 % sont titulaires). La possibilité de pouvoir conduire régulièrement une voiture est fondamentalement dépendante du revenu du ménage, l'impact exercé par la localisation du lieu de résidence apparaissant très secondaire. Ainsi, seules 17 % des femmes au foyer du 1<sup>er</sup> quintile accèdent au volant, soit un écart de plus de 72 points avec leurs homologues les plus aisées. Parmi les titulaires du permis, l'écart entre les deux classes extrêmes de revenu par UC se réduit mais reste important (de 50 % à 95 %). On constate ainsi que la valeur très élevée de l'indice de concentration de l'accès au volant est du même ordre de grandeur que l'indice de Gini des revenus (Tableau 23). Les situations très variées auxquelles renvoie le statut de femmes au foyer expliquent l'ampleur des variations observées : ainsi la situation des actives qui arrêtent momentanément de travailler suite à une naissance par exemple est-elle bien différente de la situation de celles qui y ont renoncé définitivement ou qui n'ont jamais exercé d'activité professionnelle par manque de qualification ou par conformité aux identités sexuelles traditionnelles au sein du couple. Pour les plus modestes les possibilités extrêmement réduites d'accès à la mobilité motorisée autonome participe de l'enfermement social et spatial en les assignant à résidence et en les rendant dépendantes des accompagnements en voiture pour les déplacements les plus éloignés. Pour ces femmes, tout se passe comme s'il leur était refusé « l'autorisation morale à se déplacer » au-delà de l'environnement résidentiel, autorisation qu'elles ne peuvent trouver dans l'exercice d'une activité rémunérée [Coutras, 1993]. Cette situation est d'autant plus difficile à surmonter que les déplacements « domestiques » laissent apparaître de nouvelles exigences de mobilité motorisée liée à la dispersion des lieux d'approvisionnement et aux « impératifs » de la mobilité infantine comme en témoigne la localisation périphérique des grandes surfaces et l'augmentation des accompagnements en voiture des enfants (à l'école, aux activités sportives et culturelles...).

### ***2.2.3.3. Parmi les jeunes adultes, d'importantes inégalités chez les femmes***

Le revenu apparaît peu discriminant chez ceux qui n'ont pas encore intégré le monde professionnel (Tableau 25). Chez les jeunes actifs, son influence est un peu plus significative mais les inégalités restent faibles. L'accès est nettement plus inégalitaire chez les jeunes filles étudiantes ou actives que chez leurs homologues masculins. Ces inégalités résultent pour partie



d'inégalités d'accès au permis de conduire. Ainsi, lorsqu'ils vivent chez leurs parents, l'accès au volant des garçons de 18-24 ans est complètement indépendant du revenu tandis que celui de leurs homologues féminins apparaît nettement plus inégalitaire.

**Tableau 25 : Ecart interquintiles et coefficients de concentration du niveau d'accès au volant**

	Ecart interquintile Q5/Q1	Coefficients de concentration	
		Accès au volant	Revenu par UC
Enfant lycéen 18-20 ans	1	-0,038	0,307
- Homme	0,8*	-0,050	0,306
- Femme	1,5*	-0,038	0,303
Enfant étudiant 18-25 ans	1,2	0,065	0,272
- Homme	0,8	-0,026	0,262
- Femme	1,7	0,146	0,279
Enfant actif à plein temps 18-25 ans	1,6	0,088	0,293
- Homme	1,3*	0,052	0,284
- Femme	2,7*	0,168	0,305

Source : EMD de Lyon 1994-1995

\* Effectif faible, résultat peu significatif

En résumé, on observe que les inégalités verticales et horizontales d'accès au volant se maintiennent. Après 60 ans, le revenu et le genre sont des déterminants importants de l'accès au volant qui s'est progressivement diffusé des plus aisés vers les plus modestes et plus timidement encore, des hommes vers les femmes les plus aisées. Les femmes les plus modestes, restent largement à l'écart de ce processus. Les inégalités d'accès au volant sont donc faibles chez les jeunes retraités hommes, significatives chez leurs homologues de plus de 75 ans et très importantes chez les femmes. En milieu de cycle de vie les hommes actifs ont un accès au volant relativement peu différencié selon le revenu. Chez les femmes, la part des accédantes est plus dépendante du revenu du ménage. La situation apparaît nettement plus préoccupante chez les chômeurs puisque les inégalités d'accès au volant sont importantes chez les hommes comme chez les femmes. Ces différences d'accès liées au revenu risquent de compromettre significativement les chances de retrouver un emploi pour les plus modestes. En milieu de cycle de vie, être une femme et ne pas exercer d'activité professionnelle rend l'accès au volant étroitement dépendant du revenu du ménage : chez les femmes au foyer, les inégalités d'accès au volant sont du même ordre que les inégalités de revenu. Enfin, dans les toutes premières années de la vie adulte, les inégalités d'accès au volant sont faibles chez les hommes et significatives chez les femmes étudiantes ou jeunes actives. En ce sens les inégalités d'accès au volant des jeunes adultes sont assez semblables aux inégalités d'accès au permis et risquent de compliquer le processus d'insertion des jeunes filles de milieu modestes.

### **3 - EN CONCLUSION : ENTRE EXCLUSION ET DÉPENDANCE, DES INÉGALITÉS PERSISTANTES**

Les différentes dimensions constitutives de l'accès à la mobilité motorisée ont été exposées dans ce chapitre dans le but d'identifier et de localiser les principaux freins liés au revenu. En guise de conclusion et au-delà des nombreux chiffres présentés, il nous semble intéressant de rappeler certains résultats.

#### **3.1. Des inégalités d'équipement réduites et un non-équipement synonyme d'exclusion**

Les inégalités d'équipement en automobiles sont fortement conditionnées par la génération d'appartenance du ménage. Chaque génération est mieux équipée que la précédente et la disposition d'au moins une voiture au sein du ménage est aujourd'hui un modèle qui s'impose à tous. En introduisant de nouvelles temporalités et de nouvelles spatialités, l'automobile dessine de nouveaux modes de vie. Plus qu'un simple bien de consommation, la voiture est pour certains l'outil privilégié des modes de sociabilité des sociétés modernes [Dupuy, 2000 ; Urry, 1999].

Des inégalités d'équipement significatives voire importantes subsistent chez les ménages ne comportant qu'un adulte comme chez les jeunes célibataires et les foyers monoparentaux. En milieu de cycle de vie, les inégalités verticales d'équipement sont très faibles dès lors que le ménage comporte au moins deux adultes : seulement 4 % des familles et 6 % des couples ne sont pas motorisés. La voiture apparaît comme un bien obligatoire qui élargit l'éventail des choix possibles en termes de localisation résidentielle, d'accès au marché de l'emploi, de lieux d'approvisionnement, de loisirs ou de sorties. Pour les ménages les plus vulnérables économiquement, on peut vraisemblablement penser que la diminution des inégalités d'équipement se traduit par un poids budgétaire important [Froud et al., 2000].

Toutefois, parallèlement à ces constats globaux, on observe qu'un tiers des ménages de 25-59 ans rattachés au 1<sup>er</sup> quintile ne sont toujours pas équipés (2 % parmi le dernier quintile). Près de 20 % des familles du 1<sup>er</sup> quintile n'ont pas de voiture (alors que toutes les familles les plus aisées disposent d'au moins une voiture). Ainsi, parmi les couples et les familles, les situations de non-équipement, restreintes aux plus démunis, sont synonymes d'exclusion. Ces ménages sont en effet évincés d'un système très largement structuré par (et pour) l'automobile [Dupuy, 1999a et 1999b]. La persistance de ces situations de non-équipement subies nous interroge sur la place réservée aux foyers non motorisés dont la portée des déplacements se limite aux territoires

accessibles à pied ou en transports en commun. Leur situation est encore plus délicate lorsqu'ils n'habitent pas en centre urbain dense. Dans un contexte où la disposition d'au moins une voiture au sein du foyer est perçue comme un signe de normalité, la non-motorisation des ménages, vécue le plus souvent comme une contrainte, est difficilement gérable tant d'un point de vue pratique que symbolique<sup>1</sup>[Beauvais et Fouquet, 2001]. En effet, la voiture garde une valeur symbolique considérable : pour le chef de famille, elle est autant l'outil de son autonomie que la marque de son statut<sup>2</sup> [Begag, 1991 ; Le Breton, 2004]. Les ménages modestes sont prêts à y consentir de nombreux sacrifices, car l'automobile comme le logement sont quelques fois « *défundus comme un rempart à une déchéance plus grave encore* » [Herpin et Verger, 1999, p. 65]. Ainsi, le non-équipement des ménages altère l'image que les individus se font d'eux-mêmes : ils se sentent jugés comme des « êtres inférieurs » ou des « bêtes curieuses » [Beauvais et Fouquet, 2001].

### 3.2. Un accès inégalitaire à l'auto-mobilité

Les niveaux de motorisation des ménages apparaissent nettement plus dépendants du revenu. Les familles les plus aisées sont ainsi 1,8 fois mieux motorisées que les plus modestes. L'individualisation du bien automobile au sein du ménage apparaît de fait fortement conditionné par son niveau de ressources. C'est bien sur les conditions d'accès individuel au volant que se rejouent aujourd'hui les inégalités verticales et horizontales. Elles se vérifient également en amont, sur les modalités d'accès au permis de conduire.

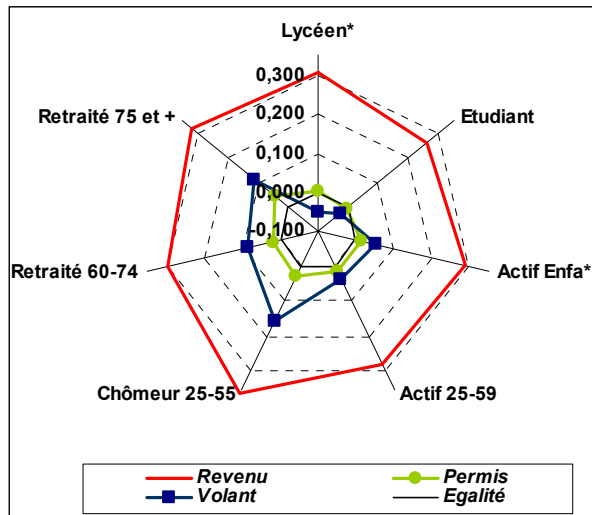
En 1995 dans l'agglomération lyonnaise, une personne sur 10 n'est pas titulaire du permis de conduire parmi les 30-45 ans : plus de la moitié appartient au 1<sup>er</sup> quintile (53 %), 80 % sont des femmes, près de 60 % n'exercent pas d'activité professionnelle et près d'un tiers (32 %) dispose d'un niveau d'études primaire (contre 9 % en moyenne pour cette tranche d'âge). L'analyse détaillée menée à l'intérieur de différents groupes sociodémographiques montre que pour les hommes, quel que soit le niveau de vie du ménage, l'acquisition du permis de conduire fait incontestablement partie du « bagage de base » d'entrée de la vie adulte alors que pour les femmes de condition modeste cette aptitude reste encore dépendante de l'exercice d'une activité professionnelle (Graphique 52, Graphique 53). On observe ainsi un certain retard des jeunes

<sup>1</sup> Voir Boltanski [1975] pour une analyse du rapport entre la diffusion de la voiture et les représentations symboliques qu'elle suscite au sein des différents groupes sociaux.

<sup>2</sup> Voir également Begag [1991] pour une analyse détaillée de la signification sociale de la possession d'une voiture dans le milieu immigré maghrébin, dans « *la ville des autres* » p 129-141.

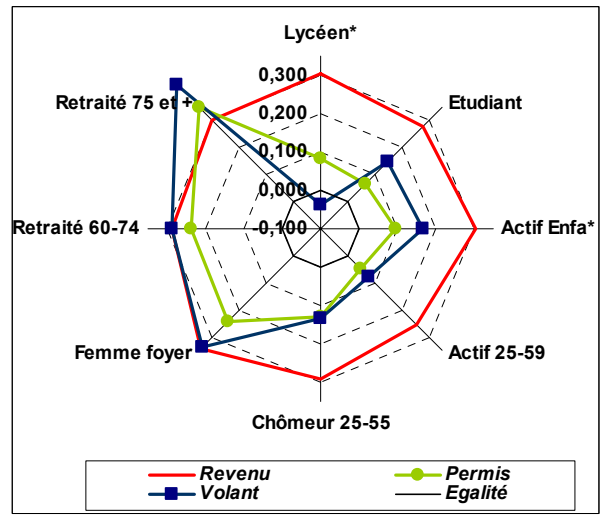
filles de milieux modestes dans le passage du permis à l'inverse de leurs homologues masculins ou des filles des ménages aisés. Par la suite, si elles n'exercent pas d'activité professionnelle, cette capacité à la mobilité autonome symbole de liberté et d'émancipation n'ira pas de soi, comme en témoigne la très faible part de titulaires parmi les femmes au foyer des ménages modestes.

**Graphique 52 : Indices de concentration de l'accès au volant et au permis chez les hommes**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 53 : Indices de concentration de l'accès au volant et au permis chez les femmes**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

L'analyse des inégalités d'accès au volant montre que l'indépendance de déplacements permise par l'accès régulier et autonome à l'automobile n'est pas encore garantie pour tous. Elle est prioritairement attribuée aux hommes et elle reste très dépendante du revenu (Graphique 52, Graphique 53). En milieu de cycle de vie, seul un tiers des femmes du 1<sup>er</sup> quintile accèdent régulièrement au volant contre 64 % de leurs homologues masculins (respectivement 87 % et 92 % pour le dernier quintile). Les inégalités inter-genres observées ne résultent pas uniquement de différentiels d'accès au permis de conduire.

Parmi les titulaires du permis, l'accès effectif au volant est nettement plus systématique pour les hommes que pour les femmes. Au sein de cette catégorie, 63 % des femmes de 25-59 ans appartenant au 1<sup>er</sup> quintile conduisent régulièrement contre 85 % des plus aisées (respectivement 75 % et 93 % pour les hommes). Ces inégalités verticales d'accès effectif au volant contribuent à différencier les probabilités d'insertion ou de réinsertion professionnelle des chômeurs, à limiter le choix des actifs quant au type d'emplois exercés et elles participent au sentiment d'exclusion sociale et spatiale des femmes au foyer. Ce n'est que pour les hommes actifs et pour les jeunes hommes de 18-24 ans qu'elles sont imperceptibles.

Si les inégalités intergénérationnelles qui se traduisent par un moindre accès au volant des

femmes se sont très largement réduites ces dernières décennies, le différentiel homme-femme n'a pas totalement disparu même parmi les plus jeunes car il demanderait une bi-motorisation généralisée des ménages. En effet l'analyse précédente a montré que lorsque la voiture est en partage au sein du ménage, les conventions qui règlent les modalités d'attribution se font très nettement en faveur des hommes. En résumé, le renouvellement des générations contribue incontestablement à réduire les inégalités horizontales et verticales d'accès au volant, sans pour autant conduire à leur disparition.

# **Chapitre 4**

## **Au quotidien :**

### **mobilités contraintes, inégalités restreintes**

La mobilité quotidienne se distingue des autres formes de mobilité spatiale par son caractère répétitif qui renvoie aux routines du quotidien. Elle s'inscrit dans des temporalités courtes, le plus souvent sur des territoires familiers. Au quotidien, la mobilité est le produit de stratégies résidentielles, professionnelles et familiales plus ou moins contraintes. Elle est la principale variable d'ajustement de modes de vie qu'elle participe activement à structurer. La spécialisation fonctionnelle des espaces et la participation à une vie collective pluri-localisée imposent des capacités de mobilité individuelle toujours plus étendues et performantes. La manière dont ces capacités peuvent être mobilisées influe sur toutes les dimensions de la vie quotidienne. En effet, au-delà de la conception purement fonctionnelle de la mobilité, elle est également un puissant vecteur de socialisation et d'autonomisation, par la variété des rencontres qu'elle rend possible, par l'apprentissage du fonctionnement de la ville qu'elle suscite et par le degré de liberté qu'elle instille à chaque trajectoire de vie. Ainsi, dans un contexte marqué par l'éparpillement spatial des activités de la vie quotidienne, se déplacer est devenu indispensable à une bonne insertion sociale. Les difficultés rencontrées dans ce domaine peuvent être source de discriminations car elles limitent les projets et les perspectives individuelles.

Dans ce chapitre nous proposons d'identifier et de mesurer les inégalités de mobilité quotidienne. Nous analyserons comment les disparités qui affectent la distribution des revenus, se répercutent sur les niveaux et les comportements de mobilité. Nous serons alors en mesure d'identifier et de préciser l'impact de la dimension économique sur la mobilité quotidienne. Les capacités individuelles à se mouvoir dans l'espace étant dépendantes des moyens de transport disponibles et en particulier, des possibilités d'usage régulier et autonome de la voiture en tant que conducteur, nous distinguerons systématiquement les pratiques de mobilité des individus ayant un accès régulier au volant de celles des autres.

## 1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE

### 1.1. Repères méthodologiques

Dans ce chapitre, la mobilité quotidienne est analysée à partir de l'enquête ménages déplacements de l'agglomération lyonnaise qui nous renseigne sur l'ensemble des déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête, obligatoirement un jour de semaine, par les individus de 5 ans et plus. Seuls les déplacements internes au périmètre de l'enquête seront analysés afin de ne pas introduire trop de variabilité dans les indicateurs retenus (*cf.* Chapitre 2). Cette restriction du champ d'analyse prend en compte 96 % des déplacements réalisés par les résidents de l'agglomération et 86 % des distances qu'ils parcourent un jour de semaine.

Pour analyser la mobilité quotidienne urbaine, des indicateurs de niveaux et des indicateurs de comportements seront systématiquement présentés. Pour ne pas avoir une vision trop réductrice du phénomène observé, les niveaux de mobilité seront évalués à partir de différents indicateurs : le nombre de déplacements réalisés, les distances parcourues<sup>1</sup>, le temps consacré à se déplacer et la vitesse moyenne de déplacement. A niveau de mobilité donné, les comportements de mobilité renseignent sur les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements : mode de transport utilisé, motif du déplacement, répartition spatiale. Les indicateurs de comportements seront présentés comme le rapport du nombre de déplacements réalisés dans le mode (respectivement le motif ou la zone) considéré, sur le nombre total de déplacements.

*Comportement modal* : parmi les différents modes de transport disponibles, on ne retiendra que les plus usuels : marche à pied, voiture particulière et transports en commun urbains ; les autres modes (deux-roues, transports en commun non-urbains...) sont peu utilisés vu le périmètre retenu.

*Motifs de déplacements* : pour simplifier l'analyse quatre grands motifs de déplacements seront distingués : les déplacements contraints, moyennement contraints, de loisirs et de visites. Le terme contraint renvoie aux contraintes spatiales et temporelles plus ou moins fortes attachées

---

<sup>1</sup> Nous disposons d'une information relativement fine et précise sur les distances parcourues grâce au travail d'estimation réalisé par Nicolas et al. [2001] à partir des origines et destinations de chaque déplacement. L'affectation des distances varie selon le mode de déplacement et le type de déplacement (inter ou intrazone). Une combinaison des méthodes d'estimation à vol d'oiseau, rectilinéaire moyen et pondéré a été privilégiée pour la marche à pied, les transports en commun et le vélo, tandis que les distances parcourues en voiture et en deux-roues motorisées ont été estimées selon le modèle d'affectation DAVIS fournis par le CETE de Lyon. Pour plus de détails sur le mode de calcul on se référera au document méthodologique « *Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise : Méthodes et résultats* » [Nicolas et al., 2001, pp. 37-54].

aux activités à réaliser. En semaine, on considérera que les déplacements liés au travail (domicile-travail, domicile-lieu d'étude, recherche d'emploi, restauration au cours de la journée de travail ou d'étude) et les déplacements d'accompagnement (des enfants, du conjoint...) subissent les contraintes les plus lourdes. Les déplacements de santé, ceux réalisés pour effectuer des démarches administratives ou encore ceux liés aux achats quotidiens ou hebdomadaires, seront considérés comme moyennement contraints. Le motif « loisirs » regroupe les déplacements réalisés pour se rendre au restaurant, pratiquer une activité sportive, culturelle ou associative. Il donne une idée du degré de sociabilité externe de l'individu. Le motif « visites » recense les déplacements réalisés pour rendre visite aux membres de la famille ou aux amis, c'est un indicateur de sociabilité interne. Par simplification, on considèrera que la distribution des différents motifs au cours d'une journée de semaine donne à lire des « programmes d'activités » ou des « emplois du temps », bien que pour être tout à fait précis, il faudrait connaître la manière dont les activités se répartissent et se succèdent dans le temps.

*Pratiques spatiales* : deux grandes zones seront distinguées au sein de l'agglomération : le centre qui regroupe les communes de Lyon et de Villeurbanne et qui rassemble 44 % de la population et la périphérie où résident 56 % de la population (25 % en 1<sup>ère</sup> couronne et 31 % dans les autres communes du périmètre). Pour chaque individu nous présenterons les déplacements internes au centre de l'agglomération, les déplacements internes à la périphérie c'est-à-dire ceux réalisés à l'intérieur de la 1<sup>ère</sup> ou de la 2<sup>ème</sup> couronne périurbaine ainsi que ceux réalisés entre ces deux zones et enfin la part des déplacements effectués entre le centre et la périphérie. La part des déplacements réalisés à proximité du domicile vient compléter cette représentation. Il s'agit des déplacements pour lesquels l'origine et la destination appartiennent au même secteur de tirage que la zone de domicile, secteur défini à partir d'un découpage assez fin de l'agglomération en 87 zones. Ces indicateurs spatiaux permettront d'identifier dans quelle mesure les espaces de circulation peuvent être plus ou moins restreints selon la condition socio-économique de l'individu.

## **1.2. La mobilité quotidienne dans l'agglomération lyonnaise**

### **1.2.1. Des distances parcourues inférieures à la moyenne nationale**

Les habitants de l'agglomération lyonnaise réalisent quotidiennement 3,7 déplacements en 63 mn, ils parcourent environ 14 km soit une vitesse moyenne de déplacement proche de 13 km/h (Tableau 26). Ces valeurs moyennes masquent la forte dispersion des niveaux de



mobilité, en particulier des distances parcourues. Ajoutons que près de 13 % des habitants de l'agglomération ne se déplacent pas quotidiennement, tandis que les 10 % les plus mobiles réalisent 24 % des déplacements, parcourent 35 % des distances et consomment 27 % du budget-temps total de la population.

La fréquence des déplacements et le temps qui leur est consacré dans l'agglomération lyonnaise sont proches des résultats nationaux mesurables à partir de l'enquête nationale transport (1993-1994) : respectivement 3,2 déplacements en 62 minutes (54 mn en local c'est-à-dire dans un rayon de 80 km autour du domicile). En revanche les distances parcourues dans l'agglomération lyonnaise sont très inférieures à la moyenne nationale qui s'élève en moyenne à plus de 33 km. Si on ne tient compte que des déplacements locaux les écarts se réduisent mais restent très significatifs (23 km parcourus soit +64 %). Ces variations proviennent à l'évidence du choix du périmètre retenu dans notre analyse qui ne prend en compte que les déplacements réalisés par des urbains dans le périmètre strictement urbain, celui de l'agglomération lyonnaise.

**Tableau 26 : Principaux indicateurs de moyenne et de dispersion**

	Nombre de déplacements	Distance (km)	Budget-temps (mn)
<b>Moyenne</b>	3,7	14	63
<b>Médiane</b>	4	9,1	55
<b>Ecart type</b>	2,6	15,3	50,5
<b>Coefficient de variation</b>	0,7	1,1	0,8

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### 1.2.2. Plus de la moitié des déplacements effectués en voiture

Les pratiques de mobilité quotidienne sont marquées par une forte domination de l'automobile : plus de la moitié des déplacements sont effectués en voiture particulière, comme conducteur (41 %) ou comme passager (12 %)<sup>1</sup>. Ces résultats sont toutefois inférieurs à ceux observés à l'échelle nationale, respectivement 48 % et 15 % des déplacements. Ces déplacements en voiture représentent les trois quarts des distances parcourues et la moitié du temps que consacrent les Lyonnais à se déplacer. La marche à pied, utilisée pour les déplacements de proximité (600 mètres en moyenne), représente environ le tiers des déplacements, le quart du temps passé, mais seulement 5 % des distances parcourues. L'utilisation des transports publics, moins fréquente (13 % des déplacements), s'effectue sur des distances moyennes tout à fait comparables à celles parcourues en voiture particulière (5,2 km par déplacement). Les autres modes de transports (deux-roues, transports en commun non-urbains...) ne représentent que 1 % des déplacements et

<sup>1</sup> Ces résultats sont toutefois inférieurs à ceux observés à l'échelle nationale. Les français réalisent en moyenne 63 % de leurs déplacements en voiture, 48 % comme conducteur et 15 % comme passager. Du fait de la diversité des territoires pris en compte, les résultats nationaux reflètent le caractère globalement moins urbain de la mobilité, telle qu'elle est appréhendée dans l'Enquête nationale transport.

3 % des distances.

L'usage des différents modes est très contrasté au sein de la population. Ainsi parmi les individus qui se sont déplacés au moins une fois la veille de l'enquête, près de 40 % n'ont utilisé que la voiture particulière alors que la même proportion d'individus n'a eu à aucun moment recours à la voiture. Plus de la moitié des résidants de l'agglomération (55 %) ne se sont jamais déplacés à pied, alors que près de 20 % ne se sont déplacés exclusivement à pied. Près des trois quarts n'ont pas utilisé les transports en commun alors que 10 % n'ont utilisé que ce mode. Aussi, quel que soit le mode considéré, les dispersions sont élevées autour du nombre moyen de déplacements par mode. Exprimés en nombre de déplacements ou en distances parcourues, les niveaux de déplacements en voiture passager sont les plus dispersés.

### **1.2.3. Des programmes d'activités globalement contraints**

Les schémas de mobilité quotidiens sont largement structurés par les déplacements domicile-travail et domicile-école ainsi que par les accompagnements le plus souvent de l'un des membres du ménage. Ces motifs, que nous avons qualifiés de fortement contraints, représentent plus de la moitié des déplacements (53 %) effectués un jour de semaine. Pour une autre part importante (20 %), la mobilité des individus est également produite par les activités liées à l'intendance ménagère (courses, achats, démarches, santé...). La fréquence des loisirs et des visites à l'extérieur du domicile représente respectivement 15 % et 8 % des déplacements. Ainsi près des trois quarts des déplacements réalisés chaque jour sont relativement contraints dans le temps et dans l'espace.

Parmi ceux qui se sont déplacés, ce sont ainsi le tiers des individus qui ne se déplacent que pour des activités fortement contraintes (travail, école, accompagnement) et près de 10 % qui ne se déplacent que pour des activités dédiées à l'intendance de leur ménage. Plus de la moitié de la population (57 %) ne s'est ainsi déplacée que pour des activités fortement ou en partie contrainte. A contrario, en semaine, rares sont les individus qui ne se déplacent que pour des loisirs ou des visites (10 %).

La part des déplacements réalisés exclusivement dans le centre (Lyon et Villeurbanne) est conforme à celle des déplacements effectués en périphérie (41 %), les navettes entre ces deux zones représentent moins de 20 % des déplacements. Enfin 37 % des déplacements sont réalisés à proximité directe du domicile. Cette géographie des flux varie selon les individus : 24 % se déplacent exclusivement à proximité de leur domicile, un tiers se déplacent uniquement dans les zones les plus denses de l'agglomération, tandis que plus d'un tiers effectue l'ensemble de leurs déplacements en périphérie.

Quelles sont les principales caractéristiques socio-économiques qui permettent d'expliquer ces dispersions ? C'est ce que nous tenterons de préciser dans la partie suivante.

### **1.3. Les différenciations de mobilité quotidienne**

Avant de passer à l'analyse de l'incidence du revenu sur la mobilité quotidienne, il convient d'identifier les facteurs qui contribuent le mieux à différencier les niveaux et les comportements de mobilité. Nous ne retiendrons ici que ce qu'il est convenu d'appeler les déterminants de premier rang de la mobilité des individus (position dans le cycle de vie, activité, charges de famille, accès au volant, localisation résidentielle). Sauf exception, certaines caractéristiques telles que le sexe, le nombre d'enfants, le type de ménage ont des effets résiduels qui ne seront pas systématiquement présentées afin de ne pas rajouter trop de complexité dans l'exposé. Ce détour par les différenciations socio-économiques n'ayant ici de sens que dans la mesure où il permet ensuite de passer à l'analyse des inégalités verticales ou horizontales de mobilité, nous n'aborderons qu'ultérieurement la question des effets du revenu sur la mobilité quotidienne des individus.

#### **1.3.1. Selon le cycle de vie**

En semaine, l'emploi du temps des individus varie principalement selon leur âge, leur activité et leurs charges familiales. Cette partie offre un aperçu général des principales variations de niveaux et de comportements de mobilité, observées tout au long du cycle de vie de l'individu et passe provisoirement sous silence le rôle du contexte économique, social et spatial dans lequel les « micro-décisions » se déterminent.

##### ***1.3.1.1. Des niveaux différenciés***

Le nombre de déplacements réalisés en semaine augmente en milieu de cycle de vie avec l'entrée dans la vie active, l'installation en ménage et l'arrivée des enfants (Tableau 27). La fréquence des déplacements décline ensuite au fur et à mesure que les enfants gagnent de l'autonomie puis quittent le foyer. Elle se réduit significativement à la retraite et lorsque les personnes avancent en âge, perdent de leur autonomie, vivent de plus en plus souvent seules, voient leurs réseaux de sociabilité se contracter et se démotoriser. La fréquence des déplacements est l'indicateur qui reste cependant le plus stable tout au long du cycle de vie.

Les distances parcourues quotidiennement sont nettement plus sensibles à la position de l'individu dans le cycle de vie et à l'éloignement du lieu de travail pour les actifs (ou du lieu d'étude pour les scolaires et les étudiants). Compte tenu de la densité des établissements

d'enseignement, les écoliers du primaire réalisent pour l'essentiel des déplacements de proximité, les distances parcourues augmentent avec l'entrée au collège, puis au lycée, puis dans l'enseignement supérieur. Les étudiants vivant chez leurs parents parcourent ainsi quotidiennement des distances supérieures à celles des actifs (de l'ordre de 20 km). Les inactifs en âge de travailler se déplacent en moyenne sur des distances plus courtes, notamment les femmes au foyer. Pour la génération enquêtée, les distances parcourues se réduisent enfin fortement avec le passage à la retraite et la diminution de la mobilité qui s'en suit.

**Tableau 27 : Niveaux de mobilité quotidiens selon le cycle de vie**

Position dans le cycle de vie	Nombre de déplacements	Distance (km)	Budget-temps (mn)	Accédants au volant (%)
Ecolier de 6-10 ans	3,5	6,2	38	0
Collégien de 11-14 ans	3,6	8,4	56	0
Lycéen de 15-20 ans	3,5	13,8	78	4
Etudiant de 18-25 ans*	3,6	20,0	86	40
Actif à plein temps de 25-59 ans	4,1	18,8	69	81
Chômeur de 25-55 ans	4,5	15,2	73	60
Femme au foyer de 25-59 ans	4,8	12,0	56	46
Retraité de 60-74 ans	3,0	9,2	53	46
Retraité de 75 ans et plus	2,3	5,0	40	23
<b>Moyenne sur l'ensemble de la population</b>	<b>3,7</b>	<b>13,9</b>	<b>63</b>	<b>49</b>

\*Seuls les étudiants résidants chez leurs parents sont pris en compte

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Dès lors que les individus entrent au lycée et jusqu'à ce qu'ils parviennent à la retraite, les budgets-temps restent relativement proches. Dans cette tranche du cycle de vie, seuls les étudiants domiciliés chez leurs parents ont un budget-temps pénalisé d'un quart d'heure supplémentaire par l'éloignement de leur lieu d'étude et leur faible motorisation. Inversement, les femmes au foyer, comme les seniors et les collégiens ont un budget temps allégé de l'ordre d'un quart d'heure du fait d'une mobilité de plus forte proximité. Les plus jeunes (les moins de 11 ans) et les plus âgés (les 75 ans et plus) sont ceux qui consacrent quotidiennement le moins de temps à se déplacer (environ 40 minutes). Pour les scolaires et les étudiants comme pour les actifs, les budgets-temps sont fonction de l'éloignement du lieu de travail ou d'étude par rapport au domicile. Chez les scolaires cette sensibilité est d'autant plus forte qu'ils avancent en âge, qu'ils se font alors moins systématiquement accompagner par leurs parents en voiture particulière et utilisent plus fréquemment les transports publics.

### **1.3.1.2. Des comportements différenciés**

Compte tenu du cycle de vie de l'*automobilité*, qui désigne ici tout à la fois le degré d'autonomie de mobilité et l'accès au volant, les comportements des individus en matière de modes de

transports utilisés sont très largement fonction de leur position dans le cycle de vie (Tableau 28). Bien évidemment les moins de 18 ans sont captifs de la marche à pied, des accompagnements en voiture ou des transports en commun. La part de la marche à pied et celle des accompagnements en voiture déclinent avec l'autonomisation progressive des enfants et l'éloignement de leur lieu d'étude, au profit des transports en commun. Les étudiants qui continuent d'habiter chez leurs parents commencent à pouvoir accéder à une voiture pour réaliser leurs déplacements. Ils sont donc moins dépendants des transports publics et la part de la marche à pied devient tout à fait secondaire. Lorsque les individus s'installent en ménage et commencent à travailler, l'accès au volant se généralise, leur mobilité est fondamentalement captive de la voiture et la part des transports en commun devient marginale. Les femmes au foyer moins motorisées et ayant une mobilité de plus forte proximité se déplacent certes le plus souvent en voiture, mais aussi assez fréquemment à pied. Leurs comportements modaux sont proches de ceux des chômeurs. Enfin, à la retraite, la voiture reste importante chez les seniors, mais compte tenu de la faible motorisation de cette génération et avec le début de la démotorisation partielle ou définitive, la part des transports en commun augmente. Le phénomène s'accélère avec l'âge.

**Tableau 28 : Modes de transports quotidiens selon le cycle de vie**

Position dans le cycle de vie	Marche à pied (%)	Voiture conducteur (%)	Voiture passager (%)	Transport en commun (%)
Ecolier de 6-10 ans	54	0	41	4
Collégien de 11-14 ans	50	0	28	20
Lycéen de 15-20 ans	34	3	17	43
Etudiant de 18-25 ans*	20	30	14	33
Actif à plein temps de 25-59 ans	21	64	6	7
Chômeur de 25-55 ans	37	47	7	8
Femme au foyer de 25-59 ans	39	46	11	4
Retraité de 60-74 ans	41	33	10	13
Retraité de 75 ans et plus	57	17	10	15
<b>Moyenne sur l'ensemble de la population</b>	<b>32</b>	<b>41</b>	<b>12</b>	<b>13</b>

\*Seuls les étudiants résidants chez leurs parents sont pris en compte

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Les activités extérieures au domicile varient également selon le cycle de vie (Tableau 29). Les schémas de mobilité des actifs comme des scolaires sont fortement structurés par leur activité principale. Les enfants qui vivent chez leurs parents se déplacent principalement pour se rendre à l'école et pour leurs loisirs. Il faut attendre qu'ils entrent dans la vie active et surtout qu'ils quittent le foyer parental et qu'ils s'installent dans leur propre logement, pour voir apparaître dans leur emploi du temps des déplacements dédiés à l'intendance du ménage. Alors, leur programme d'activités dépendra de leurs charges familiales, de leur activité principale, de la répartition des rôles au sein du ménage et de leur accès à une voiture. Par exemple un célibataire

actif n'aura pratiquement pas d'accompagnement à faire (2 % de ses déplacements), à l'inverse une mère de famille au foyer aura de nombreux accompagnements à réaliser (50 % de ses déplacements). Ainsi, au fur et à mesure que les charges de famille augmentent, les déplacements liés aux achats, à la santé, aux démarches et à l'accompagnement gagnent logiquement de l'importance. Lorsque dans un couple avec ou sans enfant les deux conjoints sont actifs, une répartition des rôles s'organise autour de ces activités, mais ce sont dans l'ensemble plus souvent les femmes qui auront à les assumer. Dès lors que la femme reste au foyer, l'accompagnement des enfants, les courses, les achats et les démarches diverses et variées lui incombent. A la retraite, les hommes bénéficiant en règle générale d'un accès au volant plus élevé, les rôles se rééquilibrent.

**Tableau 29: Motifs de déplacements quotidiens selon le cycle de vie**

Position dans le cycle de vie	Fortement contraints <sup>(1)</sup> (%)	Moyennement contraints <sup>(2)</sup> (%)	Loisirs (%)	Visites (%)
Ecolier de 6-10 ans	70	7	15	6
Collégien de 11-14 ans	72	6	16	5
Lycéen de 15-20 ans	64	6	15	10
Etudiant de 18-25 ans*	57	8	16	12
Actif à plein temps de 25-59 ans	67	15	10	6
Chômeur de 25-55 ans	33	28	18	16
Femme au foyer de 25-59 ans	50	26	13	7
Retraité de 60-74 ans	9	45	27	13
Retraité de 75 ans et plus	2	57	22	13
<b>Moyenne sur l'ensemble de la population</b>	<b>53</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>8</b>

\*Seuls les étudiants résidants chez leurs parents sont pris en compte

<sup>(1)</sup> Domicile-travail (étude), accompagnements...

<sup>(2)</sup> Achats, santé, démarches administratives ...

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Les flux de déplacements dessinent des aires d'occupation de l'espace variables selon la position des individus dans le cycle de vie, leur localisation résidentielle, la localisation de leur activité principale et leurs possibilités d'accès au volant (Tableau 30). Les écoliers ont une mobilité fortement centrée sur leur zone de résidence (68 % des déplacements). En passant au collège et surtout au lycée la part des déplacements de proximité se réduit progressivement (respectivement 55 %, puis 31 % de leurs déplacements). La localisation résidentielle, en moyenne plus périphérique des scolaires, explique le poids important des déplacements réalisés en périphérie. Lorsqu'ils deviennent étudiants, compte tenu de la situation très centrale des établissements du supérieur, les navettes entre le centre et la périphérie (respectivement entre la périphérie et le centre) représentent un tiers des déplacements et la part des sorties effectuées dans les zones les plus denses de l'agglomération gagne de l'importance.

Les actifs réalisent autant de déplacements dans le centre qu'en périphérie, un peu moins d'un quart sont des navettes entre ces deux zones. Les femmes au foyer, comme leurs enfants en bas âge, sont nettement plus ancrées à leur zone de résidence : 64 % de leurs déplacements sont effectués à proximité directe de leur domicile. Soulignons également qu'elles investissent très peu le centre de l'agglomération. Les individus à la recherche d'un emploi ont des flux de déplacements qui se répartissent de manière équilibrée entre le centre et la périphérie ; néanmoins, comme pour les autres inactifs, la part des déplacements de proximité est importante (41 %). Avec le passage à la retraite, la mobilité se recentre sur le domicile et ce mouvement s'accélère avec le vieillissement. Après 75 ans, les retraités sont majoritairement localisés dans le centre de l'agglomération qui enregistre une part significative des déplacements (62 %).

**Tableau 30 : Répartition spatiale des déplacements quotidiens selon le cycle de vie**

Position dans le cycle de vie	Déplacements réalisés dans le centre	Déplacements réalisés en périphérie	Navettes <sup>(1)</sup>	Déplacements à proximité du domicile
Ecolier de 6-10 ans	34	60	6	68
Collégien de 11-14 ans	36	52	12	55
Lycéen de 15-20 ans	36	39	25	31
Etudiant de 18-25 ans*	47	20	33	12
Actif à plein temps de 25-59 ans	40	37	23	27
Chômeur de 25-55 ans	46	38	16	41
Femme au foyer de 25-59 ans	28	62	10	64
Retraité de 60-74 ans	44	41	15	44
Retraité de 75 ans et plus	62	28	10	53
<b>Moyenne sur l'ensemble de la population</b>	<b>41</b>	<b>40</b>	<b>19</b>	<b>37</b>

\*Seuls les étudiants résidants chez leurs parents sont pris en compte

<sup>(1)</sup> Déplacements entre le centre et la périphérie et entre la périphérie et le centre

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Derrière la mobilité quotidienne se cache des modes de vie, des habitudes et des besoins qui varient selon l'âge, l'activité et les charges de famille, c'est pourquoi il apparaît indispensable de spécifier la position de l'individu dans le cycle de vie pour donner une intelligibilité aux dispersions observées au niveau global. En effet, à chaque période du cycle de vie correspondent des programmes d'activités tout à fait contrastés qui s'organisent, dans le temps et dans l'espace de manière plus ou moins flexible, le plus souvent autour d'une activité principale. Préciser la position de l'individu dans le cycle de vie, préalablement à toute analyse des déplacements quotidiens, semble donc incontournable.

### 1.3.2. Selon l'accès au volant

La conduite automobile lève une partie des tensions spatio-temporelles du quotidien et modifie considérablement le champ des possibles en matière de modes de vie et de localisation résidentielle. En augmentant l'accessibilité aux lieux, elle constitue un déterminant fort des pratiques de mobilité quotidienne. Mais la relation inverse est vraie aussi : un mode de vie caractérisé par l'éclatement des lieux d'activités augmente les niveaux de mobilité et justifie le recours à la voiture particulière pour résoudre des programmes d'activités complexes.

Les adultes disposant d'un accès régulier au volant se déplacent 1,4 fois plus souvent, parcourent 2,3 fois plus de kilomètres et consacrent 1,2 fois plus de temps à leurs déplacements que les non-accédants (Tableau 31). Il existe en quelque sorte un cycle de vie de la mobilité qui est somme toute assez proche du cycle de vie de la motorisation lui-même largement lié au cycle de vie des individus. En milieu de cycle de vie, la possibilité de conduire s'avère nettement plus discriminante chez les inactifs, en particulier chez les femmes au foyer, que parmi les actifs. Pour la génération de retraités enquêtés, les écarts entre individus ayant accès au volant et ceux qui en sont privés sont encore plus significatifs que parmi le reste de la population.

**Tableau 31: Niveaux de mobilité quotidiens des accédants et des non-accédants au volant selon le cycle de vie**

Position dans le cycle de vie	Nombre de déplacements		Distance (km)		Budget-temps (mn)	
	Accédants	Non accédants	Accédants	Non accédants	Accédants	Non accédants
Etudiant de 18-25 ans*	4,1	3,3	26,1	15,9	85	87
Actif à plein temps de 25-59 ans	4,3	3,6	20,9	10,2	70	65
Chômeur de 25-55 ans	5,1	3,6	19,6	8,5	77	66
Femme au foyer de 25-59 ans	6,2	3,6	19,1	5,9	68	46
Retraités de 60-74 ans	3,6	2,5	13,0	6,0	58	49
Retraités de 75 ans et plus	3,6	2,0	10,8	3,3	60	35
<b>Moyenne sur la population de plus de 17 ans</b>	<b>4,3</b>	<b>3,0</b>	<b>19,5</b>	<b>8,5</b>	<b>69</b>	<b>60</b>

\*Seuls les étudiants résidants chez leurs parents sont pris en compte

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Dès lors que les individus ont la possibilité de conduire, ils effectuent près des trois quarts des activités quotidiennes en voiture (72 %). L'usage de ce mode est encore plus intensif parmi les actifs (77 %), il se réduit progressivement après 60 ans. Les adultes n'accédant pas au volant se déplacent majoritairement à pied (52 %) puis en transports en commun (30 %). Seuls les étudiants empruntent plus fréquemment les transports en commun (52 % contre 27 % à pied) du fait des distances importantes entre leur domicile et leur lieu d'étude. Comme ils prennent en charge plus d'accompagnements, les accédants au volant ont une mobilité en moyenne plus



contrainte (54 % contre 38 %). Enfin, les non-accédants se déplacent plus souvent dans le centre de l'agglomération qu'en périphérie (respectivement 58 % et 27 % des déplacements contre 34 % et 43 % chez les accédants) et réalisent moins de navettes entre ces deux zones (15 % contre 22 %).

### 1.3.3. Selon la localisation résidentielle

L'environnement du lieu de résidence structure également les niveaux et les comportements de mobilité. Les individus localisés dans les zones les moins denses de l'agglomération réalisent moins de déplacements mais parcourent plus de kilomètres, tout en consacrant un peu moins de temps à se déplacer, du fait d'un recours plus fréquent à la voiture particulière (Tableau 32). Contrairement aux autres groupes, chez les étudiants, les plus éloignés du centre ont des budget-temps de transport supérieurs (+27 %), puisque dans ce sous-groupe, la part des individus ayant la possibilité de conduire demeure limitée en périphérie (50 %).

**Tableau 32: Niveaux de mobilité quotidiens selon le cycle de vie et la localisation résidentielle**

Position dans le cycle de vie	Nombre de déplacements		Distance (km)		Budget-temps (mn)	
	Centre	Périphérie	Centre	Périphérie	Centre	Périphérie
Ecolier de 6-10 ans	3,4	3,5	4,0	7,5	40	36
Collégien de 11-14 ans	4,1	3,4	6,7	9,3	61	53
Lycéen de 15-20 ans	4,1	3,2	9,6	15,7	76	78
Etudiant de 18-25 ans*	3,7	3,5	12,5	25,5	75	95
Actif à plein temps de 25-59 ans	4,3	4,0	14,3	22,6	70	69
Chômeur de 25-55 ans	4,6	4,4	12,4	17,8	76	70
Femme au foyer de 25-59 ans	4,7	4,9	9,8	13,2	62	53
Retraités de 60-74 ans	3,2	2,9	7,9	10,3	58	49
Retraités de 75 ans et plus	2,5	2,0	4,3	6,1	44	35
<b>Moyenne sur l'ensemble de la population</b>	<b>3,9</b>	<b>3,6</b>	<b>10,7</b>	<b>16,4</b>	<b>65</b>	<b>61</b>

\*Seuls les étudiants résidants chez leurs parents sont pris en compte

Centre = Lyon + Villeurbanne, Périphérie : 1<sup>ère</sup> + 2<sup>ème</sup> couronne

Source : EMD de Lyon 1994-1995

En périphérie les déplacements se font le plus souvent en voiture (54 % comme conducteur, 14 % comme passager). Dans le centre, seuls les actifs effectuent plus la moitié de leurs déplacements au volant d'un véhicule, mais dans l'ensemble les individus habitant Lyon ou Villeurbanne privilégient la marche à pied (41 %) et les transports en commun (15 %). Ces comportements modaux différenciés s'expliquent par un éloignement du lieu d'étude ou de travail, supérieur en périphérie (+75 %) et plus généralement par une dispersion des activités plus importante dans les zones les moins denses de l'agglomération. Notons également que les motifs de déplacements sont un peu plus contraints en périphérie, en particulier chez les femmes

au foyer qui sont d'autant plus obligées d'accompagner leurs enfants que l'éclatement des localisations est important. Inversement, les résidants du centre se déplacent pour des motifs plus variés, ils réalisent plus de loisirs et de visites en particulier lorsqu'ils n'exercent pas d'activité professionnelle.

Enfin les habitants de la périphérie effectuent plus des trois quarts de leurs déplacements en périphérie (tandis que 80 % des déplacements des résidants du centre sont réalisés dans le centre). Cependant la part des déplacements effectués en périphérie par les actifs de la périphérie diminue (68 %), dans des proportions semblables chez les lycéens (63 %) et de manière encore plus significative parmi les étudiants (34 %). Néanmoins, il semble qu'il s'opère un certain redéploiement des activités économiques pourvoyeuses d'emploi au sein de l'agglomération puisque parmi les résidants du centre, les actifs sont ceux qui réalisent le plus de déplacements en périphérie (23 %). Ce rééquilibrage dans la localisation des activités ne concerne pas les établissements scolaires du secondaire, et surtout du supérieur, dont la situation reste assez centrale.

En résumé, on retiendra que les niveaux et les comportements de mobilité quotidienne des individus sont très largement fonction de leur position dans le cycle de vie. A chaque période du cycle de vie correspond des opportunités et des contraintes d'activités (travail, étude, intendance ménagère...), des opportunités et des contraintes de déplacements (motorisation du ménage, accès au volant, densité du réseau de transports public...) des opportunités et des contraintes de localisation (localisation résidentielle, localisation de l'activité principale...) qui structurent très largement les niveaux et les comportements de mobilité. Pour une période donnée du cycle de vie, l'accès ou non à une voiture particulière est corrélé à des niveaux de mobilité contrastés. Ensuite, à position dans le cycle de vie donnée et accès au volant neutralisé, le nombre de déplacements des individus est fonction de leur localisation résidentielle. Avant de passer à l'analyse détaillée des inégalités selon le cycle de vie, nous présentons dans la partie suivante, les inégalités apparentes de mobilité mesurées sur l'ensemble de la population.

## **1.4. Les inégalités apparentes de mobilité quotidienne**

### **1.4.1. Des niveaux relativement homogènes, des comportements plus sensibles au revenu**

L'analyse des niveaux de mobilité quotidienne des individus en fonction du revenu ne permet pas de constater d'importantes inégalités verticales (Tableau 33). Les individus rattachés aux ménages les plus aisés se déplacent légèrement plus (+14 %) et parcourent quotidiennement des

distances plus élevées que les plus modestes (+43 %), tout en y consacrant un budget-temps tout à fait comparable. Les indices de concentration calculés sur le nombre de déplacements et sur les budgets-temps sont très faibles (respectivement 0,029 et 0,011), et bien que les distances augmentent entre quintiles extrêmes, les inégalités calculées sur l'ensemble de la population sont faibles pour cet indicateur (respectivement 0,078).

**Tableau 33 : Niveaux de mobilité selon le revenu**

Quintile de revenu par UC	Nombre de déplacements	Distance (km)	Budget-temps (mn)	Adultes accédants au volant (%)
Q1	3,5	10,9	63	37
Q2	3,8	13,5	62	52
Q3	3,9	14,6	63	65
Q4	4,0	16,8	67	70
Q5	4,0	15,6	65	78
<b>Moyenne sur l'ensemble de la population</b>	<b>3,7</b>	<b>13,9</b>	<b>63</b>	<b>61<sup>(1)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Calculé sur les plus de 17 ans

Source : EMD de Lyon 1994-1995

C'est principalement sur les comportements de déplacement que l'on constate en première analyse des inégalités verticales. En effet entre les plus aisés et les plus modestes, les modes de transports sont sensiblement différents. L'usage de la voiture, surtout en tant que conducteur, est beaucoup plus fréquent parmi les individus aisés que parmi les plus modestes (respectivement 52 % des déplacements contre 25 %) ; inversement, l'utilisation des transports en commun et de la marche à pied est relativement moins fréquente (respectivement 9 % et 26 % des déplacements du dernier quintile contre 19 % et 44 % pour le 1<sup>er</sup>). Cela tient assez largement à l'inégal accès au volant des individus en fonction de leur revenu (*cf.* Chapitre 3). Ceci expliquant sans doute en partie cela, la mobilité des plus modestes est relativement plus centrée autour de la zone de résidence que celle des plus aisés. De même, ils semblent avoir un accès au centre de l'agglomération, lorsqu'ils n'y vivent pas, relativement moins fréquent. En revanche la structure de leur mobilité par grandes catégories de motifs apparaît dans l'ensemble assez proche : les plus aisés privilégiant les loisirs (sociabilité externe) aux visites (sociabilité interne) contrairement aux plus modestes.

#### **1.4.2. Peu d'inégalités verticales chez les accédants comme chez les non-accédants au volant**

Dès lors que l'on neutralise les effets liés à un accès inégal à la voiture particulière, les inégalités verticales, déjà faibles, repérées sur les niveaux de mobilité (notamment sur les distances parcourues) disparaissent (Tableau 34). Les coefficients de concentration obtenus sur les différents indicateurs de niveaux de mobilité quotidienne sont très voisins de zéro.

Parmi ceux qui disposent d'un accès au volant, les comportements en matière d'utilisation des modes de transport des plus modestes et des plus aisés sont identiques. En d'autres termes, dès lors que l'on a accès à une voiture, on l'utilise relativement aussi fréquemment quel que soit son niveau de vie. De même les individus n'ayant pas la possibilité de conduire adoptent des comportements modaux indépendants de leur revenu.

**Tableau 34: Niveaux de mobilité des adultes accédant et non-accédant au volant selon le revenu**

Quintile de revenu par UC	Nombre de déplacements		Distance (km)		Budget-temps (mn)	
	Accédants	Non accédants <sup>(1)</sup>	Accédants	Non accédants <sup>(1)</sup>	Accédants	Non accédants <sup>(1)</sup>
Q1	4,3	3,0	19,1	8,2	71	61
Q2	4,5	3,1	20,7	8,9	71	61
Q3	4,3	3,2	19,5	8,7	68	61
Q4	4,4	3,3	21,2	9,6	73	62
Q5	4,2	3,4	18,8	8,5	68	65
<b>Moyenne sur la population des plus de 17 ans</b>	<b>4,3</b>	<b>3,0</b>	<b>19,5</b>	<b>8,5</b>	<b>69</b>	<b>60</b>

<sup>(1)</sup> Calculé sur les adultes non-accédants au volant

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Qu'ils aient ou non accès au volant, les motifs pour lesquels ils se déplacent ne varient pas selon leur quintile d'appartenance. Seule la répartition spatiale des déplacements des non-accédants apparaît significativement liée au revenu : les déplacements des individus à bas revenu se caractérisent par leur orientation nettement plus périphérique (33 % des déplacements contre 9 % pour le dernier quintile). Le non-accès au volant se traduit par une localisation beaucoup plus centrale des plus aisés tandis que la part individus résidant en périphérie reste importante chez les plus modestes, en dépit de leur absence d'accès au volant (Tableau 35).

**Tableau 35 : Localisation résidentielle des accédants et des non-accédants au volant selon le revenu**

Quintile de revenu par UC	Accédants		Non-accédants	
	Centre	Périphérie	Centre	Périphérie
Q1	38	62	54	46
Q2	31	69	50	50
Q3	39	61	60	40
Q4	39	61	62	38
Q5	47	53	75	25
<b>Moyenne sur la population de plus de 17 ans</b>	<b>39</b>	<b>61</b>	<b>58</b>	<b>42</b>

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### 1.4.3. Assez peu d'inégalités horizontales

De manière agrégée, on ne met en évidence que peu d'inégalités verticales de mobilité quotidienne, dès lors que l'on s'affranchit des inégalités verticales d'accès à une voiture, mais

aussi peu d'inégalités horizontales entre hommes et femmes. Les hommes effectuent en moyenne autant de déplacements que les femmes, se déplacent sur des distances sensiblement plus longues et y consacrent légèrement plus de temps. Ce sont encore une fois les modes qu'ils utilisent qui les différencient le plus, les femmes ayant dans l'ensemble une propension plus élevée à se faire accompagner en voiture et à utiliser les transports en commun que les hommes. Cela dit, ces différences s'estompent dès lors que l'on ne compare que les seuls hommes et femmes disposant d'un accès au volant. Les motifs de déplacements diffèrent également, les hommes ayant une mobilité pour l'essentiel contrainte par leur activité principale (travail, étude), les femmes ayant également une mobilité contrainte par leur activité principale, dès lors qu'elles en ont une, et par les activités liées à l'intendance du ménage dès lors qu'elles vivent en couple ou en famille (accompagnement des enfants, courses-achats,...). En conséquence, qu'elles aient ou non accès au volant, la mobilité des femmes est dans l'ensemble plus centrée autour de domicile que celles des hommes, la mobilité liée à l'intendance du ménage étant en général une mobilité de relative proximité.

Cette première approche des inégalités de mobilité ne signifie pas pour autant qu'il n'y ait pas d'inégalités verticales ou horizontales intra-catégorielles, que seule une approche désagrégée par groupes sociaux relativement homogènes au regard du cycle de vie peut permettre de révéler et surtout d'interpréter. En effet, une sur-mobilité peut être tout autant la résultante de fortes contraintes que de plus larges opportunités de mobilité. C'est pourquoi, nous mènerons dans les lignes qui suivent une analyse désagrégée des inégalités de mobilité chez les écoliers, les collégiens, les lycéens, les étudiants et les jeunes actifs vivant chez leurs parents, les actifs à temps plein, les femmes au foyer, les chômeurs, les seniors et les retraités de 75 ans ou plus.

## **2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE SELON LE CYCLE DE VIE DE L'INDIVIDU**

### **2.1. Les inégalités de mobilité quotidienne chez les enfants**

Dans cette partie nous séparerons l'analyse des inégalités de mobilité quotidienne des scolaires (écoliers, collégiens, lycéens) de celle des étudiants. Cette distinction est principalement motivée par la plus grande indépendance des étudiants dans la gestion de leurs déplacements et par leur

possibilité de recours à la conduite automobile. Dans la mesure du possible et bien qu'il s'agisse d'une photographie à l'instant t, nous nous efforcerons de mettre en évidence les différentes étapes qui caractérisent l'évolution des pratiques de mobilité de l'école primaire aux études supérieures.

### 2.1.1. Les scolaires

#### 2.1.1.1. Une autonomisation progressive de l'école au lycée

La mobilité quotidienne des écoliers du primaire se caractérise par un nombre de déplacements relativement proche de la moyenne mais par des distances parcourues et des budgets-temps nettement inférieurs. L'entrée au collège entraîne une forte augmentation du temps passé à se déplacer (+50 %) qui se rapproche ainsi du budget-temps moyen de la population (56 mn contre 63 mn) (Tableau 36). De l'école au collège, on observe également un allongement des trajets quotidiens (+35 %) lié au doublement des distances domicile-école. L'augmentation des durées de déplacements en découle directement mais s'explique également par une diminution des accompagnements en voiture particulière (de 41 % à 28 % des déplacements de l'école au collège) qui se fait en faveur des transports en commun (20 % des déplacements contre 5 % chez les écoliers). Cependant, ces évolutions ne représentent pas encore une transformation radicale des comportements modaux puisque les déplacements à pied restent les plus fréquents (50 % des déplacements contre 54 % pour les écoliers).

**Tableau 36 : Niveaux de mobilité des scolaires selon la localisation résidentielle**

	Distance domicile-école	Nombre de déplacements	Distance (km)	Budget-temps (mn)	Vitesse (km/h)
<b>Ecoliers</b>	1,2	3,5	6,2	38	9,8
Centre (37 %)	0,9	3,4	4,1	39	6,3
Périphérie (63 %)	1,4	3,5	7,5	36	12,3
<b>Collégiens</b>	2,3	3,6	8,4	56	9,0
Centre (35 %)	1,4	4,1	6,8	62	6,5
Périphérie (65 %)	2,7	3,4	9,3	53	10,5
<b>Lycéens</b>	5,7	3,5	13,8	78	10,6
Centre (32 %)	2,9	4,1	9,6	76	7,6
Périphérie (68 %)	7,0	3,2	14,0	78	10,8

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Les lycéens ne se déplacent pas plus souvent que les collégiens ou les écoliers, en revanche les distances qu'ils parcourent et le temps qu'ils y consacrent sont nettement plus élevés (respectivement +64 % et +39 % par rapport aux collégiens) du fait de la moindre densité des établissements du second degré. En passant du collège au lycée, les jeunes deviennent plus indépendants dans leurs pratiques de déplacements, c'est pourquoi sur des distances plus longues qu'auparavant, le mode privilégié est les transports en commun (40 %), les accompagnements en

voiture deviennent plus minoritaires encore (17 %). Il est certain aussi que la plus grande flexibilité de leurs horaires de cours rend leurs déplacements plus difficiles à synchroniser avec les horaires de travail de leurs parents. Un peu plus d'un tiers (34 %) des déplacements se font à pied.

Plus des deux tiers des déplacements des écoliers (68 %) se font à proximité immédiate du domicile contre un peu plus de la moitié au collège (54 %) et seulement 31 % au lycée. On retrouve le fait que plus ils sont âgés, plus les élèves doivent se rendre dans des établissements scolaires éloignés de leur domicile : un peu moins d'un quart des collégiens (23 %) et plus de la moitié des lycéens (54 %) fréquentent un établissement situé dans une zone concentrique différente de celle de leur lieu de résidence (contre 10 % des écoliers). Les navettes quotidiennes centre-périphérie, peu fréquentes chez les écoliers (6 %), gagnent de l'importance au collège (11 %) et augmentent significativement au lycée (25 %).

En semaine, la mobilité des scolaires est principalement motivée par leurs études (70 %, 71 % et 64 % des déplacements de l'école au lycée). Les loisirs et les visites, qui représentent moins d'un quart des déplacements des écoliers et des collégiens (respectivement 22 % et 21 %), deviennent un peu plus significatifs au lycée (25 % des déplacements) car les visites, aux amis notamment, commencent à prendre une place plus importante dans leur vie quotidienne (de 5 % à 6 % des déplacements à l'école et au collège, à 10 % au lycée).

L'analyse menée sur l'agglomération lyonnaise montre que les niveaux de mobilité des scolaires sont assez peu sensibles à leurs différentes caractéristiques socio-économiques, leur mode de vie quotidien étant très largement rythmé par leurs activités scolaires. En revanche les distances qu'ils parcourent et les comportements modaux ne sont pas les mêmes selon qu'ils résident dans le centre ou en périphérie (Tableau 36). L'augmentation des distances domicile-école en périphérie, mineure chez les plus petits, est sensible chez les collégiens et plus encore chez les lycéens. Cet allongement des parcours quotidiens en périphérie ne se ressent pas trop sur les budgets-temps de transport qui restent tout à fait comparables (voire inférieurs comme chez les collégiens) grâce à un recours plus fréquent aux modes mécanisés lorsque l'on s'éloigne du centre. Les écoliers et les collégiens de périphérie se font fréquemment véhiculer (respectivement 50 % et 31 % des déplacements contre 26 % et 22 % dans le centre). Au lycée, les transports en commun se substituent aux accompagnements (45 % des déplacements en périphérie, 39 % dans le centre contre respectivement 19 % et 14 % en tant que passager d'une voiture). Ainsi, l'augmentation des distances quotidiennes, consécutive à une localisation plus périphérique, est compensée par une élévation des vitesses de déplacements. En revanche, la

situation du domicile n'a pas d'influence majeure sur la fréquence des déplacements et les activités des scolaires.

### 2.1.1.2. Analyse et mesure des inégalités

#### Des inégalités liées au choix de l'établissement scolaire

Dans l'agglomération lyonnaise, qu'ils habitent dans le centre ou en périphérie, qu'ils soient garçons ou filles, les scolaires ont des niveaux de mobilité, exprimés en nombre de déplacements qui ne varient pas en fonction du revenu par UC de leur ménage. L'impact du revenu se manifeste essentiellement, chez les écoliers et les collégiens, par une élévation des distances parcourues et des vitesses de déplacement qui favorise le recours aux accompagnements en voiture lorsque les revenus augmentent (Tableau 37).

**Tableau 37 : Niveaux de mobilité et usage des principaux modes selon le revenu**

	Ecoliers		Collégiens		Lycéens	
	Q1	Q5	Q1	Q5	Q1	Q5
Distance domicile-école (km)	0,8	1,8	1,7	3,2	5,1	5,4
<b>Niveaux de mobilité</b>						
Nombre de déplacements	3,4	3,3	3,7	3,5	3,6	3,7
Distance (km)	4,6	6,7	6,3	9,5	12,7	13,4
Budget-temps (mn)	39	34	61	53	80	77
Vitesse (km/h)	7,1	10,0	6,9	10,7	9,5	10,5
<b>Comportements modaux (%)</b>						
Marche à pied	74	48	65	41	38	31
Voiture passager	21	49	13	40	8	24

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Ces disparités sont pour partie liées à des distances domicile-école qui augmentent du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. En effet, l'aire de fréquentation des établissements scolaires par les enfants des ménages moyens et surtout aisés déborde souvent la limite du quartier tandis que les élèves des ménages à bas revenu sont le plus souvent scolarisés dans l'établissement le plus proche du domicile. Dans un contexte économique marqué par le chômage de masse, la recherche de l'établissement le plus apte à servir la réussite scolaire de leurs enfants, conduit nombre de parents à développer de multiples stratégies de contournement de la carte scolaire ou à scolariser leurs enfants dans le privé. La multimotorisation des ménages facilite ces pratiques sélectives qui s'adressent de fait aux ménages moyens ou aisés. La plus grande proximité des établissements scolaires pour les plus modestes s'explique sans doute aussi par la plus forte densité des lieux d'habitat collectif comparativement au tissu beaucoup moins dense des zones d'habitat pavillonnaire dans lesquelles résident en général les scolaires plus aisés. Ainsi, au primaire, seuls les écoliers des ménages du 1<sup>er</sup> quintile, qui représentent plus de 27 % des écoliers, se distinguent des autres par des niveaux de déplacements et des accompagnements en voiture inférieurs ; dès



le 2<sup>ème</sup> quintile, la mobilité des écoliers devient complètement indépendante du revenu. Chez les collégiens le rééquilibrage par le haut des niveaux de mobilité et des accompagnements n'est perceptible qu'à partir du 3<sup>ème</sup> quintile.

En devenant plus autonomes et aussi plus « flexibles » dans leur emploi du temps, les lycéens deviennent moins dépendants de leurs parents pour se déplacer, même si les plus aisés se font toujours plus souvent accompagner que les autres (Tableau 37). Parallèlement, la moindre densité spatiale des lycées introduit moins de différenciations concernant les distances parcourues. Les disparités sociales ne disparaissent pas pour autant, pour les lycéens, elles se reflètent dans la localisation de l'établissement scolaire qui devient un puissant marqueur social. Près des trois quarts des lycéens du dernier quintile fréquentent un établissement du centre de l'agglomération contre 56 % des plus modestes. Plus précisément on notera que 42 % des jeunes des ménages aisés sont scolarisés dans les arrondissements les plus centraux de Lyon contre 23 % des lycéens du 1<sup>er</sup> quintile. Ces variations se reflètent dans la fréquence des navettes entre le centre et la périphérie qui est positivement corrélée au revenu. Si les différences interquintiles restent tout à fait marginales chez les plus petits (de 4% à 7 % des déplacements du 1<sup>er</sup> au dernier quintile), elles gagnent de l'importance au collège - les plus aisés réalisent deux fois plus de navettes- tandis qu'au lycée elles représentent le tiers des déplacements des plus aisés contre 19 % chez les plus modestes.

Outre les disparités liées au choix de l'établissement scolaire, on constate que les écoliers et les collégiens les plus aisés ont une mobilité plus diversifiée que ceux des ménages modestes. La place accordée aux loisirs extérieurs au domicile est sensiblement plus élevée lorsque les revenus du ménage sont importants (de 13 % à 21 % des déplacements du 1<sup>er</sup> au dernier quintile chez les écoliers, respectivement 13 % et 24 % au collège). En revanche, au lycée les programmes d'activités quotidiens sont relativement indépendants du revenu.

#### Des inégalités qui se creusent en périphérie

Dans le centre de l'agglomération, la distance domicile-école varie sans lien logique avec le revenu c'est pourquoi les écarts de niveaux de mobilité observés globalement chez les écoliers et les collégiens entre quintiles extrêmes se réduisent considérablement dès lors que l'on circonscrit le champ d'observation aux zones les plus centrales. En revanche, plus on s'éloigne du centre, plus l'impact du revenu devient important.

Même lorsqu'ils résident en périphérie, les écoliers et les collégiens les plus modestes restent à l'écart des pratiques d'accompagnement (de 23 % à 69 % des déplacements du 1<sup>er</sup> au dernier quintile chez les écoliers, de 11 % à 56 % chez les collégiens). Chez les plus jeunes, c'est bien la

difficulté du ménage à se multimotoriser, quand les revenus sont limités, qui est en cause. En effet, chez les écoliers, dès lors que le ménage est multiéquipé, les comportements modaux deviennent largement indépendants du revenu alors que chez les collégiens, les inégalités concernant l'usage de la voiture, et par conséquent les inégalités de niveaux de mobilité qui en découlent (distance et vitesse), résistent à la décorrélation des effets liés à la distance domicile-collège et au niveau de motorisation des ménages. Par exemple, chez les ménages modestes et multimotorisés résidant en périphérie, les collégiens se déplacent plus à pied et moins souvent en voiture que leurs camarades plus aisés et ceci quelle que soit la distance entre leur domicile et l'école. En d'autres termes, aux inégalités verticales d'accompagnements en voiture liées à la moindre motorisation des ménages modestes, se surajoute pour les collégiens une inégalité verticale de moindre utilisation de l'automobile par leurs parents, à niveau d'équipement donné pour les accompagner au collège. Cela se traduira par un recours plus intensif à la marche à pied si l'école est proche et aux transports publics si l'école est éloignée. Enfin, chez les écoliers et les collégiens, les inégalités en matière de sociabilité externe (loisirs, sorties...) se maintiennent du centre à la périphérie.

**Tableau 38 : Localisation résidentielle, distance domicile-école, et niveaux de mobilité des scolaires entre quintiles extrêmes**

	Ecoliers		Collégiens		Lycéens	
	Q1	Q5	Q1	Q5	Q1	Q5
<b>Localisation résidentielle (%)</b>						
Centre	35	42	35	38	30	36
Périphérie	65	58	65	62	70	64
<b>Distance domicile-école</b>						
Centre	0,6	1,6	1,2	1,4	2,7	3,2
Périphérie	1,0	2,0	1,9	4,6	6,2	7,3
<b>Nombre de déplacements</b>						
Centre	3,4	3,6	4,3	4,3	4,4	4,5
Périphérie	3,4	3,1	3,3	3,1	3,3	3,3
<b>Distance (km)</b>						
Centre	3,2	4,8	6,0	8,3	8,6	10,8
Périphérie	5,4	8,1	6,4	11,6	14,4	16,5
<b>Budget-temps (mn)</b>						
Centre	36	40	72	64	80	80
Périphérie	41	29	56	50	80	83
<b>Vitesse (km/h)</b>						
Centre	5,3	7,2	5,0	7,8	9,5	8,1
Périphérie	7,9	16,6	6,9	13,8	10,8	11,9

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Chez les lycéens, le constat général d'absence d'effet du revenu sur les principaux niveaux de mobilité peut être formulé dans le centre comme en périphérie (Tableau 38). En revanche, quel que soit le lieu de résidence, les différenciations d'usage des modes, observées au niveau global

se maintiennent : les lycéens du 1<sup>er</sup> quintile restent exclus des accompagnements en voiture et se déplacent plus fréquemment à pied et en transports en commun que ceux des autres quintiles. En périphérie, l’empreinte du revenu se manifeste essentiellement par des déplacements beaucoup plus orientés vers le centre pour les plus aisés : 60 % des déplacements des plus aisés ont pour origine et/ou pour destination le centre de l’agglomération, soit deux fois plus que pour les plus modestes. Cela tient pour l’essentiel au choix de l’établissement scolaire : même lorsqu’ils résident en périphérie, les ménages du dernier quintile privilégient pour leurs enfants les établissements du centre de l’agglomération (68 % des lycéens) tandis qu’une très large majorité des lycéens rattachés aux ménages les plus modestes fréquentent un lycée de périphérie (61 %)<sup>1</sup>. Cet attrait pour les établissements du centre, jugés plus « réputés », est manifeste dès le collège (14 % des collégiens des ménages du 1<sup>er</sup> quintile fréquentent un établissement du centre contre 37 % de leurs homologues du dernier quintile).

## 2.1.2. Les étudiants

### 2.1.2.1. Une localisation résidentielle peu adaptée

Dans l’agglomération lyonnaise, les étudiants domiciliés chez leurs parents sont les individus qui parcourent quotidiennement le plus de kilomètres et qui consacrent le plus de temps à se déplacer (Tableau 39). Si ce groupe dispose d’un « capital » propice à la mobilité (diplômes, amitiés, absence de charge familiale) ce double record semble avant tout s’expliquer par la forte concentration des établissements du supérieur dans les zones les plus centrales de l’agglomération<sup>2</sup>, alors même que la majorité des étudiants (57 %) résident en périphérie. Les étudiants subissent les effets d’une localisation résidentielle peu adaptée à leurs besoins personnels : seuls 12 % des déplacements se font à proximité directe du domicile et 30 % sont des navettes quotidiennes entre le centre et la périphérie.

Chez les étudiants, la part des déplacements en transports en commun est prépondérante et celle effectuée en voiture conducteur devient tout à fait significative, tandis que les accompagnements en voiture et les déplacements effectués à pied continuent la baisse amorcée au lycée (Tableau 39). Avec l’entrée dans l’âge adulte, l’accès à une voiture particulière se développe : quatre étudiants sur dix vivant chez leurs parents, peuvent régulièrement mobiliser une voiture pour se déplacer. Cet accès dépend principalement de leur localisation résidentielle : les étudiants de 2<sup>nde</sup> périphérie sont sensiblement plus motorisés que ceux de l’hypercentre (55 %

<sup>1</sup> Si l’on se restreint aux établissements de l’hypercentre de l’agglomération, on observe que 41 % des lycéens des ménages aisés résidant en périphérie y sont scolarisés contre moins de 14 % des lycéens du 1<sup>er</sup> quintile.

<sup>2</sup> Dans 30 % des cas le lieu d’études est situé dans l’hypercentre (78 % dans le centre).

contre 15 %). Autre changement significatif par rapport au lycée, les programmes d'activités sont moins contraints et laissent plus de place aux loisirs et aux visites. Les caractéristiques de la mobilité étudiante sont donc tout à fait singulières : leur mobilité est différente de celle des autres scolaires (les déplacements sont plus longs et le plus souvent effectués en dehors de la zone de domicile...), sans pour autant se rapprocher de celle des actifs (l'usage de la voiture est modéré et les déplacements moins contraints...).

**Tableau 39 : Niveaux et comportements de mobilité des étudiants vivant chez leurs parents**

	Étudiants	Accédants (42 %)	Non-accédants (58 %)
Distance domicile-travail	8,7	10,1	7,5
Part des résidents du centre (%)	43	28	53
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	3,6	4,1	3,3
Distance (km)	20,0	26,1	15,9
Budget-temps (mn)	86	85	87
Vitesse (km/h)	13,9	18,4	11,0
<b>Comportements de mobilité (%)</b>			
<b>Motifs</b>			
Fortement contraints	57	50	62
Semi-contraints	8	10	6
Loisirs et visites	28	33	23
<b>Parts modales</b>			
Marche à pied	20	12	26
Voiture conducteur	30	65	0
Voiture passager	14	12	15
Transports en commun	33	10	52

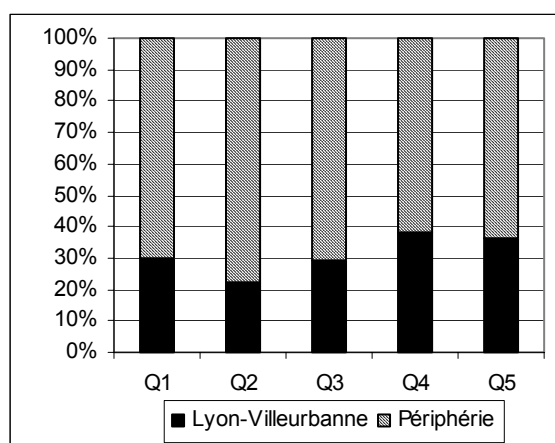
Source : EMD de Lyon 1994-1995

La mobilité des étudiants résidant chez leurs parents dépend principalement de leur accès ou non au volant et de leur localisation résidentielle qui constitue un bon indicateur de la distance entre le domicile et le lieu d'étude. Quel que soit l'endroit où ils habitent, ceux qui disposent d'une voiture se déplacent plus fréquemment (+27%), parcourent plus de kilomètres (+64 %) mais ne passent pas plus de temps à se déplacer que les non-accédants au volant (Tableau 39). Ils ont des distances domicile-lieu d'étude supérieures (+35 %). L'accès au volant a, en revanche, peu d'impact sur le programme d'activités des étudiants, seules les visites sont significativement supérieures chez les accédants. Comme pour les autres catégories de la population, ceux qui résident en périphérie parcourent quotidiennement plus de 2 fois plus de kilomètres que ceux du centre de l'agglomération. Bien que leur vitesse de déplacement soit supérieure à celle des étudiants du centre (+60 %), grâce à un recours plus fréquent à la voiture (41 % des déplacements se font au volant d'une voiture contre 16 % dans le centre), ils consacrent néanmoins plus d'une heure et demie (95 mn) à se déplacer (contre 74 mn dans le centre).

### 2.1.2.2. Analyse et mesure des inégalités

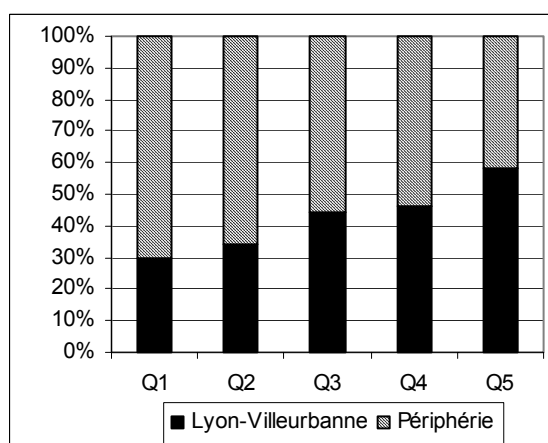
Le passage de la vie de lycéen à la vie d'étudiant semble se traduire par une modification de la distribution spatiale des lieux de résidence des étudiants rattachés aux ménages les plus aisés. La localisation résidentielle des étudiants des ménages modestes est proche de celle des lycéens de même revenu tandis que la part des étudiants aisés localisés en périphérie est inférieure à celle de leurs homologues lycéens (respectivement 42 % des étudiants aisés contre 64 % des lycéens aisés) (Graphique 54, Graphique 55). Ces résultats suggèrent qu'une partie des lycéens de périphérie quittent le domicile de leurs parents pour s'installer à proximité de leur lieu d'étude lors du passage dans le supérieur. Pour les résidents de l'agglomération lyonnaise, la décohabitation des enfants lorsqu'ils deviennent étudiants dépend des moyens financiers des parents, elle est donc croissante en fonction du revenu et ne se vérifie pas chez les plus modestes. En conséquence, et contrairement à ce que nous observons chez les scolaires, les étudiants des ménages modestes sont en moyenne nettement plus éloignés de leur lieu d'étude : les distances domicile-lieu d'étude gagnent 59 % du dernier au 1<sup>er</sup> quintile. En outre, lorsqu'ils restent en périphérie chez leurs parents, les étudiants les plus aisés ont plus fréquemment accès au volant que les plus modestes (61 % des étudiants du dernier quintile contre 36 % de leurs homologues du 1<sup>er</sup> ). Pour les étudiants aisés de périphérie, l'arbitrage va alors se faire entre prendre un logement indépendant dans le centre, à proximité du lieu d'étude ou rester au domicile familial et disposer d'une voiture.

**Graphique 54 : Localisation résidentielle des lycéens en fonction du revenu**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

**Graphique 55 : Localisation résidentielle des étudiants en fonction du revenu**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Plus éloignés de leur lieu d'étude et sensiblement moins motorisés, les étudiants rattachés à des ménages modestes rencontrent donc des difficultés de mobilité sensiblement plus fortes que les plus aisés. Globalement, à l'exception du nombre de déplacements quotidiens, les niveaux de mobilité des étudiants diminuent lorsque le revenu augmente (Tableau 40). Ce résultat est

également perceptible à travers la valeur négative des indices de concentration. Afin d'évaluer précisément les inégalités verticales de mobilité des étudiants, il convient de neutraliser les effets liés à l'accès ou non à une voiture et à la localisation résidentielle. Or la taille de l'échantillon disponible, ne nous permet pas de mener à terme cet exercice de repérage des effets du revenu.

**Tableau 40 : Niveaux de mobilité des étudiants selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Distance domicile-travail	10,5	6,6	0,63	-
Part des résidents du centre (%)	30	59	1,97	-
Part des accédants au volant (%)	39	45	1,15	0,065
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	3,2	4,2	1,31	0,042
Distance (km)	23,6	17,6	0,75	-0,046
Budget-temps (mn)	90	86	0,96	-0,026
Vitesse (km/h)	15,7	12,2	0,78	-0,038

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### 2.1.3. En résumé : des inégalités liées au « choix » du lieu d'étude et de localisation

Les inégalités verticales qui pèsent sur la mobilité des enfants apparaissent très dépendantes des choix de localisation (résidentielle, mais aussi des établissements scolaires) des parents, ces choix étant eux-mêmes largement liés à la situation financière du ménage.

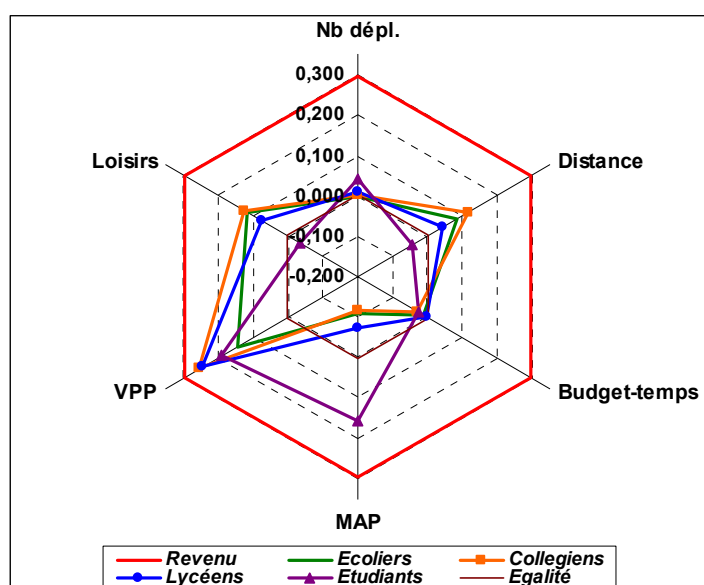
Les inégalités de mobilité quotidienne se traduisent chez les écoliers et les collégiens par des distances et des vitesses de déplacement croissantes avec le revenu justifiant le recours régulier aux accompagnements en voiture, ainsi que par un accès aux lieux centraux d'autant plus fréquent que les revenus sont importants, en particulier pour les lycéens (Graphique 56). Nos analyses semblent confirmer que la mobilité des enfants et des adolescents les plus favorisés « est à la fois ouverte, puisque se déployant largement et selon toutes les techniques sur l'ensemble du territoire (pour l'accès aux équipements scolaires « déssectorisés », aux activités extra-scolaires, etc...) et fermée puisque éminemment affinitaire » [Offner, 1989].

Au-delà des différentiels de densité résidentielle qui expliquent une partie du phénomène, chez les scolaires, les inégalités de mobilité quotidienne dépendent du choix socialement déterminé de l'établissement scolaire. L'éloignement du lieu d'étude se trouve ainsi positivement corrélé au revenu. Plus le ménage a une situation élevée dans la hiérarchie sociale, plus le choix dont il dispose est large : meilleure information sur les établissements, accès à l'enseignement privé, stratégies de contournement de la carte scolaire. Cette étendue des alternatives est rendue possible grâce à la multimotorisation des ménages facilitant les accompagnements en voiture des enfants et contribuant ainsi à la mise en concurrence de l'offre urbaine en matière éducative

notamment [Wiel, 1999]. A l'inverse, les enfants les plus modestes sont rarement scolarisés dans un autre établissement que leur établissement de secteur. Les inégalités de niveaux et de comportements de mobilité quotidienne, particulièrement notables chez les écoliers et les collégiens, se renforcent encore en périphérie.

Au lycée, la moindre densité des établissements scolaires contraint tous les élèves à s'éloigner de leur domicile, indépendamment des revenus familiaux. Les inégalités de niveaux de mobilité se réduisent ainsi considérablement. En outre, même si les accompagnements restent positivement corrélés au revenu, leur importance est mineure puisque les déplacements se font plus fréquemment en transports en commun. De fait, en s'émancipant de leurs parents, les jeunes gagnent de l'autonomie dans leurs déplacements et ont une mobilité relativement indépendante des revenus familiaux. Toutefois les inégalités de mobilité ne disparaissent pas complètement, elles restent très significatives concernant la répartition spatiale des déplacements car les lycéens les plus aisés se caractérisent par un très net plébiscite des établissements scolaires les plus centraux.

**Graphique 56 : Indices de concentration des indicateurs de mobilité des scolaires**



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Note : Cette représentation Graphique permet de visualiser les inégalités de mobilité des scolaires en fonction du revenu par UC. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation d'égalité parfaite

Lorsqu'ils deviennent étudiants, deux options s'offrent aux enfants des ménages les plus aisés résidant en périphérie : soit quitter le domicile familial pour s'installer à proximité dans le centre, soit rester chez leurs parents et se motoriser. Les deux sont coûteuses pour eux-mêmes ou pour leur famille. Cette alternative ne s'offre pas aux étudiants les plus modestes. Ainsi contrairement

aux constats formulés chez les scolaires, les étudiants des ménages à bas revenu, se caractérisent par un plus grand éloignement du lieu d'étude. Dépendants de la localisation résidentielle de leurs parents et accédants moins facilement au volant, ils se trouvent doublement pénalisés. Ces étudiants supportent des conditions de déplacements difficiles : ils doivent parcourir des distances importantes et par voie de conséquence y consacrer plus de temps que les autres. Ainsi les inégalités verticales de mobilité des étudiants résultent principalement d'une inégalité en amont concernant les opportunités de choix de localisation résidentielle.

## **2.2. Les inégalités de mobilité quotidienne en milieu de cycle de vie**

En milieu de cycle de vie, sur une tranche d'âge allant de 25 à 59 ans, trois groupes ont été distingués en fonction de leur situation vis-à-vis de l'emploi. Nous analyserons donc successivement les inégalités de mobilité chez les actifs, les chômeurs et les femmes au foyer. Puis nous reviendrons sur les principaux résultats et leur éventuelle généralisation sur cette période du cycle de vie.

### **2.2.1. Les actifs à plein temps**

#### **2.2.1.1. D'importantes contraintes**

L'exercice d'une activité professionnelle à plein temps structure l'emploi du temps des individus et s'accompagne d'un niveau élevé d'accès au volant (81 % des actifs). Les actifs parcourent également plus de kilomètres que la moyenne (+35 %), se déplacent légèrement plus fréquemment (+11 %) et y consacrent un peu plus de temps (+10 %) (Tableau 41). La très grande majorité des déplacements sont réalisés en tant que conducteur, 20 % des déplacements se font à pied, la plupart du temps sur des trajets très courts, tandis que les transports en commun peinent à les séduire (7 %) (Tableau 41). Les déplacements quotidiens pour rejoindre le lieu de travail et revenir au domicile ainsi que les accompagnements (des enfants ou du conjoint) représentent deux tiers des déplacements. En semaine, les actifs disposent de peu de temps pour les loisirs et les visites, leur mobilité est la moins variée de la population bien qu'ils soient financièrement les mieux dotés.

Dans l'agglomération lyonnaise, les actifs résident en moyenne à 6,3 km de leur lieu de travail<sup>1</sup>,

---

<sup>1</sup> Au plan national, les distances domicile-travail sont nettement supérieures (15,4 km), à la fois du fait de longues migrations alternantes en région Ile-de-France et dans les zones rurales ou périurbaines, mais aussi du fait d'une minorité d'actifs très éloignés de leur lieu de travail (si l'on exclut les actifs déclarant une distance domicile-travail de plus de 100 km, la moyenne nationale tombe à 11,7 km). A Lyon, les distances seraient probablement plus élevées si on ne se limitait pas aux déplacements réalisés à l'intérieur de l'agglomération.



45 % habitent dans le centre de l'agglomération et 56 % y travaillent. Moins de 23 % des déplacements des actifs sont des navettes entre le centre et la périphérie et plus d'un quart (27 %) continuent de se faire à proximité du domicile.

**Tableau 41 : Niveaux et comportements de mobilité des actifs**

	<b>Actifs à plein temps de 25-59 ans</b>	<b>Accédants au volant (81 %)</b>	<b>Non-accédants au volant (19 %)</b>
Distance domicile-travail	6,3	6,8	4,2
Part des résidants du centre (%)	45	41	66
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	4,1	4,3	3,6
Distance (km)	19	21	10
Budget-temps (mn)	69	70	65
Vitesse (km/h)	16,3	17,8	9,4
<b>Comportements de mobilité (%)</b>			
<b>Motifs</b>			
Déplacements fortement contraints	67	68	61
Déplacements semi-contraints	15	14	20
Loisirs et visites	15	16	16
<b>Parts modales</b>			
Marche à pied	21	15	51
Voiture conducteur	64	77	1
Voiture passager	6	4	14
Transports en commun	7	3	27

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Un actif sur cinq environ ne peut disposer régulièrement d'une voiture pour rejoindre son lieu de travail. Cette impossibilité se traduit par des déplacements moins fréquents et par des distances et des vitesses deux fois plus faibles (Tableau 41). Notons cependant que les actifs n'accédant pas au volant sont plus proches de leur lieu de travail. Ils réalisent plus de la moitié de leurs déplacements à pied, utilisent fréquemment les transports en commun et se font dans une moindre mesure accompagner en voiture, alors que les actifs motorisés se déplacent essentiellement au volant de leur véhicule. Les accédants au volant effectuent également deux fois plus de navettes entre le centre et la périphérie. Cependant, qu'ils aient ou non accès au volant, la mobilité des actifs reste tout autant contrainte.

Une fois décorrélés des possibilités d'accès au volant, les différentiels hommes-femmes ne permettent pas de mettre en évidence d'importantes inégalités horizontales de mobilité quotidienne. Notons simplement que chez les accédants comme chez les non-accédants, les actives réalisent un peu plus de déplacements que leurs homologues masculins, tandis que les actifs parcourent toujours plus de kilomètres. Les écarts restent toutefois assez contenus. Soulignons également le faible impact de la localisation résidentielle sur les niveaux et les comportements de déplacements. En fait les écarts les plus importants concernant la fréquence des déplacements sont liés à la composition du ménage d'appartenance : les actifs

monoparentaux sont ceux qui se déplacent le plus (5,2 déplacements) par rapport aux couples sans enfant (3,7 déplacements).

### 2.2.1.2. *Analyse et mesure des inégalités*

Au plan global, le nombre de déplacements quotidiens, les distances parcourues, les vitesses de déplacement et les budgets-temps de transport sont relativement indépendants du revenu (Tableau 42). La mobilité des actifs est fondamentalement déterminée par leur activité professionnelle, ce qui explique assez largement cette inélasticité des niveaux de mobilité quotidienne aux revenus des ménages. On pourrait penser que cette stabilité résulte d'un jeu à somme nulle entre des effets liés à l'éloignement domicile-travail et à l'accès ou non à une voiture particulière des actifs. En fait, dans l'exemple de l'agglomération lyonnaise, il n'en est rien. Les localisations plus périphériques des actifs les plus modestes, et plus centrales des plus aisés, ne se traduisent pas par des distances domicile-travail significativement différentes (5,9 km pour le 1<sup>er</sup> quintile, 6,2 km pour le dernier).

La principale inégalité de mobilité réside dans la part des déplacements effectués au volant d'une voiture (de 58 % des déplacements à 67 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile) du fait d'un accès au volant qui touche 88 % des actifs les plus aisés contre 66 % des actifs à faible revenu. L'orientation géographique des déplacements, au sein de l'agglomération, est également dépendante du revenu : la fréquence des déplacements réalisés dans le centre de l'agglomération croît du 1<sup>er</sup> au dernier quintile (de 30 % à 49 % des déplacements) y compris si l'on se restreint aux seuls résidents de la périphérie (de 26 % à 42 %). D'une manière générale, les plus modestes réalisent plus de déplacements à proximité de leur domicile (de 34 % à 24 %). Ajoutons, pour terminer ce premier état des lieux, que le revenu ne modifie pas les programmes d'activités quotidiens.

**Tableau 42 : Niveaux de mobilité des actifs selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Distance domicile-travail	5,9	6,2	1,05	-
Part des résidents du centre (%)	40	54	1,35	-
Part des accédants au volant (%)	66	88	1,33	0,051
<b><i>Niveaux de mobilité</i></b>				
Nombre de déplacements	3,7	4,1	1,11	0,005
Distance (km)	16,5	18,0	1,09	-0,001
Budget-temps (mn)	66	67	1,02	-0,006
Vitesse (km/h)	15	16	1,07	0,003

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### Chez les accédants au volant, des niveaux et des comportements de mobilité identiques

Dès lors qu'ils accèdent au volant, les niveaux et les comportements de mobilité des actifs ne sont plus du tout sensibles à leur revenu. Les plus modestes ne sont pas plus éloignés de leur lieu

de travail, ils utilisent aussi fréquemment leur voiture que les plus aisés (77 % des déplacements), se déplacent aussi souvent et parcourent autant de kilomètres (Tableau 43). Les comportements modaux mesurés en volume de déplacements ou en distance parcourue, de même que la répartition des déplacements par motif, ne sont pas influencés par le revenu. Les indices de concentration calculés sur ces indicateurs sont très proches de zéro. Cette absence d'effets du revenu sur la mobilité quotidienne des actifs accédant au volant se maintient quelle que soit la zone de résidence.

**Tableau 43 : Niveaux de mobilité des actifs accédants au volant selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Distance domicile-travail	6,4	6,6	1,03	-
Part des résidants du centre (%)	30	49	1,63	-
<i>Niveaux de mobilité</i>				
Nombre de déplacements	4,2	4,2	1,00	-0,012
Distance (km)	20	19	0,95	-0,027
Budget-temps (mn)	70	67	0,96	-0,017
Vitesse (km/h)	17	17	1,00	-0,020

Source : EMD de Lyon 1994-1995

En fait, seule l'inscription des déplacements dans l'espace diffère entre quintiles : les plus modestes réalisent toujours plus de déplacements en périphérie (58 % contre 32 % pour le dernier quintile), déplacements pour lesquels la voiture s'avère être le mode le plus performant. Ces variations dans la géographie des flux de déplacements, s'expliquent par la localisation résidentielle plus périphérique des ménages à bas revenu et par des lieux d'emploi d'autant plus éloignés du centre que le revenu est faible : plus de la moitié des actifs du 1<sup>er</sup> quintile (55 %) travaillent en périphérie contre 40 % des actifs du dernier quintile. Lorsque l'on neutralise les distorsions induites par la situation du domicile, la fréquentation du centre de l'agglomération reste largement dépendante du quintile d'appartenance. Parmi les actifs domiciliés en 1<sup>ère</sup> ou 2<sup>ème</sup> couronne, 42 % des déplacements des plus aisés se font dans, depuis ou vers le centre, contre 26 % des déplacements de leurs homologues de revenu modeste.

#### Des écarts plus significatifs chez les non-accédants

Lorsqu'ils n'accèdent pas au volant, la plupart des actifs aisés résident dans le centre de l'agglomération (84%). Ils parcourent quotidiennement 3,4 km pour rejoindre leur lieu de travail. Leurs homologues des ménages modestes, plus éloignés de leur lieu de travail et nettement moins citadins (seuls 55 % résident dans le centre), subissent au quotidien des conditions de mobilité peu commodes. Leurs déplacements, moins fréquents, sont également un peu plus longs en distance comme durée (Tableau 44).

Qu'ils résident en zone dense ou en périphérie, les actifs du 1<sup>er</sup> quintile effectuent le même

nombre de déplacements quotidiens et parcourent les mêmes distances, alors que les autres actifs non-motorisés se comportent comme l'ensemble de la population : la fréquence de leurs déplacements décroît en fonction de l'éloignement au centre, tandis que les distances qu'ils parcourent augmentent. Ainsi, en périphérie comme dans le centre, la mobilité des actifs du 1<sup>er</sup> quintile n'accédant pas au volant, semble réduite aux activités et déplacements essentiels. Leur programme d'activités est d'ailleurs plus contraint et moins tourné vers les loisirs et les visites. Ils recourent plus fréquemment aux transports en commun, aux accompagnements et aux deux-roues, du fait d'une localisation plus excentrée et plus éloignée du lieu d'emploi. A l'inverse les plus aisés se déplacent plus souvent à pied (54 % contre 41 % des déplacements du 1<sup>er</sup> quintile).

**Tableau 44 : Niveaux de mobilité des actifs n'accédant pas au volant selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Distance domicile-travail	4,9	3,4	0,69	-
Part des résidants du centre (%)	55	84	1,53	-
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	2,7	3,8	1,41	0,055
Distance (km)	10	9	0,90	-0,012
Budget-temps (mn)	58	67	1,16	0,022
Vitesse (km/h)	11	8	0,73	-0,025

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Compte tenu des différentiels très importants observés dans la répartition spatiale des lieux d'habitation, la géographie des déplacements est également très contrastée selon le revenu : 80 % des déplacements des plus aisés sont réalisés dans le centre de l'agglomération, 9 % en périphérie et 11 % entre les deux zones (contre respectivement 37 %, 34 % et 29 % pour le premier quintile). La connexion entre le domicile et le lieu d'emploi semble donc plus difficile à réaliser pour les bas revenus puisque les déplacements périphériques sont souvent plus pénibles : niveau de desserte et fréquence des transports en commun inférieurs au centre, espacement des lieux d'activités... La part significative (29 %) de navettes entre le centre et la périphérie suggère également un creusement de la dissociation domicile-travail parmi les actifs non motorisés du 1<sup>er</sup> quintile. Enfin, ajoutons que lorsqu'ils résident en périphérie, l'orientation des déplacements des plus aisés est nettement plus centrale que celle des plus modestes (respectivement 44 % et 25 % des déplacements) et donc a priori mieux desservie par les transports en commun.

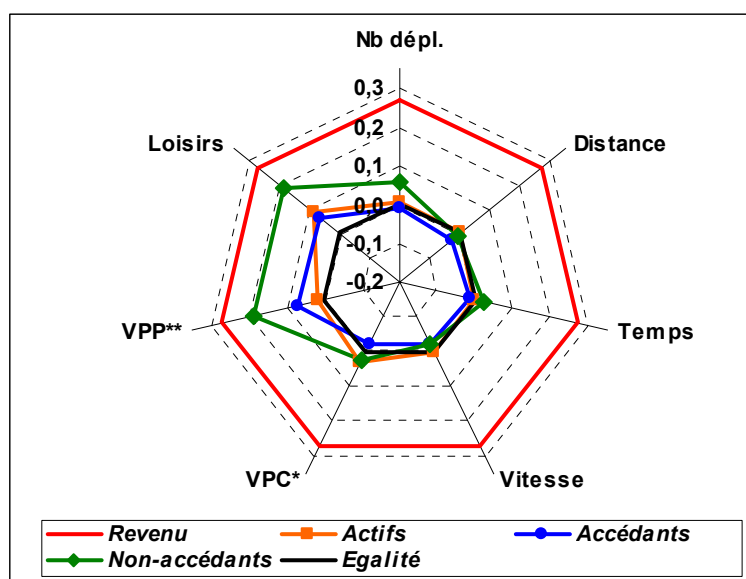
### **2.2.1.3. En résumé : des inégalités restreintes aux non-accédants au volant les plus modestes**

En semaine, dès lors que l'on s'affranchit des effets liés à l'accès au volant, les niveaux et les comportements de mobilité des actifs motorisés, qui représentent plus de 4 actifs sur 5, sont parfaitement indépendants des revenus, à l'exception de la fréquence des loisirs qui reste

cependant assez faible pour tous (Graphique 57). Pour les actifs de périphérie, il subsiste un accès au centre-ville plus élevé pour les plus aisés par rapport aux plus modestes (localisation des lieux d'emploi tertiaire versus secondaire). Cette inélasticité de la mobilité des actifs motorisés au revenu, réside dans des schémas de mobilité fortement contraints par les déplacements domicile-travail, quelles que soient les ressources financières du ménage. A cet égard, il convient de souligner les vertus homogénéisatrices de l'accès individualisé à l'automobile.

S'il persiste une inégalité verticale chez les actifs, c'est parmi la sous-population des personnes n'ayant pas accès à une voiture particulière, qui sont le plus souvent des femmes (60 %). Leur mobilité se distingue par le bas de celle des autres quintiles. Alors que le nonaccès au volant des actifs aisés se présente comme la conséquence d'un mode de vie citadin basé sur la proximité et la centralité, l'absence de motorisation des plus modestes apparaît subie et relativement pénalisante.

**Graphique 57 : Indices de concentration des principaux indicateurs de mobilité des actifs accédant et non-accédant au volant**



\* Indice peu significatif chez les non-accédants

\*\* Indice peu significatif chez les accédants

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Note : Cette représentation graphique permet de visualiser les inégalités de mobilité des actifs accédants et non-accédants au volant en fonction du revenu par UC. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation d'égalité parfaite

## 2.2.2. Les chômeurs

### 2.2.2.1. *Une mobilité qui emprunte à celle des actifs et des femmes au foyer*

Comparés aux actifs, les chômeurs représentent une population plus féminine, plus jeune et comportant plus de personnes vivant seules avec ou sans enfants. C'est enfin une population aux revenus très faibles : 50 % appartiennent au premier quintile de revenu, contre à peine 4 % au dernier quintile. Les individus à la recherche d'un emploi comptent parmi les plus mobiles de l'agglomération lyonnaise. Ils parcourent cependant moins de kilomètres (-19 %) que les actifs et leur vitesse moyenne de déplacement est 1,3 fois moins élevée (Tableau 45). La part des déplacements fortement contraints<sup>1</sup> est deux fois moins élevée que chez les actifs (33 % contre 66 %). Les chômeurs se rendent ainsi plus disponibles pour prendre en charge l'intendance du ménage (achats, démarches ...) ; en cela leur mobilité se rapproche de celle des femmes au foyer. Enfin, les chômeurs semblent compenser l'absence d'activité professionnelle par une participation sociale plus extravertie, sinon plus fournies tout au moins plus tournée vers l'extérieur : plus du tiers de leurs déplacements sont consacrés aux loisirs et aux visites (contre 15 % chez les actifs ou 25 % chez les femmes au foyer).

Le pourcentage de chômeurs accédant au volant (62 %) est inférieur à celui des actifs (81 %) mais sensiblement supérieur à celui des femmes au foyer (43 %). La répartition modale des déplacements se situe également à mi-chemin de celle observée chez ces deux sous-groupes : le recours à la marche à pied est significatif même si les déplacements au volant d'une voiture restent les plus fréquents. Enfin, signalons que 40 % des déplacements des chômeurs se font à proximité du domicile (contre 27 % et 65 % des déplacements respectivement des actifs et des femmes au foyer). Exprimées en termes de zonage concentrique, leur localisation résidentielle est comparable à celle des actifs et sensiblement moins périphérique que celle des femmes au foyer.

Comme pour les autres groupes, l'accès au volant s'avère déterminant sur les pratiques de mobilité quotidienne. Or, chez les chômeurs, les inégalités d'accès effectif au volant sont significatives et nettement plus fortes que chez les actifs (cf. Chapitre 3). Les chômeurs disposant d'un accès effectif au volant ont des niveaux de mobilité proches de ceux de leurs homologues actifs. En revanche, ceux qui n'ont pas la possibilité de conduire régulièrement ont une mobilité moins extravertie, ce qui pèse sur leurs probabilités de (ré)insertion professionnelle (Tableau 45). Les non-accédants au volant se déplacent en effet 1,5 fois moins souvent pour des démarches

---

<sup>1</sup> Les déplacements fortement contraints sont assimilés pour ce groupe aux déplacements liés à la recherche d'emploi ou aux accompagnements.

liées à la recherche d'emploi, ce qui confirme l'atout incontestable que constitue l'accès au volant pour chercher un emploi. Les chômeurs sans accès régulier au volant réalisent également près de deux fois moins d'accompagnements. Ils se déplacent le plus souvent à pied, à proximité de leur domicile (44 % des déplacements contre 39 % chez les accédants).

**Tableau 45 : Niveaux et comportements de mobilité des chômeurs**

	Chômeurs de 25-55 ans	Accédants au volant (62 %)	Non-accédants au volant (38 %)
Part des résidants du centre (%)	49	40	61
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	4,5	5,1	3,6
Distance (km)	15,2	19,6	8,5
Budget-temps (mn)	73	77	66
Vitesse (km/h)	12,5	15,2	7,7
<b>Comportements de mobilité (%)</b>			
<b>Motifs</b>			
Déplacements fortement contraints	33	35	28
Déplacements semi-contraints	28	27	30
Loisirs et visites	34	32	37
<b>Parts modales</b>			
Marche à pied	37	25	62
Voiture conducteur	47	68	0
Voiture passager	7	5	13
Transports en commun	8	2	22

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Une fois neutralisé l'accès ou non au volant, la mobilité des chômeurs reste sensible à d'autres facteurs socio-économiques, mais leur impact est dans l'ensemble limité. Comme chez les femmes au foyer, les niveaux de mobilité dépendent de la présence ou non d'enfants dans le ménage ainsi que de la situation géographique du domicile.

#### 2.2.2.2. Analyse et mesure des inégalités

Les chômeurs ont des revenus particulièrement faibles, c'est pourquoi l'analyse entre quintiles extrêmes nécessite l'agrégation des effectifs des deux derniers quintiles. On observe ainsi que la fréquence des déplacements augmente lorsque le revenu augmente tandis que les budgets-temps, les distances et les vitesses fluctuent sans mouvement régulier selon le revenu (Tableau 46). Mesurées grâce aux indices de concentration, les inégalités de niveaux de mobilité sont faibles.

**Tableau 46 : Niveaux de mobilité des chômeurs selon le revenu**

	Q1	Q4+Q5	Evolution Q4+Q5/Q1	Indice de concentration
Part des accédants au volant (%)	49	72	1,47	0,133
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	4,1	5,7	1,39	0,078
Distance (km)	15,9	15,9	1,00	0,016
Budget-temps (mn)	82	72	0,88	-0,037
Vitesse (km/h)	11,7	13,2	1,13	0,060

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Les comportements en matière de choix modal sont largement fonction de l'accès à une voiture particulière qui lui-même est en partie corrélé au revenu. Les chômeurs les plus modestes se déplacent un peu plus fréquemment à pied (37 %) et en transports en commun (11 %), et moins souvent en voiture (42 %) que ceux des autres quintiles (respectivement 32 %, 5 % et 57 % pour le 3<sup>ème</sup> quintile). Les chômeurs des deux derniers quintiles résident plus fréquemment dans le centre et en conséquence, ils effectuent plus de la moitié des déplacements à pied (52 %). Le programme d'activités des individus à la recherche d'emploi est d'autant plus contraint dans l'espace et dans le temps que les revenus sont élevés (de 27 % à 43 % des déplacements, des plus modestes aux plus aisés) principalement du fait d'une croissance significative des accompagnements (de 0,73 à 2 déplacements). La situation familiale selon le revenu apporte quelques éclairages en la matière : 8 chômeurs sur 10 appartenant au deux derniers quintiles vivent en couple ou en famille contre un peu plus de la moitié des plus modestes (52 %). L'augmentation des déplacements liés à la recherche d'emploi reste plus modérée (+15 %). Enfin on constate que les « sorties » des plus aisés se tournent davantage vers les loisirs, tandis que les plus modestes privilégient les visites, moins coûteuses.

#### Des inégalités « nettes » perceptibles, mais difficiles à appréhender

Lorsque l'on distingue les accédants des non-accédants au volant, les effectifs disponibles se réduisent encore et ne permettent pas de désagréger les sous-groupes par quintile. En outre, les chômeurs des deux derniers quintiles se distinguent des trois autres par une localisation résidentielle très centrale, près de 36 % résident dans les arrondissements les plus centraux de Lyon, ce qui vient troubler l'analyse des résultats. Ainsi, une fois décorrélées les possibilités d'accès au volant et la localisation résidentielle, les effectifs sont très faibles et les résultats s'avèrent fragiles.

Les indices de concentration offrent toutefois une vision synthétique du degré d'inégalités à l'intérieur de chaque sous-groupe (Tableau 47). On observe ainsi que les inégalités sont très faibles parmi les accédants. Les chômeurs les plus modestes ne disposant pas régulièrement d'un



accès au volant parcourent plus de kilomètres et ont des budgets-temps supérieurs aux plus aisés du fait de leur localisation moins centrale.

**Tableau 47 : Indices de concentration des niveaux de mobilité des chômeurs accédants et non-accédants**

	Accédants	Non-accédants
Nombre de déplacements	0,052	0,037
Distance (km)	-0,025	-0,091
Budget-temps (mn)	-0,039	-0,079
Vitesse (km/h)	0,030	-0,018

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### 2.2.2.3. *En résumé : un groupe hétérogène, confronté aux difficultés d'accès au volant*

On retiendra donc que les chômeurs ne constituent pas un groupe social homogène quant à leur âge, à leur genre, à leur structure familiale ou à la durée d'absence d'activité professionnelle, et par voie de conséquence quant aux opportunités qui s'offrent à eux et quant aux contraintes qu'ils ont à assumer. Le nombre d'individus enquêtés ne permettant pas de désagréger suffisamment ces différentes catégories de chômeurs, il convient donc de rester prudent quant aux résultats, assez globaux présentés ci-dessus. La mobilité quotidienne apparaît néanmoins nettement différenciée selon les possibilités d'accès au volant, elles-mêmes liées au revenu. Désagrégé par quintile, l'échantillon de moins de 400 individus ne permet pas de mettre en évidence des tendances très solides. Mais une impression domine dans ce groupe, si le revenu, par le biais de l'accès au volant, est plus discriminant sur la mobilité des chômeurs que sur celle des actifs, il est également beaucoup moins net que dans les autres groupes d'inactifs (retraités ou femmes au foyer), voire quasi inexistantes une fois considérées les inégalités, bien réelles d'accès au volant.

### 2.2.3. Les femmes au foyer<sup>1</sup>

#### 2.2.3.1. *Une inactivité lourde de contraintes*

Les femmes au foyer se déplacent plus souvent que les actifs (+17 %) et les chômeurs, ce sont les plus mobiles de notre échantillon (Tableau 48). Cependant, en dépit d'une localisation résidentielle plus périphérique (67 % résident en périphérie contre 55 % des actifs et 49 % des chômeurs), elles parcourent quotidiennement moins de kilomètres que ces deux groupes. Le plus souvent elles utilisent la voiture particulière mais les déplacements à pied sont fréquents. En

<sup>1</sup> Il s'agit des femmes âgées de 25 à 59 ans, ayant au moins un enfant à charge.

revanche, les transports en commun, mal adaptés aux impératifs de la mobilité « domestique », sont très peu utilisés.

L'emploi du temps des femmes au foyer s'organise principalement autour de deux types d'activités : celles liées à la vie quotidienne du ménage (approvisionnement, santé, démarches administratives...) et celles liées aux accompagnements des enfants (respectivement 50 % et 26 % des déplacements). Bien qu'elles disposent de davantage de temps libre, les femmes au foyer ne réalisent pas plus d'activités de visites et de loisirs que la moyenne de la population. Leur mobilité, généralement soumise au rythme scolaire des enfants, est une mobilité de proximité (près des deux tiers des déplacements). Ainsi, bien que n'exerçant pas d'activité professionnelle, les femmes au foyer supportent pourtant de fortes contraintes spatiales et temporelles.

**Tableau 48 : Niveaux et comportements de mobilité des femmes au foyer**

	Femmes au foyer de 25-59 ans	Accédantes au volant (43 %)	Non-accédantes au volant (57 %)
Part des résidentes du centre (%)	34	25	40
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	4,8	6,2	3,6
Distance (km)	12,0	19,1	5,9
Budget-temps (mn)	56	68	46
Vitesse (km/h)	12,9	16,9	7,7
<b>Comportements de mobilité (%)</b>			
<b>Motifs</b>			
Déplacements fortement contraints	50	52	40
Déplacements semi-contraints	26	23	35
Loisirs et visites	20	21	23
<b>Parts modales</b>			
Marche à pied	39	16	73
Voiture conducteur	46	77	0
Voiture passager	11	6	18
Transports en commun	4	2	8

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Moins de la moitié des femmes au foyer (46 %) disposent de manière autonome et régulière d'une voiture, rappelons qu'il s'agit du taux d'accès le plus faible en milieu de cycle de vie<sup>1</sup>. En effet, lorsque le ménage est mono-motorisé les femmes au foyer ne sont pas prioritaires dans l'accès au volant et, avec un seul salaire, il semble plus difficile de couvrir les frais liés à l'utilisation d'une 2<sup>ème</sup> voiture. Les différences, très significatives, observées entre accédantes et non-accédantes ne se limitent pas à des distances parcourues supérieures pour les premières,

<sup>1</sup> Pour ce groupe socio-démographique aux revenus modestes (41 % font partie d'un ménage appartenant au 1<sup>er</sup> quintile), les inégalités d'accès au volant sont très importantes et du même ordre que les inégalités de revenu (cf. Chapitre 3).

elles concernent tous les indicateurs de niveaux (Tableau 48). Les accédantes se déplacent 1,7 fois plus souvent, parcourent 3,2 fois plus de kilomètres et y consacrent 1,5 fois plus de temps. Elles réalisent plus des trois quarts de leurs déplacements au volant d'une voiture tandis que les non-accédantes se déplacent principalement à pied. Exprimée en nombre de déplacements quotidiens, la mobilité des femmes au foyer ayant la possibilité de conduire régulièrement est de loin la plus élevée de la population (+26 % et +22 % respectivement par rapport aux actifs et aux chômeurs accédant au volant).

La possibilité effective de conduire régulièrement une voiture est aussi une source de contraintes supplémentaires dans l'emploi du temps des femmes au foyer : les accédantes au volant réalisent ainsi deux fois plus d'accompagnements. Elles n'ont pourtant pas plus d'enfants à charge (respectivement 2,3 contre 2,5) et leurs enfants ne sont pas plus jeunes. Leurs lieux de résidence en moyenne plus excentrés justifient également l'importance de ces accompagnements en voiture. Parallèlement on constate que les loisirs extérieurs au domicile sont 2,6 fois plus fréquents chez les accédantes. Les déplacements liés aux achats, à la santé ou aux démarches diminuent en part relative. Ces sorties paraissent toutefois relativement incompressibles puisqu'elles restent assez proches en valeur absolue. Les visites sont indépendantes des possibilités d'accès au volant. Ainsi l'accès au volant, s'il contribue à renforcer la place des accompagnements, réduit les tensions pesant sur les budgets-temps et permet une meilleure rentabilisation des déplacements ce qui laisse plus de temps pour les activités personnelles, qu'il s'agisse d'activités sportives, culturelles ou associatives.

Qu'elles aient ou non accès à une voiture particulière, la mobilité des femmes au foyer dépend ensuite, mais de manière secondaire, de leurs charges de famille. A niveau de motorisation identique, plus les enfants sont nombreux dans le ménage, plus la fréquence des déplacements augmente et plus les activités deviennent contraintes. La mobilité des femmes au foyer dépend enfin de leur localisation résidentielle. Comme pour l'ensemble de la population, une localisation en centre-ville se traduit par plus de déplacements quotidiens pour moins de distances parcourues. Cependant, dès lors que l'on s'affranchit des effets liés à l'accès à une voiture particulière et à la présence d'enfants, les niveaux de mobilité des femmes au foyer sont assez peu sensibles à leur éloignement du centre de l'agglomération.

### **2.2.3.2. Analyse et mesure des inégalités**

Au plan global, les écarts de niveaux de mobilité entre quintiles extrêmes sont très prononcés du fait d'un accès au volant qui passe de 17 % à 89 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile (Tableau 49). A partir du second quintile, ces écarts deviennent plus faibles car la motorisation des femmes au

foyer commence à se développer. Les inégalités de niveaux de mobilité sont significatives, elles sont même importantes concernant les distances et les vitesses de déplacement. Quel que soit l'indicateur de mobilité considéré, ce sont les inégalités les plus fortes observées chez cette tranche d'âge.

Les femmes au foyer les plus modestes se trouvent considérablement pénalisées dans leur mobilité. Elles se déplacent essentiellement à pied (62 % des déplacements contre 37 % dès le 2<sup>ème</sup> quintile et 23 % pour le dernier), utilisent plus souvent les transports en commun et se font fréquemment accompagner en voiture. Les activités quotidiennes varient également selon le revenu : les femmes au foyer modestes réalisent moins d'accompagnements (de 1,6 à 2,5 déplacements du 1<sup>er</sup> au dernier quintile) et beaucoup moins d'activités de loisirs (0,3 et 1,3 déplacements respectivement pour le 1<sup>er</sup> et le dernier quintile). Enfin, plus le revenu est faible plus la part des déplacements effectués à proximité du domicile est importante : de 67 % à 49 % des déplacements des plus modestes aux plus aisées. La mobilité des résidentes de périphérie est moins tournée vers le centre de l'agglomération lorsque les revenus sont faibles (de 9 % à 20 % des déplacements du 1<sup>er</sup> au dernier quintile).

**Tableau 49 : Niveaux de mobilité des femmes au foyer selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Part des accédantes au volant (%)	17	89	5,2	0,336
Part des résidentes du centre (%)	37	55	1,49	-
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	3,5	6,1	1,74	0,138
Distance (km)	6,9	16,6	2,40	0,212
Budget-temps (mn)	45	68	1,51	0,106
Vitesse (km/h)	9,2	14,6	1,59	0,186

Source : EMD de Lyon 1994-1995

#### Des inégalités qui se réduisent chez les accédantes au volant...

L'accès au volant permet d'homogénéiser les niveaux de déplacements en rééquilibrant par le haut la situation des plus modestes (Tableau 50). La mobilité reste légèrement inférieure au sein du 1<sup>er</sup> quintile, elle se stabilise à partir du 2<sup>ème</sup> quintile. Toutefois, en dépit de leurs possibilités d'accès au volant, les plus modestes réalisent plus d'un quart de leurs déplacements à pied et utilisent de ce fait un peu moins fréquemment leur voiture que les autres (69 % des déplacements). A partir du 2<sup>ème</sup> quintile on ne constate plus de différence significative dans la fréquence d'usage de la voiture c'est pourquoi l'indice de concentration calculé sur la fréquence des déplacements en tant que conductrice est assez faible (0,034).

**Tableau 50 : Niveaux de mobilité des femmes au foyer accédant au volant selon le revenu**

	<b>Q1</b>	<b>Q5</b>	<b>Evolution Q5/Q1</b>	<b>Indice de concentration</b>
Parts des résidentes du centre (%)	23	31	1,35	-
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	5,3	6,1	1,15	0,024
Distance (km)	15,7	17,7	1,13	0,020
Budget-temps (mn)	58	68	1,17	0,034
Vitesse (km/h)	16,2	15,6	0,96	0,007

Source : EMD de Lyon 1994-1995

L'analyse des motifs de déplacement permet de distinguer deux groupes : les femmes au foyer des trois premiers quintiles, à la mobilité dédiée essentiellement au foyer et pour lesquelles les activités « libres » sont marquées par une forte domesticité, et les femmes au foyer des deux derniers quintiles qui consacrent plus d'un quart de leurs déplacements aux loisirs et aux visites extérieurs au domicile (28 % contre 12 % pour le 1<sup>er</sup> quintile). Ainsi, sans méconnaître le rôle uniformisateur de la voiture, il reste que chez les femmes au foyer qui accèdent régulièrement au volant, la répartition des déplacements de loisirs demeure très inégalitaire (0,219). Plus qu'à des difficultés liées à la disponibilité d'une voiture particulière, ce type d'activités a donc principalement trait aux modèles socio-culturels dominants qui déterminent en amont des propensions initiales à la mobilité différenciées selon le revenu. De même l'accès au volant ne suffit pas totalement au désenclavement de l'environnement résidentiel des plus modestes : 71 % de leurs déplacements (contre 46 % de ceux des plus aisées) continuent à se faire à proximité directe du domicile en dépit de leurs possibilités d'accès au volant. En périphérie, le centre reste d'autant plus attractif que les revenus sont importants.

... mais qui restent significatives chez les non-accédantes

Les femmes au foyer aisées sans accès au volant sont très peu nombreuses. L'impact du revenu sur les niveaux de mobilité des non-accédantes est difficile à cerner puisque les effectifs des deux derniers quintiles sont insuffisants, même en les agrégeant, pour détailler l'analyse. Toutefois les indices de concentration calculés sur les principaux indicateurs de mobilité montrent que les inégalités sont supérieures à celles observées chez les accédantes. Les indices de concentration indiquent que tous les niveaux de mobilités sont positivement corrélés au revenu, en particulier la fréquence et la vitesse de déplacement (Tableau 51). Les femmes des ménages à bas revenu réalisent moins de déplacements (3,1) et parcourent 2,7 fois moins de kilomètres (5,1 km) que la moyenne de la population ; plus des trois quarts de leurs déplacements sont effectués à pied. Elles sont ainsi fortement soumises à l'offre urbaine de proximité pour l'ensemble des activités qu'elles réalisent. Celles-ci sont réduites aux plus essentielles. Leur mode de vie ainsi que leur sociabilité sont restreints à l'univers relationnel du

voisinage dans un contexte où le quartier, comme support de l'insertion sociale, est de plus en plus dévalué [Rollier et Wiel, 1993].

**Tableau 51 : Indices de concentration des niveaux de mobilité des femmes au foyer n'accédant pas au volant**

<b>Indices de concentration</b>	
Nombre de déplacements	0,115
Distance (km)	0,097
Budget-temps (mn)	0,070
Vitesse (km/h)	0,106

*Source : EMD de Lyon 1994-1995*

La comparaison de la mobilité quotidienne des accédantes au volant du 1<sup>er</sup> quintile à celle de leurs homologues non-accédantes, montre encore une fois combien l'automobile permet de multiplier les échanges avec l'extérieur : celles qui ont la possibilité de conduire se déplacent 1,7 fois plus souvent et parcourent 3 fois plus de kilomètres. Celles qui n'ont pas cette possibilité se caractérisent par un retrait autour de la sphère domestique. Mais la mobilité des accédantes laisse aussi apparaître de nouvelles routines. Ainsi, l'accès au volant peut être également source de tensions supplémentaires dans les programmes d'activités, dans la mesure où il se traduit essentiellement par des accompagnements plus fréquents et par conséquent, par une mobilité en moyenne moins flexible dans le temps et dans l'espace : *« l'automobile est aussi « hétéromobile » : l'autonomie qu'elle permet s'accompagne de nombreux signes de dépendance. Cette apparente contradiction est toute logique, puisque la voiture, à l'instar de la vie quotidienne, condense la dialectique de la contrainte sociale et de la liberté individuelle »* [Juan, 1997, p. 62].

### **2.2.3.3. En résumé : des inégalités importantes**

La mobilité des femmes au foyer, dédiée principalement aux activités domestiques et familiales, engendre des conditions de déplacements très particulières : elles sont souvent accompagnées de leurs enfants (47 % de leurs déplacements) ou en charge de l'approvisionnement du ménage. Le rythme scolaire de leurs enfants scande leur journée et les contraint à ne pas trop s'éloigner de leur domicile.

L'accès régulier à une voiture, directement dépendant des revenus familiaux, lève une partie des tensions spatio-temporelles. Parmi les accédantes, on observe une uniformisation des niveaux de mobilité. Mais l'accès au volant n'efface pas toutes les inégalités. Même lorsqu'elles sont motorisées, les déplacements des plus modestes répondent essentiellement à une logique de devoir alors que la mobilité des plus aisées est plus variée. On notera à titre d'exemple que les femmes au foyer motorisées et de revenus modestes, vivant en couple avec enfants ont une

mobilité à 90 % motivée par l'accompagnement de leur(s) enfant(s), les achats et les démarches liées à la vie quotidienne de leur ménage tandis que la mobilité de leurs homologues rattachées à des ménages aisés est nettement plus variée (28 % de déplacements de loisirs ou de visites). Les non-accédantes du 1<sup>er</sup> quintile se caractérisent par une forme de repli sur la sphère domestique : leur mobilité est restreinte et le plus souvent limitée aux espaces de proximité du domicile.

### **2.3. Les inégalités de mobilité quotidienne après 60 ans**

Parmi les retraités, l'accès au volant se fait moins pressant du fait de la disparition des motifs professionnels et de l'organisation plus libre des programmes d'activités. Il reste que les possibilités effectives de conduite automobile demeurent plus déterminantes sur les pratiques de mobilité que la motorisation (ou non) du ménage.

#### **2.3.1. Les retraités âgés de 60 à 74 ans**

##### **2.3.1.1. Réorganisation des emplois du temps**

Le passage à la retraite s'accompagne d'une modification importante de la mobilité quotidienne des individus. Les niveaux de mobilité s'abaissent pour devenir inférieurs à ceux de la moyenne de la population (-18 %, -34 % et -21 % concernant respectivement la fréquence des déplacements, les distances parcourues et les vitesses) (Tableau 52). Les déplacements domicile-travail qui étaient jusqu'à ce stade les plus structurants disparaissent au profit des déplacements liés à l'intendance du ménage, aux loisirs et aux visites. Le plus souvent, les jeunes retraités se déplacent à pied, mais plus d'un tiers des déplacements se font en tant que conducteur d'une voiture particulière et 10 % comme passager. Les transports en commun regagnent de l'importance par rapport aux taux observés chez les autres adultes mais, avec la motorisation croissante des jeunes générations, on peut s'attendre à des évolutions qui leur seront défavorables. Enfin, la mobilité des seniors est moins circonscrite à la zone de domicile que ne l'est celle de leurs aînés ou des femmes au foyer (44 % des déplacements se font à proximité du domicile, contre respectivement 57 % et 65 %).

Les niveaux et les comportements de mobilité des retraités les plus jeunes varient selon les possibilités d'accès individuel au volant bien plus que selon le genre, la localisation résidentielle ou le type de ménage. Mais cet accès est lui-même fortement dépendant du genre et du revenu des individus nés entre 1920 et 1934. Il est plus faible que celui des actifs et en moyenne comparable à celui des femmes au foyer (46 % des retraités). L'accès au volant rapproche les niveaux de mobilité des retraités de la moyenne de la population (Tableau 52). Les non-

motorisés se déplacent le plus souvent à pied et utilisent les transports en commun et la voiture particulière comme passager pour les trajets plus longs (respectivement 43 % et 35 % des distances).

Etre motorisé permet aux retraités de participer plus activement aux échanges familiaux, en prenant en charge les accompagnements (0,4 déplacements contre 0,1). Il s'agit le plus souvent d'accompagner leurs petits-enfants à l'école, les accompagnements du conjoint n'arrivent qu'en 2<sup>ème</sup> position. Si les jeunes retraités rendent d'autant plus facilement service à leurs enfants qu'il ont accès au volant, l'impact de la motorisation sur les programmes d'activités et sur la répartition spatiale des déplacements reste cependant globalement limité. Les non-accédants habitent plus fréquemment le centre où la proximité des commerces et des équipements leur permet de garder une mobilité variée même si les déplacements sont moins fréquents. Enfin, il est également possible d'établir un lien inverse entre conduite auto et vulnérabilité à l'isolement, que l'on caractérisera en termes de mobilité par une absence de déplacements : la part des retraités ne se déplaçant pas étant inférieure chez les accédants (16 % contre 26 % chez les non-accédants).

**Tableau 52 : Niveaux et comportements de mobilité des retraités de 60-74 ans**

	<b>Retraités de 60-74 ans</b>	<b>Accédants au volant (46 %)</b>	<b>Non-accédants au volant (54 %)</b>
Part des résidents du centre (%)	46	38	53
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	3,0	3,6	2,5
Distance (km)	9,2	13,0	6,0
Budget-temps (mn)	53	58	49
Vitesse (km/h)	10,4	13,5	7,3
<b>Comportements de mobilité (%)</b>			
<b>Motifs</b>			
Déplacements fortement contraints	9	12	4
Déplacements semi-contraints	45	42	48
Loisirs et visites	41	39	43
<b>Parts modales</b>			
Marche à pied	41	28	57
Voiture conducteur	34	61	0
Voiture passager	10	6	17
Transports en commun	13	4	24

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Dès lors qu'ils ont accès à une voiture particulière, les retraités de moins de 75 ans ont une mobilité assez peu sensible à leurs autres caractéristiques socio-démographiques. Qu'ils soient hommes ou femmes, qu'ils vivent seuls ou en couple, leurs niveaux de mobilité sont assez proches. Même leur localisation résidentielle n'a finalement que relativement peu d'incidence sur leur mobilité quand bien même au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre leur nombre



de déplacements diminue légèrement et les distances parcourues quotidiennement s'allongent un peu. Chez les non-accédants, les niveaux de mobilité sont également relativement indépendants des autres caractéristiques des individus. On constate cependant qu'en périphérie une part non négligeable des retraités non-motorisés ne se déplacent plus (34 % contre 19 % dans le centre). En milieu urbain dense, l'autonomie au quotidien est préservée du fait de la proximité des lieux d'approvisionnement, d'équipements et de services. Ces premiers résultats soulèvent un certain nombre de questions quant aux conséquences du vieillissement des zones de résidentielles de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne.

### 2.3.1.2. Analyse et mesure des inégalités

Globalement, on observe une bonne corrélation entre les principaux indicateurs de mobilité et le revenu du ménage : le nombre de déplacements, le budget temps, les distances et par conséquent les vitesses sont croissants du premier au dernier quintile (Tableau 53). Mesurées grâce aux indices de concentration, les inégalités d'accès au volant et de distances parcourues sont importantes.

**Tableau 53 : Niveaux de mobilité des retraités âgés de 60 à 74 ans selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Part des accédants au volant (%)	26	62	2,38	0,171
Part des résidants du centre (%)	31	55	1,77	-
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	2,8	3,7	1,32	0,083
Distance (km)	6,6	12,6	1,91	0,154
Budget-temps (mn)	50	65	1,30	0,070
Vitesse (km/h)	7,8	11,6	1,49	0,087

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Compte tenu de l'important différentiel d'accès au volant selon le revenu, moins de 20 % des déplacements des plus modestes sont réalisés au volant d'une voiture et plus de la moitié se font à pied (54 %) (respectivement 40 % et 34 % pour le dernier quintile). L'usage de la voiture en tant que conducteur est l'apanage des plus aisés, aussi les inégalités sont importantes (0,221). La part des déplacements effectués en transports en commun diminue lorsque le revenu augmente (de 17 % à 10 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile) à l'inverse des déplacements à la place du passager d'une voiture (de 8 % à 13 %). Les motifs de déplacements sont globalement moins contraints chez les retraités aisés qui réalisent deux fois plus de déplacements de loisirs et un peu plus de visites (+22 %) que les retraités à faible revenu. Les mieux dotés témoignent également d'une meilleure maîtrise du champ spatial qui se traduit par moins de déplacements à proximité directe du domicile (35 % contre 55 % pour le 1<sup>er</sup> quintile) et par un accès au centre - pour ceux qui n'y vivent pas - très supérieur à celui des autres quintiles (41 % des déplacements contre 14 % pour

les plus modestes).

Des inégalités de mobilité qui se maintiennent chez les accédants ...

L'accès au volant contribue à lisser les niveaux et les comportements de mobilité des seniors mais les plus aisés se déplacent toujours plus souvent, plus loin et plus vite que les plus modestes, indépendamment de leur localisation résidentielle plus centrale (Tableau 54). Par rapport à l'ensemble de 60-74 ans, les inégalités sont légèrement atténuées chez les retraités accédant au volant. Elles restent néanmoins significatives notamment quant aux distances parcourues, bien que les plus modestes utilisent proportionnellement aussi fréquemment la voiture comme conducteur que les autres (environ 60 % des déplacements).

Les loisirs et les visites extérieurs au domicile restent plus fréquents chez les retraités des ménages aisés (respectivement +45 % et +60 %). De même, la répartition spatiale demeure très sensible au revenu. Les plus modestes évoluent dans un espace plus restreint. En dépit des possibilités d'accès au volant, leur mobilité reste fortement ancrée à leur zone de résidence (56 % des déplacements contre 34 % pour les plus aisés). L'attrait du centre pour ceux qui n'y vivent pas est également fonction du revenu : plus du tiers des déplacements des plus aisés (39 %) se font dans, depuis ou vers le centre (9 % pour leurs homologues du 1<sup>er</sup> quintile).

**Tableau 54 : Niveaux de mobilité des retraités accédants au volant selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Part des résidants du centre (%)	32	44	1,37	-
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	3,3	4	1,21	0,057
Distance (km)	10,4	15,9	1,53	0,102
Budget-temps (mn)	52	67	1,29	0,066
Vitesse (km/h)	11,9	14,2	1,19	0,023

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Ces résultats confirment qu'il existe des inégalités verticales de déplacement parmi les retraités, indépendamment de leur accès au volant. Le caractère nettement moins contraint de leur emploi du temps, par rapport aux autres catégories de la population, explique en grande partie cette influence du revenu, y compris parmi les accédants réguliers à la voiture.

... comme chez les non-accédants

Cette plus forte dépendance des niveaux et des comportements de mobilité quotidienne au revenu des ménages se vérifie également auprès des retraités n'ayant pas accès au volant. Les niveaux de mobilité des plus aisés sont en moyenne supérieurs de 20 % (et même de plus d'un tiers pour les distances) (Tableau 55), et les indices de concentration sont du même ordre que chez les accédants. Les comportements en matière d'utilisation des différents modes de transport

sont également en partie sensibles au revenu : les retraités aisés n'ayant pas la possibilité de conduire se font plus souvent accompagner en voiture (17 %) et se déplacent moins souvent à pied (52 %) que les plus modestes (respectivement 12 % et 63 %).

**Tableau 55 : Niveaux de mobilité des retraités n'accédant pas au volant selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Part des résidants du centre (%)	43	72	-	-
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	2,6	3,1	1,19	0,059
Distance (km)	5,3	7,1	1,34	0,102
Budget-temps (mn)	50	61	1,22	0,054
Vitesse (km/h)	6,4	7,0	1,09	0,064

Source : EMD de Lyon 1994-1995

L'emploi du temps des retraités les plus modestes n'accédant pas au volant se distingue de celui des autres par la faible part que prennent les loisirs extérieurs au domicile (18 % contre 36 % chez les plus aisés). Les inégalités concernant ce motif de déplacement sont significatives (0,127). Enfin la mobilité des retraités du 1<sup>er</sup> quintile reste plus souvent circonscrite à la zone de domicile (55 % des déplacements contre 39 % des plus modestes). Les différences sont également très significatives concernant l'accès au centre des retraités de périphérie : une nouvelle fois les plus aisés se distinguent des autres en réalisant plus de la moitié de leurs déplacements (53 %) dans, vers ou depuis le centre. Ces déplacements représentent seulement 16 % des déplacements des retraités modestes et la même part pour les retraités du 4<sup>ème</sup> quintile.

### **2.3.1.3. En résumé : des inégalités parmi les accédants et les non-accédants au volant**

Comme pour les autres catégories d'individus, les inégalités de niveaux et de comportements de mobilité des seniors sont très largement l'expression d'inégalités d'accès au volant au sein de cette population. A cette période du cycle de vie et pour la génération des seniors de 1995, cet accès est fondamentalement fonction d'effets cumulés liés d'abord au genre et ensuite au revenu.

Contrairement aux actifs, des inégalités verticales de niveaux et de comportements de mobilité subsistent dès lors que l'on neutralise les effets liés à l'accès au volant. Les retraités les plus aisés accédant au volant se déplacent en moyenne plus souvent sur des distances plus longues pour un accès au centre de l'agglomération plus fréquent et enfin pour des motifs en proportion moins contraints que les plus modestes. Il en va de même pour les retraités non-accédants, les plus aisés utilisant alors relativement plus fréquemment la voiture en tant que passager que les plus modestes. S'il subsiste ainsi parmi les seniors des inégalités verticales de mobilité indépendamment de leur accès au volant, c'est que leur mobilité est dans l'ensemble nettement plus libre que celle des autres adultes, multipliant ainsi les cas de figures possibles. Leur

propension initiale à la mobilité varie en fonction de normes socio-culturelles, très prégnantes chez cette génération, modifiant les programmes d'activités et les probabilités d'accès au centre de l'agglomération, quelles que soient leurs possibilités d'accès au volant.

### **2.3.2. Les retraités de 75 ans et plus**

#### **2.3.2.1. Une mobilité réduite**

Après 75 ans, la mobilité des individus se réduit considérablement, les retraités les plus âgés sont les moins mobiles de la population. Comparativement aux seniors, la baisse est sensible : ils se déplacent 1,3 fois moins souvent, parcourent 1,8 fois moins de kilomètres et ont des vitesses 1,4 fois moins élevées (Tableau 56). Les déplacements s'organisent principalement autour d'activités liées aux achats quotidiens, aux démarches et à la santé, à proximité du domicile (53 % des déplacements). Les accompagnements diminuent tandis que la part des visites et des loisirs reste stable. Soulignons que plus de la moitié des plus de 75 ans résident dans le centre de l'agglomération.

Ces retraités appartiennent à une génération peu motorisée, seuls 24 % ont la possibilité effective de conduire une voiture. Ceci s'explique par la faible diffusion de la voiture au sein de cette génération, notamment parmi les femmes, accentuée par le processus de démotorisation intervenant à cet âge de la vie. Les retraités de 75 ans et plus se déplacent en moyenne plus fréquemment à pied que leurs cadets. L'utilisation des transports publics est en termes relatifs un peu plus fréquente.

Comme pour les autres sous-groupes, l'accès au volant des retraités les plus âgés influe fortement sur leur mobilité : les personnes disposant d'une voiture se déplacent en moyenne 1,8 fois plus souvent, parcourent 3,3 fois plus de distances et y consacrent 1,7 fois plus de temps ; leur vitesse moyenne est près de deux fois plus élevée (Tableau 56).

Ainsi les 75 ans et plus disposant d'un accès au volant ont des niveaux de mobilité assez comparables à ceux de leurs homologues de moins de 75 ans. La diminution de mobilité moyenne des plus âgés provient pour l'essentiel de la moindre mobilité des individus de cette classe d'âge n'accédant pas au volant. Chez les plus âgés le fait de continuer à conduire est tout autant le signe d'une autonomie préservée qu'un moyen efficace de maintenir cette autonomie : seuls 15 % ne se sont pas déplacés la veille (37 % chez ceux qui ne conduisent pas). Enfin, plus des trois quarts des déplacements des non-accédants sont réalisés à proximité du domicile contre 42 % chez les accédants.

Chez les 75 ans et plus n'ayant pas accès au volant, les niveaux de mobilité sont sensibles à la

localisation résidentielle : ceux qui résident en centre-ville se déplacent en moyenne 1,5 fois plus souvent que ceux domiciliés en périphérie mais parcourent des distances similaires (3,3 km)<sup>1</sup>. Plus de la moitié des non-accédants de périphérie (52 %) ne se déplacent pas contre 28 % des plus citadins.

**Tableau 56 : Niveaux et comportements de mobilité des retraités de plus de 75 ans**

	<b>Retraités de 75 ans et plus</b>	<b>Accédants au volant (24 %)</b>	<b>Non-accédants au volant (76 %)</b>
% résidant dans le centre	53	45	63
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	2,3	3,6	2
Distance (km)	5,0	10,8	3,3
Budget-temps (mn)	40	60	35
Vitesse (km/h)	7,5	10,8	5,7
<b>Comportements de mobilité (%)</b>			
<b>Motifs</b>			
Déplacements fortement contraints	2	4	1
Déplacements semi-contraints	57	49	61
Loisirs et visites	35	37	33
<b>Parts modales</b>			
Marche à pied	57	37	68
Voiture conducteur	17	46	0
Voiture passager	10	6	13
Transports en commun	15	8	18

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### 2.3.2.2. Analyse et mesure des inégalités

Avant d'analyser la sensibilité des niveaux et des comportements de mobilité au revenu, il convient de préciser les principales caractéristiques socio-démographiques des individus selon leur quintile d'appartenance tant les différences sont significatives. Les retraités nés avant 1920 ont des revenus plus limités que leurs homologues moins âgés, 47 % appartiennent aux deux premiers quintiles (contre 35 % des seniors) et seulement 15 % au dernier (contre 22 % des seniors). La part des femmes décroît avec le revenu : plus des trois quarts des retraités du premier quintile sont des femmes contre moins de la moitié de ceux du dernier quintile (46 %). En outre, chez les plus modestes, on compte une majorité de personnes vivant seules (62 %) alors que les retraités du dernier quintile vivent le plus souvent en couple (51 %). Ainsi plus du tiers des retraités du premier quintile sont des femmes seules contre moins de 10 % des retraités du dernier quintile. Les plus aisés se distinguent également par une localisation très centrale,

<sup>1</sup> Pour ceux qui ont accès au volant, les échantillons disponibles sont trop faibles pour pouvoir décomposer les effets résiduels de leurs différentes caractéristiques socio-démographiques sur leurs niveaux de mobilité. Néanmoins il est possible de distinguer les résidents du centre de ceux de la périphérie : la fréquence des déplacements augmente dans le centre (+32 %) tandis que les kilomètres parcourus sont supérieurs en périphérie (respectivement 12,3 et 9,0 km).

73 % habitent Lyon ou Villeurbanne (contre 53 % des plus modestes).

La mobilité des retraités est très sensible au revenu : la fréquence des déplacements évolue dans un rapport de 1 à 1,6 du premier au dernier quintile, les distances parcourues en semaine dans un rapport de 1 à 2,4 (Tableau 57). Quel que soit le quintile d'appartenance, les déplacements à pied sont les plus nombreux mais leur importance diminue lorsque le revenu augmente (de 64 % à 50 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile) de même que les déplacements en transports en commun (de 20 % à 9 %) et à l'inverse des déplacements effectués au volant d'une voiture (de 4 % à 32 %). Ceux-ci se répartissent très inégalement selon le revenu au sein de ce groupe (0,332). La structure de la mobilité quotidienne par motif et selon l'orientation des déplacements apparaît assez indépendante du niveau de vie. Les plus aisés se distinguent cependant des autres : ils se déplacent relativement plus en dehors de leur zone de résidence - notamment en centre-ville pour ceux qui habitent en périphérie - et pour des motifs liés à leurs loisirs.

**Tableau 57 : Niveaux de mobilité des retraités de 75 ans et plus selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
Part des accédants au volant (%)	9	52	5,78	0,290
<b>Niveaux de mobilité</b>				
Nombre de déplacements	1,9	3,0	1,58	0,099
Distance (km)	3,5	8,4	2,40	0,135
Budget-temps (mn)	37	45	1,22	0,055
Vitesse (km/h)	5,6	11,2	2,00	0,083

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Les écarts entre « jeunes » retraités et retraités âgés se creusent d'autant plus que le niveau de revenu est faible : les retraités âgés du 1<sup>er</sup> quintile font presque deux fois moins de déplacements que les jeunes retraités de même quintile (respectivement 20 % de moins seulement au sein du dernier quintile). Cet impact différencié de l'âge selon le revenu tient pour partie à la composition socio-démographique des quintiles les plus aisés de retraités âgés qui reste relativement proche de celle de leurs homologues de moins de 75 ans. En outre l'accès au volant croît avec le revenu. Toutefois, l'hypothèse d'un vieillissement plus rapide des plus modestes, lié à une plus grande pénibilité de leur emploi et qui les contraindrait à réduire plus tôt leur mobilité, ne peut être totalement éludée.

#### Des inégalités plus fortes chez les accédants au volant...

Qu'en est-il des inégalités une fois contrôlé l'inégal accès au volant ? Compte tenu du faible nombre de retraités 75 ans et plus accédant et non-accédant au volant, il est difficile d'évaluer un effet net du revenu. Les effectifs des deux premiers et deux derniers quintiles ont été agrégés. Les indices de concentration calculés sur les principaux indicateurs de mobilité donne également une idée du degré d'inégalité existant à l'intérieur des deux sous-groupes.

Il apparaît que les inégalités demeurent parmi les personnes qui conduisent encore. Les retraités aisés se déplacent plus souvent (+52 %) et parcourent également plus de kilomètres (+33 %) en dépit de leur localisation plus centrale (Tableau 58). Soulignons que seuls 17 % des retraités à bas revenu résident dans le centre contre plus de la moitié des retraités aisés (57 %). Néanmoins, mesurées grâce aux indices de concentration, les inégalités apparaissent très faibles.

**Tableau 58 : Niveaux de mobilité des retraités de 75 ans et plus accédant au volant selon le revenu**

	Q1+Q2	Q4+Q5	Indice de concentration
Part des résidants du centre (%)	17	57	-
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	2,5	3,8	0,074
Distance (km)	8,0	10,6	0,046
Budget-temps (mn)	51	66	0,018
Vitesse (km/h)	9,4	9,6	0,021

Source : EMD de Lyon 1994-1995

... et plus réduites parmi les non-accédants

En revanche, les écarts apparaissent d'emblée plus limités chez ceux qui ne disposent pas régulièrement d'une voiture. Les retraités aisés continuent de se déplacer plus souvent que les plus modestes (+26 %) mais les distances parcourues, le temps consacré à se déplacer et les vitesses sont assez proches (Tableau 59).

**Tableau 59 : Niveaux de mobilité des retraités de 75 ans et plus n'accédant pas au volant selon le revenu**

	Q1	Q4+Q5	Indice de concentration
Part des résidants du centre (%)	57	77	-
<b>Niveaux de mobilité</b>			
Nombre de déplacements	1,8	2,3	0,042
Distance (km)	2,7	3,0	0,022
Budget-temps (mn)	33	34	0,007
Vitesse (km/h)	4,9	5,3	-0,014

Source : EMD de Lyon 1994-1995

Ces résultats sont à l'encontre de ceux observés chez les autres groupes, en effet le plus souvent la voiture particulière participe activement à l'uniformisation « par le haut » des niveaux et des comportements de mobilité. Rappelons qu'on se trouve ici face à une population très âgée au sein de laquelle une partie des situations de non-motorisation proviennent d'un abandon de la voiture suite à des problèmes physiologiques. De plus, certains individus n'ont jamais acquis la culture de la mobilité motorisée faute d'avoir conduit dans leurs plus jeunes années. Chez les non-motorisés, la population est donc probablement plus homogène et globalement moins apte à se déplacer indépendamment du revenu.

Enfin, les retraités non motorisés les plus aisés font toujours plus de déplacements de loisirs que

ceux du premier quintile. La répartition spatiale des déplacements souligne qu'ils se déplacent relativement plus en dehors de leur zone de résidence, notamment en centre-ville, même si leurs comportements modaux semblent assez indépendants de leurs niveaux de revenu.

**2.3.2.3. *En résumé : des inégalités plus significatives parmi ceux qui conduisent encore***

Chez les retraités de plus de 75 ans, plus encore que pour les autres catégories de population, les principaux indicateurs de mobilité sont sensibles à l'accès au volant des individus. Celui-ci peut être interprété comme le signe d'un meilleur état de santé permettant une mobilité plus étendue.

Au niveau global, les inégalités de mobilité sont très prononcées. Dès lors que l'on neutralise l'effet lié à l'accès au volant, les niveaux et les comportements de mobilité semblent plus sensibles au niveau de vie des ménages chez les accédants que chez les non-accédants. Ce résultat, contraire à celui observé chez les autres sous-groupes, tient au fait que chez les non-accédants au volant, la dégradation de l'état de santé vient brouiller l'effet du revenu. Cependant, compte tenu de la taille des échantillons disponibles pour étudier cette catégorie de population il est difficile d'apporter des conclusions définitives, même si la motorisation et la mobilité de ce groupe apparaissent, à l'instar des plus jeunes retraités, sensibles au niveau de vie du ménage. Une constante demeure, qu'ils aient ou non accès au volant, lorsqu'ils n'y vivent pas, le centre attire plus souvent les retraités aisés que les retraités modestes. De même, les activités de loisirs extérieures au domicile sont plus fréquentes lorsque les revenus sont élevés.

### **3 - EN CONCLUSION : AU QUOTIDIEN, L'AUTOMOBILITÉ AU CŒUR DES INÉGALITÉS**

En conclusion et avant de passer à l'examen des pratiques de mobilité de fin de semaine, nous souhaiterions revenir sur quelques points fondamentaux de l'analyse.

#### **3.1. Un impact limité du niveau de vie des ménages**

La mobilité quotidienne apparaît comme une demande dérivée des activités qui en semaine sont très largement structurées autour des déplacements liés à l'emploi et à l'intendance ménagère. Les jours de semaine, la rigidité des programmes d'activités a pour conséquence une relative homogénéité des pratiques de mobilité, les inégalités de niveaux et de comportements de mobilité sont donc relativement faibles. Il semble que les contraintes économiques et sociales qui



pèsent sur les individus « s'effacent » devant l'obligation pour tous de se déplacer. Lorsqu'elles existent les inégalités se matérialisent sur les motifs de déplacements les moins contraints, c'est pourquoi elles sont plus prononcées parmi les individus n'exerçant pas d'activité professionnelle.

Ce nivellement apparent des pratiques de mobilité renvoie très probablement à des degrés de contraintes d'organisation variables et plus ou moins intériorisés selon la position des individus dans la hiérarchie sociale, qu'une approche qualitative permettrait de mieux cerner. Ces résultats laissent également penser que les coefficients budgétaires des dépenses consacrées à la mobilité quotidienne sont très discriminés selon le niveau de vie du ménage. Ces différences peuvent être en partie masquées par les dépenses générées par la mobilité plus libre de vacances ou de loisirs. Néanmoins, les calculs de Froud et al. [2000] à partir de l'enquête « Budget de famille » de 1995, montrent que les foyers du 1<sup>er</sup> quintile consacrent 16 500 F par an (2515 € par an) à leur automobile, soit 2,7 fois moins que les ménages du dernier quintile<sup>1</sup>. Cette dépense représente néanmoins 23 % de leur budget (contre 11 % pour le dernier quintile)<sup>2</sup>.

A partir d'une reconstitution des dépenses que les foyers de l'agglomération lyonnaise consacrent à leurs déplacements quotidiens, Nicolas et al. [2001] montrent que la part du budget consacrée aux déplacements urbains est la même pour les ménages à bas revenu disposant d'une voiture et pour les ménages de revenus moyens bimotorisés, ce qui freine considérablement toutes possibilités de multi-équipement au sein des foyers modestes. Les auteurs montrent que parmi les ménages rattachés au tiers le plus modeste de la population, le revenu moyen par UC est croissant en fonction du nombre de voitures possédées, de sorte que le surplus de revenu disponible est en quasi totalité absorbé par la voiture : « *tout se passe comme si l'accès à la motorisation devient prioritaire pour les ménages à bas revenu dès lors qu'ils disposent d'un minimum de revenu* » [Nicolas et al., 2001, pp. 107-108].

### 3.2. Le rôle central de l'accès au volant

Au quotidien l'inégalité de mobilité qui ressort le plus clairement a trait aux différentiels d'accès au volant selon le revenu et le genre. Le non-accès au volant est plus ou moins choisi ou subi

<sup>1</sup> Notons que ces évaluations n'intègrent pas les différences dans la composition des ménages - rien n'indique en effet qu'il s'agisse de quintiles de revenu par UC - ce qui relativise un peu les écarts.

<sup>2</sup> A titre comparatif, le même calcul estime à 31,5 % la part que les ménages britanniques du 1<sup>er</sup> quintile consacre à l'automobile contre 11,6 % pour le dernier quintile, traduisant une dépendance accrue à l'égard de l'automobile. Les estimations effectuées parmi les ménages américains montrent des coefficients budgétaires semblables à ceux observés en France malgré des coûts d'usage et d'achat plus faibles, qui se traduisent vraisemblablement par un niveau de motorisation plus important et un usage plus intensif de l'automobile.

selon le revenu : il apparaît comme un choix forcé pour les individus des ménages à bas revenu, et se traduit par des niveaux de mobilité faibles et inférieurs à la moyenne. Leurs déplacements sont souvent réduits aux activités les plus essentielles. En revanche, les individus aisés n'accédant pas au volant se caractérisent par un mode de vie citadin, basé sur la proximité et la centralité.

Nous l'avons vu, les inégalités de mobilité quotidienne des adultes sont directement dépendantes des possibilités d'accès au volant. Dès lors que cet accès est garanti, on ne note pas de différences significatives dans l'usage du véhicule : les plus aisés utilisent aussi fréquemment la voiture que les plus modestes et ont des niveaux de déplacements similaires. Parmi les actifs et les chômeurs accédant au volant, on observe une uniformisation des niveaux et des comportements de mobilité. Ainsi pour les individus dont l'emploi du temps est gouverné par la rigidité des activités quotidiennes, le revenu apparaît peu discriminant dans les pratiques de mobilité, dès lors qu'ils accèdent au volant. En revanche parmi les non-accédants au volant, les inégalités de mobilité quotidienne sont toujours plus importantes (à l'exception des plus âgés).

L'uniformisation des pratiques de mobilité est cependant plus nuancée parmi les accédants au volant n'exerçant pas d'activité professionnelle. Dans cette sous-population, les inégalités de mobilité quotidienne, plus faibles qu'au niveau global ne disparaissent pas complètement. Chez les femmes au foyer ayant la possibilité de conduire, les inégalités diminuent considérablement mais se maintiennent tant sur les niveaux, qui restent inférieurs chez les plus modestes, que sur les comportements. Les plus aisées utilisent toujours plus fréquemment la voiture et ont une mobilité plus diversifiée et moins tournée vers la sphère domestique. De même, parmi les retraités accédant au volant, les écarts entre quintiles extrêmes se maintiennent : les plus aisés se déplacent en moyenne plus souvent, sur des distances plus longues. Cela tient pour l'essentiel à l'absence d'activité professionnelle qui réintroduit plus de variabilité dans les activités quotidiennes de semaine. L'organisation plus « libre » des emplois du temps trahit le poids des appartenances sociales et culturelles. Ainsi, la disposition régulière d'un véhicule s'intègre de manière différenciée dans la vie quotidienne des individus.

En résumé, il semble que les vertus homogénéisatrices de l'accès autonome et régulier à la voiture particulière varient selon le niveau de contraintes pesant sur les déplacements. On retiendra néanmoins que l'analyse des inégalités de mobilité quotidienne conduit indéniablement à poser la question de l'accès à la voiture particulière des plus modestes, ce qui soulève également des interrogations quant à la durabilité d'un tel système.

### **3.3. Des inégalités variables selon la position dans le cycle de vie**

Dès le plus jeune âge, la motorisation du ménage d'appartenance est source d'inégalités dans la mobilité quotidienne. Elle élargit l'éventail des choix possibles en matière éducative : choix du « meilleur » établissement scolaire, choix des activités extra-scolaires, choix des relations amicales préservant l'homogénéité sociale, justifiant ainsi également le recours régulier aux accompagnements en voiture. Parmi les ménages à bas revenu, seul l'aspect pratique lié à la proximité du domicile semble guider le choix du lieu d'étude. En conséquence, la motorisation, voire la bi-motorisation des ménages devient une nécessité pour les parents souhaitant adopter les normes de « performances » des catégories sociales favorisées.

Cette inégalité sociale dans l'accès à l'automobile se poursuit chez les étudiants domiciliés chez leurs parents et résidants en périphérie. Lorsqu'ils appartiennent aux ménages les plus modestes, ils supportent chaque jour de longues navettes entre le centre et la périphérie compte tenu de la localisation souvent très centrale des établissements du supérieur et de leur moindre accès au volant.

En milieu de cycle de vie, les inégalités dépendent des possibilités d'accès au volant et du statut d'occupation. Les inégalités sont plus faibles parmi les accédants au volant, et d'autant plus faibles encore que les activités quotidiennes sont spatialement et temporellement contraintes. Après 75 ans, les inégalités de mobilité quotidienne sont plus significatives parmi les accédants au volant. A cet âge pouvoir conduire régulièrement une voiture est le signe d'une absence de handicaps, alors qu'une partie des retraités âgés se démotorise du fait de la dégradation de leur état de santé. Les plus de 75 ans accédant au volant constituent probablement une population plus autonome dans la gestion du quotidien et des déplacements que cela implique. Leur mobilité apparaît globalement plus dépendante du revenu que celle des non-accédants pour lesquels on peut penser que l'état de santé et l'absence de culture de la mobilité motorisée priment sur le revenu.

### **3.4. Des modes d'appropriation de l'espace différenciés**

L'analyse de la mobilité quotidienne des scolaires est propice à l'observation du mode d'appropriation de l'espace et des pratiques de mobilité qui en résultent. Parmi les classes moyennes et aisées cette appropriation se fera de manière sélective, en fonction des équipements scolaires ou extra-scolaires choisis grâce aux possibilités d'accompagnements ; la mobilité qui en découle ignore le voisinage et se caractérise par une bonne maîtrise des territoires chez les

scolaires les plus aisés. Chez les ménages à bas revenu, elle passe par une fréquentation de l'espace en cercles de plus en plus larges autour du domicile, du fait de la moindre densité des établissements scolaires de l'école au supérieur. Cette manière différenciée d'investir l'espace oppose très tôt une « culture de la proximité » chez les ménages les plus modestes à une « culture de la mobilité » chez les plus aisés. Ces variations déterminent très jeunes des modes d'investissement de l'espace contrastés qui constituent un puissant facteur de différenciation sociale tout au long du cycle de vie.

Quelle que soit la position dans le cycle de vie, l'insertion spatiale des modes de vie est plus souvent basée sur une logique de proximité lorsque les revenus sont faibles. Pour certains groupes, notamment les femmes au foyer modestes, accédant ou non au volant, les situations de repli sur les territoires connus, proches du domicile confèrent à une forme d'enfermement spatial (70 % des déplacements sont effectués à proximité du domicile). Ces femmes voient leur journée rythmée par les horaires de leurs enfants et sont souvent forcées de ne pas trop s'éloigner du domicile. Ces pratiques circonscrites s'expliquent aussi par l'absence d'*autorisation morale* à quitter l'environnement résidentiel qui reste sur le *registre familial* en l'absence d'activité professionnelle [Coutras, 1993].

La géographie des flux de déplacements accuse également une préférence pour le centre de l'agglomération croissante avec les revenus, même lorsque les individus résident en périphérie. Enfin, l'orientation des déplacements des individus est moins monotone lorsque les revenus augmentent.

### **3.5. Sociabilité externe versus sociabilité interne**

Les activités quotidiennes pratiquées à l'extérieur du domicile sont globalement plus diversifiées parmi les individus des ménages aisés, indépendamment de leur position dans le cycle de vie. On observe ainsi une diminution du poids des activités contraintes ou semi contraintes dans la vie quotidienne des plus aisés. Dès l'enfance les modes de vie des classes modestes reflètent une plus forte domesticité des activités de loisirs : celles pratiquées en dehors du domicile représente 21 % des déplacements des écoliers et 24 % des déplacements des collégiens du dernier quintile contre 13 % pour les écoliers et les collégiens du 1<sup>er</sup> quintile. L'entrée au lycée et les études supérieures gommement provisoirement ces différenciations d'emploi du temps. Elles redeviennent significatives chez les adultes, parmi ceux exerçant une activité professionnelle mais plus spectaculairement encore chez les inactifs. Ainsi 22 % des déplacements des femmes au foyer ayant la possibilité de conduire et appartenant au dernier quintile se font pour un motif de loisir

contre seulement 9 % chez les plus modestes. Les écarts se maintiennent chez les retraités : les seniors sans accès du dernier quintile se déplacent deux fois plus souvent pour leurs loisirs que ceux du 1<sup>er</sup> quintile. Cela tient pour partie au manque de revenus souvent indispensables à la pratique de ces activités mais également à des profils socio-culturels distincts selon le revenu qui opposent *domesticité et interactivité* des modes de vie [Juan, 1997].

# **Chapitre 5**

## **Le week-end :**

### **mobilités diversifiées, inégalités renforcées**

Comme nous l'avons vu précédemment, du lundi au vendredi la forte contrainte spatiale et temporelle des motifs de déplacements professionnels, scolaires ou domestiques limite la variété des activités réalisables à l'extérieur du domicile pour la très grande majorité, ce qui contribue à uniformiser les pratiques de déplacement. Le week-end, l'augmentation significative du temps libre, laisse plus de place aux loisirs et aux relations de sociabilité. Le samedi et le dimanche, les emplois du temps sont plus diversifiés et les motifs de déplacements répétitifs et obligés s'effacent plus souvent devant les sorties occasionnelles ou récréatives. Toutefois, la séparation de la semaine en deux temps très distincts renvoie à une vision quelque peu datée de l'organisation de la société tant les frontières peuvent être floues entre les différentes sphères d'activités.

Dans ce chapitre nous proposons une analyse des inégalités de mobilité de fin de semaine afin de compléter notre image de la « quotidienneté » qui ne peut se résumer aux jours ouvrables de semaine, compte tenu de la diversité des rythmes de chacun. En focalisant dorénavant notre approche sur les déplacements du samedi et du dimanche, nettement moins étudiés, les pratiques des individus sur l'ensemble de la semaine pourront ainsi être cernées dans leur diversité. L'hypothèse d'un accroissement des inégalités de mobilité en fin de semaine, du fait de la diminution des activités structurantes et fortement contraintes, laissant plus de place à l'expression de programmes d'activités variés, pourra être testée. Nous vérifierons également la robustesse du critère d'accès au volant, dont nous avons souligné le rôle d'homogénéisateur de niveaux et de comportements de mobilité les jours de semaine. Les résultats du week-end seront mis en perspective avec les écarts observés pendant la semaine, afin déceler d'éventuels phénomènes de cumul ou à l'inverse de compensation entre les inégalités observées durant la semaine et celles qui prennent place le week-end. Ce chapitre offre également un premier aperçu des inégalités portant sur les déplacements à longue distance. Ce dernier segment de la mobilité

fera néanmoins l'objet d'une analyse à part entière (*cf.* Chapitre 6). Sauf mention contraire, les résultats présentés dans ce chapitre sont issus de l'Enquête Nationale Transport (ENT) de 1993-1994.

## **1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE FIN DE SEMAINE**

### **1.1. Repères méthodologiques**

#### **1.1.1. Une mobilité mécanisée, locale et non locale**

Les enquêtes ménages réalisées sur les périmètres urbains selon la méthodologie CERTU se limitent au recueil de la mobilité d'un jour de semaine. L'enquête nationale transport de 1993-1994 est la seule enquête statistiquement représentative qui fournisse des informations sur les déplacements réalisés le week-end, déplacements locaux (intervenant dans un périmètre de moins de 100 km autour du domicile) ou de plus longue distance<sup>1</sup>.

Les informations sur la mobilité du dernier week-end sont recueillies auprès du même membre du ménage (tiré au hasard) qui a répondu au questionnaire sur les déplacements réalisés durant un jour classique de semaine, ce qui offre ainsi des renseignements sur d'éventuels liens entre les deux types de mobilités : les individus très mobiles pendant les jours ouvrables le sont-ils aussi le week-end ? Les inégalités de mobilité observées durant la semaine et le week-end se compensent-elles ou se cumulent-elles ? Cette question des liens entre mobilité des jours ouvrables et mobilité de week-end, traitée plus précisément à la fin de ce chapitre, sera circonscrite à la mobilité locale compte tenu de la part réduite des déplacements de longue distance durant la semaine. Toutefois il nous a paru important de faire référence, lors de la présentation des résultats concernant le week-end, au point de repère que constitue la mobilité de semaine. Notons cependant que les déplacements de fin de semaine ont été décrits par interview et non par carnet. Les déplacements à pied n'ont pas été relevés pour cette période car ils sont souvent mal mémorisés. Les comparaisons entre la semaine et le week-end porteront donc uniquement sur la mobilité mécanisée.

---

<sup>1</sup> Une distance de 80 km à vol d'oiseau, assimilable à une distance effective de 100 km, marque la limite, en partie conventionnelle, entre mobilité locale et mobilité à longue distance (non locale).

### **1.1.2. Une méthodologie conforme à celle utilisée en semaine**

Afin de restituer l'image la plus conforme possible des pratiques de fin de semaine nous reprenons dans ce chapitre la plupart des indicateurs utilisés pour analyser la mobilité de semaine. Compte tenu de la spécificité de la mobilité de week-end (une mobilité moins contrainte, essentiellement réalisée en voiture particulière), de son caractère à la fois local et non-local, les indicateurs de niveaux présentés se résument au nombre de déplacements réalisés au cours du week-end et aux distances parcourues. La prise en compte des budget-temps et des vitesses de déplacements présentent selon nous un intérêt relativement limité, compte tenu de la moindre contrainte temporelle qui pèse sur les programmes d'activités.

Nous avons choisi de traiter l'ensemble des déplacements (mécanisés) réalisés le week-end en distinguant à chaque fois les déplacements locaux et non locaux qui répondent en grande partie à des « ressorts » différents. On utilisera les termes de « petites » ou « grandes » sorties pour qualifier les déplacements selon leur portée, la frontière restant la limite des 100 km. Ces deux formes de mobilité ne sont pas complètement indépendantes ne serait-ce que parce qu'elles s'inscrivent dans le même temps limité, celui du week-end. Elles doivent être analysées simultanément, en particulier dans le cadre d'une approche en termes d'inégalités. En effet, le fait d'avoir réalisé un déplacement à plus de 100 km du domicile réduit très fortement le niveau de mobilité locale. Or, comme nous allons le voir, la probabilité de réaliser des déplacements à longue distance en fin de semaine est liée à la position dans le cycle de vie ainsi qu'au niveau de vie du ménage. Les inégalités de mobilité à longue distance viennent donc vraisemblablement masquer ou rendre moins visibles d'éventuelles inégalités de mobilité locale. Ainsi bien que les déplacements à plus de 100 km du domicile soient relativement peu fréquents le week-end, les risques de biais demeurent et les résultats doivent être manipulés avec précaution. Dans ce chapitre, il n'est pas possible de donner une description fine des déplacements à longue distance qui seront simplement comptabilisés en fréquence et en distance. La mobilité de longue distance a fait l'objet d'un volet à part dans l'ENT<sup>1</sup>. Une approche détaillée des inégalités de mobilité de longue distance est présentée dans le chapitre 6.

La répartition modale des déplacements distingue l'usage de la voiture particulière (comme conducteur ou comme passager), ainsi que celui des transports en commun (urbains et inter-

---

<sup>1</sup> La mobilité de longue distance fait l'objet d'un volet à part dans l'ENT. Elle a été recueillie selon une méthode rétrospective faisant appel à la mémoire des enquêtés sur les trois derniers mois, ce qui permet à la fois de recueillir un plus grand nombre de voyages qu'un recueil sur deux journées, et de lisser les variations saisonnières ou liées aux périodes de vacances. En outre la personne la plus mobile du ménage avait deux fois plus de chance d'être sélectionnée pour ce volet, ce n'est donc pas forcément la même que celle ayant répondu au questionnaire sur les déplacements de la semaine et du week-end.



urbains et des autres modes (train, avion, bateau ...). Les sorties sont décomposées selon les grandes catégories de motifs utilisées pour analyser la mobilité quotidienne, à savoir :

- les déplacements fortement contraints (spatialement et temporellement) liés au travail, aux études et aux accompagnements,
- les déplacements moyennement contraints qui ont trait aux achats quotidiens ou hebdomadaires, aux démarches administratives et à la santé<sup>1</sup>,
- les déplacements de loisirs dévolus aux motifs récréatifs de tout genre (restaurant, sport, vie associative et culturelle, achats de loisirs, vacances, promenade...)
- les déplacements effectués pour rendre visite à des amis ou des parents.

L'orientation spatiale des déplacements proposée dans ce chapitre tente d'apprécier les déplacements internes, vers ou depuis la ville centre d'agglomération pour ceux qui n'y vivent pas. On distingue généralement la ville centre d'agglomération, sa banlieue (1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne) et les zones externes à l'agglomération (périphérie et rural hors influence urbaine). Cependant, à notre échelle d'observation, l'analyse ne fournit pas de résultats très pertinents quant à la manière dont les individus s'approprient les différents espaces de leur bassin de vie. Cela tient vraisemblablement au fait que, contrairement à la semaine, notre champ d'analyse agrège ici des agglomérations de tailles différentes. L'orientation géographique des flux de déplacements, plus difficile à apprécier qu'en semaine, apparaît moins discriminante. Nous n'y ferons qu'occasionnellement allusion dans la suite de ce travail.

Comme dans le chapitre précédent, pour mesurer les inégalités de mobilité, nous nous référerons au rapport entre quintiles extrêmes (Q5/Q1) et aux indices de concentration calculés sur les niveaux de mobilité, en classant les individus par ordre croissant de revenu par UC du ménage. Tous ces résultats sont résumés dans des tableaux récapitulatifs pour l'ensemble de la population et pour chaque groupe de cycle de vie, et seuls quelques chiffres sont présentés dans le corps du texte pour ne pas trop en alourdir la lecture.

### **1.1.3. Un champ d'analyse restreint aux agglomérations de province**

Afin de faciliter la comparaison des résultats issus de ce chapitre avec la mobilité quotidienne de semaine, nous avons choisi de limiter l'analyse de la mobilité locale et non locale de fin de semaine, aux individus résidant dans les agglomérations de province, c'est-à-dire dans une agglomération d'au moins 20 000 habitants hors agglomération parisienne. Ces agglomérations

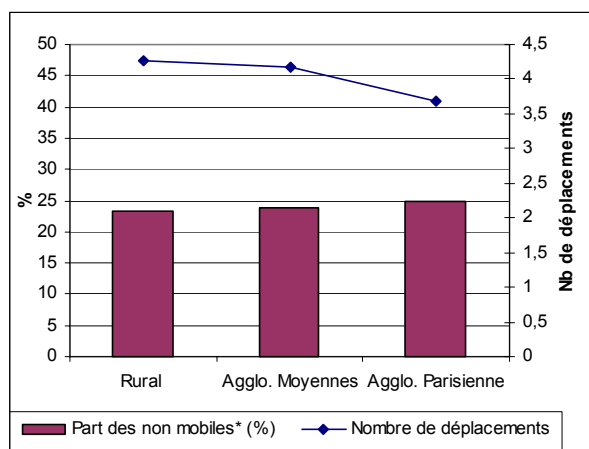
---

<sup>1</sup> Le week-end les déplacements de santé et ceux liés aux démarches administratives sont assez peu fréquents, de sorte que les déplacements moyennement contraints sont à plus de 94 % des achats.

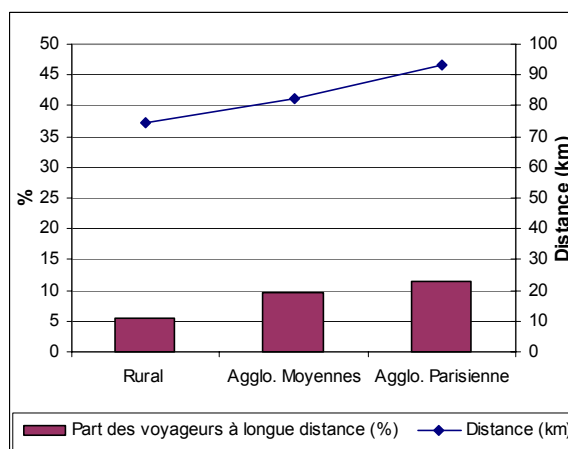
regroupent toutes les communes appartenant à une unité urbaine autre que celle de Paris, à l'exception également des communes rurales hors influence urbaine. La mobilité de week-end des Franciliens, ainsi que celle des ruraux, ont donc été exclues de l'approche présentée dans ce chapitre afin de raisonner sur des cadres spatiaux relativement homogènes. Cette distinction est motivée par trois raisons principales.

En premier lieu, on constate que les niveaux de mobilité non locale sont fortement différenciés selon le lieu de résidence. C'est essentiellement sur le caractère plus ou moins local de la mobilité de fin semaine que les différences les plus significatives apparaissent, la propension à réaliser de longs déplacements le week-end n'étant pas complètement indépendante de l'environnement plus ou moins urbain du lieu de résidence (Graphique 58, Graphique 59). Ce sont ainsi près de 12 % des Franciliens qui ont réalisé au moins un déplacement de longue distance pendant le week-end, contre environ 10 % des résidents des agglomérations de province et à peine plus de 5 % des ruraux. La mobilité non locale représente ainsi 11 % des déplacements et 60 % des distances parcourues en fin de semaine par les Franciliens (respectivement 4,5 % des déplacements et 32 % des distances des ruraux). En revanche, au plan local, les ruraux sont les plus mobiles : ils se déplacent 1,2 fois plus souvent que les Franciliens et parcourent plus de kilomètres (de l'ordre de +35 %). Le mode de recueil des déplacements de week-end explique probablement une partie des différences en matière de mobilité locale, puisque les déplacements à pied, dont on peut légitimement penser qu'ils sont plus fréquents dans les zones denses, n'ont pas été comptabilisés.

**Graphique 58 : Nombre de déplacements et part des individus non mobiles selon le lieu de résidence**



**Graphique 59 : Distances parcourues et part des voyageurs à longue distance selon le lieu de résidence**



\*Les non mobiles correspondent aux individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé, le choix de les représenter en lieu et place des mobiles est essentiellement motivé par un souci de lisibilité graphique  
Source : ENT 1993-1994

Deuxièmement on note d'importantes corrélations entre le revenu par UC et lieu de résidence. Près de 37 % des franciliens appartiennent au dernier quintile de revenu par UC contre respectivement 17 % et 11 % des résidents des agglomérations de province et du rural. A l'inverse, moins de 11 % des franciliens appartiennent au 1<sup>er</sup> quintile contre 20 % des provinciaux et 26 % des ruraux. Ces corrélations laissent courir le risque d'attribuer au revenu des effets de localisation ou l'inverse. Ainsi, il semble plus prudent d'exclure les cadres de résidence qui s'écartent le plus d'une distribution uniforme des individus au sein des différents quintiles. La ventilation des quintiles de revenu par UC est relativement bien respectée dans les agglomérations de province, qui se rapprochent ainsi de la situation lyonnaise.

Enfin, une fois contrôlé le quintile de revenu d'appartenance, l'impact du cadre de résidence sur la mobilité de week-end apparaît moins nettement. Cependant, à quintile de revenu donné, la fréquence des déplacements locaux et les distances qui leur sont associées diminuent du rural à l'agglomération parisienne, tandis que la fréquence des déplacements non locaux et les distances parcourues restent croissantes (Tableau 60). Une analyse précise des inégalités de mobilité de week-end supposerait donc de présenter chaque résultat en distinguant le quintile d'appartenance et le lieu de résidence. Au-delà de la complexité d'une telle présentation, ces distinctions se heurteraient à d'importants problèmes d'effectifs une fois la décomposition par groupe de cycle de vie établie.

**Tableau 60 : Niveaux de mobilité de fin de semaine selon la taille de l'agglomération et le revenu**

	Rural (26 %)		Agglomérations de province (58 %)		Agglomération parisienne (16 %)	
	Q1	Q5	Q1	Q5	Q1	Q5
<b>Nombre de déplacements</b>	3,4	5,2	3,0	5,0	2,8	4,4
En local	3,3	4,7	2,8	4,5	2,7	3,8
En non-local	0,1	0,5	0,2	0,5	0,1	0,6
<b>Distance (km)</b>	46	115	48	114	59	120
En local	36	67	29	51	30	42
En non-local	10	48	19	63	29	78
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	34	12	37	14	35	16
<b>Voyageurs à longue distance (%)</b>	3	11	6	16	5	16

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994

Ainsi, dans l'optique de limiter les risques de biais liés à la taille de l'agglomération et afin de maintenir une certaine « homogénéité » dans les contextes spatiaux, les résultats présentés dans la suite du chapitre sont limités à la mobilité mécanisée, locale et non locale, réalisée le samedi et le dimanche par les individus résidant dans les agglomérations de province. Les comparaisons entre la mobilité de week-end et celle de semaine porteront donc uniquement sur la mobilité

mécanisée de semaine, locale et non locale réalisée par les résidents des agglomérations de province.

## 1.2. Les dispersions de mobilité de fin de semaine

### 1.2.1. Un peu moins de variabilité qu'en semaine dans les niveaux de mobilité

Le week-end les individus réalisent 4,2 déplacements sur une distance cumulée de 82 km (Tableau 61). La fréquence des déplacements est loin d'être homogène au sein du week-end et l'on se déplace encore nettement moins le dimanche que le samedi (respectivement 1,7 et 2,5 déplacements). Mesurée en nombre de déplacements et rapportée à la journée, la mobilité de week-end (2,1 déplacements) est en moyenne inférieure à celle des jours ouvrables (2,6), mais cette fréquence des déplacements n'est en fait inférieure que le dimanche<sup>1</sup>.

**Tableau 61 : Indicateurs de moyenne et de dispersion des niveaux de mobilité mécanisée de week-end et de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>		Semaine	
	Moyenne	Coefficient de variation	Moyenne	Coefficient de variation
<b>Nombre de déplacements</b>	4,2	0,9	2,6	1,0
En local	3,9	1,0	2,5	1,0
En non-local	0,3	4,7	0,1	7,0
<b>Distance (km)</b>	82	2,3	32	4,3
En local	44	1,4	20	1,7
En non-local	38	4,9	12	11,1

<sup>(1)</sup>Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Un quart des individus ne se sont pas déplacés durant le week-end contre 30 % un jour classique de semaine. Cette proportion plus faible de non-mobiles provient à l'évidence de l'observation de la mobilité sur deux jours durant le week-end : 36 % des individus ne se sont pas déplacés le samedi et 45 % le dimanche. Les distances parcourues en fin de semaine, ramenées à une moyenne journalière, sont supérieures aux distances quotidiennes de semaine (41 km le week-end contre 32 km en semaine, soit un gain de 28 %), du fait de la portée plus importante des déplacements le week-end. Les « grandes sorties » du week-end, qui emmènent les individus à plus de 100 km du domicile, représentent 8 % des déplacements mais près de la moitié (47 %) des distances parcourues le samedi et le dimanche. Sur l'ensemble de l'échantillon, 10 % des individus ont effectué au moins un déplacement de plus de 100 km au cours du week-end

<sup>1</sup> On ne tient compte ici que des déplacements mécanisés (locaux et non locaux) réalisés durant la semaine dans les agglomérations de province. Tous modes confondus, un jour classique de semaine, le nombre moyen de déplacements locaux et non locaux s'élève à 3,4.

enquête (contre 4 % en semaine).

Le week-end, les indicateurs de niveaux de mobilité fluctuent assez fortement autour des valeurs moyennes, en particulier les distances parcourues (Tableau 61). S'il est difficile de comparer une variabilité mesurée sur la mobilité mécanisée d'un jour de semaine à une variabilité mesurée sur la mobilité de deux jours de week-end (le recueil sur une seule journée pouvant éventuellement biaiser les résultats, en lissant ou en amplifiant certaines variations), on constate néanmoins que la variabilité des distances est plus faible le week-end qu'en semaine. Si l'on se restreint à la mobilité locale, les dispersions sont assez proches mais plutôt plus réduites durant le week-end. L'explication tient sans doute en partie au fait qu'en fin de semaine, l'effacement des motifs professionnels et d'études tend à réduire les écarts dans les distances parcourues entre actifs et inactifs.

### **1.2.2. Une mobilité moins contrainte essentiellement effectuée en automobile**

Logiquement, la mobilité apparaît moins contrainte le week-end que la semaine, et beaucoup mieux répartie entre les différents types d'activités. Les sorties les plus fortement contraintes sont encore présentes (travail 7 %, études 2 % et accompagnements 8 %) mais elles représentent au total moins d'un cinquième des déplacements, soit moins que les visites (31 %), premier générateur de déplacements en fin de semaine, et à peine plus que les déplacements motivés par les loisirs (17 %) alors que les déplacements que nous avons qualifiés de « semi-contraints » (21 %), principalement des achats, sont les plus stables des jours ouvrables au week-end. Enfin, les motifs « autres » représentent une part non négligeable (15 %), encore plus élevée le dimanche que le samedi. Alors même que la grille des motifs était tout aussi détaillée qu'en semaine, ce chiffre témoigne là encore du spectre plus large d'activités pratiquées le week-end, et aussi sans doute d'une plus grande difficulté de l'enquête à cerner les pratiques d'activités extérieures du week-end.

Les motifs de déplacement apparaissent logiquement assez différentes le samedi et le dimanche. Le travail et les études tiennent encore une petite place le samedi, cette place se réduit encore le dimanche. Mais la baisse la plus nette concerne les déplacements semi-contraints (achats, démarche, santé) qui diminuent sensiblement du fait du congé dominical. La stabilité observée plus haut pour cette catégorie d'activités entre jours de semaine et week-end reflète à la fois la forte prégnance des pratiques d'achat le samedi et sa rareté le dimanche. Les loisirs sont stables en volume et progressent nettement en part relative du samedi au dimanche, mais moins fortement toutefois que les visites qui représentent de loin le premier motif de sortie le dimanche (40 % des déplacements). Reflet de ces activités différentes, les déplacements orientés vers la

ville centre de l'agglomération (pour ceux qui n'y vivent pas), sont moins fréquents le dimanche que le samedi.

Enfin le week-end la plupart des déplacements sont effectués en voiture (90 % des déplacements, 54 % en tant que conducteur, 36 % en tant que passager). Le rôle des transports en commun est tout à fait marginal.

### **1.3. Les différenciations de mobilité de fin de semaine**

La mobilité de fin de semaine se situe clairement au carrefour d'une mobilité quotidienne individuelle, qui renvoie aux activités routinières, marquées par la rigidité du quotidien, et d'une mobilité de longue distance, plus familiale, conviviale ou associée aux loisirs<sup>1</sup>. Une des spécificités de la mobilité de week-end est la part plus importante prise par les déplacements réalisés en famille ou tout au moins à plusieurs. Après l'effacement des motifs professionnels et scolaires, c'est sans doute le changement le plus marquant, qui intervient par rapport aux jours ouvrables. Ce poids des déplacements familiaux, s'ajoutant à l'absence d'activité fortement structurante en fin de semaine nous interrogent sur la pertinence de la position dans le cycle de vie pour comprendre les différences de comportements de mobilité de week-end car cette variable est par construction centrée sur l'individu et sur sa situation vis-à-vis de l'activité. Après vérification on constate que la variable de positionnement dans le cycle de vie, utilisée pour analyser les pratiques quotidiennes reste, aux côtés de l'accès individuel à la voiture, la caractéristique la plus centrale dans la définition de la mobilité de week-end. Elle demeure bien plus déterminante, par exemple, que ne le sont les caractéristiques du ménage, le sexe, le revenu ou le contexte spatial du lieu de résidence (taille de l'agglomération, distance au centre urbain).

#### **1.3.1. Selon le cycle de vie**

La position dans le cycle de vie était incontestablement le critère premier de différenciation de la mobilité de semaine. Sans anticiper sur l'analyse par groupe, quelques exemples de variations confirment l'importance de cette variable sur les comportements de mobilité de week-end.

##### ***1.3.1.1. Des niveaux qui déclinent avec l'âge***

Des actifs aux retraités les plus âgés, les niveaux de mobilité varient dans un rapport de un à plus de quatre pour ce qui est du nombre de déplacements et même de un à près de cinq pour les distances parcourues (Graphique 60, Graphique 61). Cette variabilité tient également au poids

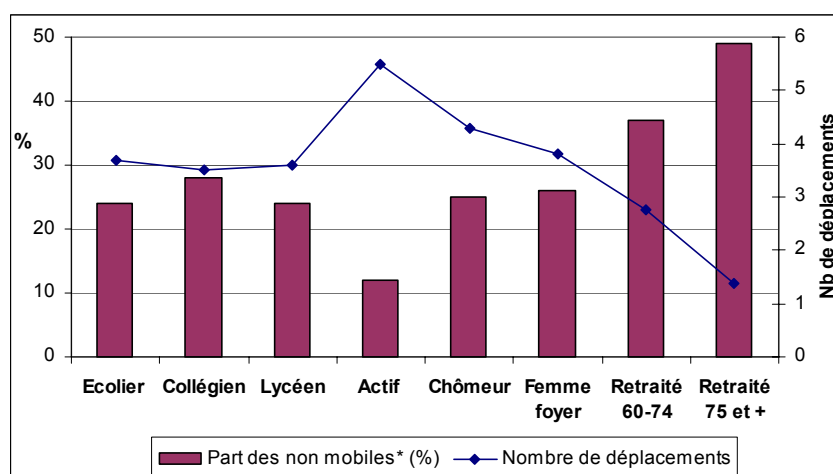
---

<sup>1</sup> Le week-end moins de 10 % des déplacements à plus de 100 km du domicile sont réalisés dans un but professionnel.

qu'occupe la marche à pied dans la mobilité des individus, de sorte que la prise en compte de la seule mobilité mécanisée introduit des biais plus ou moins importants selon le sous-groupe de cycle de vie considéré.

En dépit de la quasi-disparition des déplacements motivés par l'activité professionnelle, les adultes en âge d'activité sont, de tous les groupes, ceux qui se déplacent le plus fréquemment et qui parcourent le plus de kilomètres dans un week-end. Plus d'un quart des femmes au foyer n'ont pas eu de sorties « mécanisées » au cours du week-end, contre seulement 12 % des actifs, ces taux montant à près de 40 % pour les jeunes retraités et à près de la moitié (49 %) pour les plus âgés d'entre eux (Graphique 60). Les scolaires sont dans une situation intermédiaire, très proche de celle des femmes au foyer et des chômeurs. Le taux de « sédentarité » se situe ici entre 24 % (chez écoliers et les lycéens) et 28 % (chez les collégiens), soit des comportements plus proches des inactifs que des actifs.

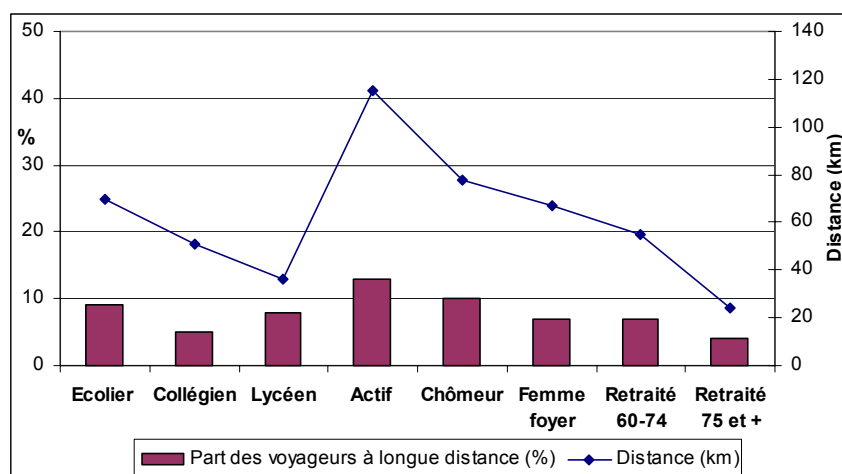
**Graphique 60 : Nombre de déplacements et part des individus non mobiles\* selon la position dans le cycle de vie**



\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

L'effet de la position dans le cycle de vie se perçoit également sur la part des mobiles à longue distance le week-end (Graphique 61). Les actifs sont les plus nombreux à se déplacer au-delà de 100 km du domicile (13 %). L'âge joue également un rôle important dans cette mobilité à longue distance, la propension à « bouger » étant la plus forte chez les jeunes actifs célibataires, âgés de 25 à 34 ans (27 %) et de manière plus marquée encore chez les hommes (31 %) que chez les femmes (22 %). Les chômeurs se caractérisent par un taux dans la moyenne (10 %) devant les femmes au foyer (7 %), les scolaires et enfin les retraités (7 % chez les plus jeunes d'entre eux et 4 % chez les plus âgés).

**Graphique 61 : Distances parcourues et part des voyageurs à longue distance selon la position dans le cycle de vie**

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 1.3.1.2. Des comportements de mobilité relativement stables

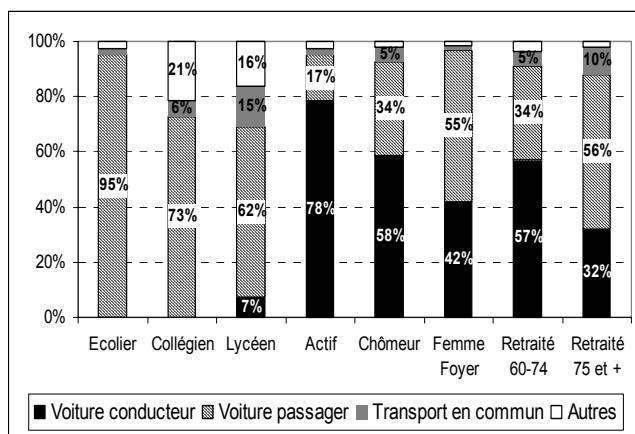
Le week-end, on ne peut que souligner la part très faible qu'occupent les transports en commun. Quelle que soit la position dans le cycle de vie, les comportements modaux confirment la place hégémonique de la voiture (Graphique 62). En revanche, indépendamment de tout autre facteur, on note un effet du genre sur les usages partagés de la voiture, l'homme gardant toujours préférentiellement la place du conducteur lors des déplacements en commun. Le fait que la femme accède à la voiture pendant les jours de semaine ne change, semble-t-il, rien à l'affaire. Ainsi, parmi les accédants au volant, le week-end, la conduite d'une voiture permet d'assurer 90 % des déplacements des hommes actifs contre 66 % pour les femmes actives et 63 % pour les femmes inactives.

La mobilité du samedi et du dimanche est nettement plus diversifiée qu'en semaine. Les sorties sont principalement motivées par les visites qui représentent le premier motif de déplacement tout au long du cycle de vie<sup>1</sup> (Graphique 63). Arrivent ensuite les loisirs chez les plus jeunes et les déplacements liés aux achats pour les adultes. Les motifs les plus fortement contraints représentent près d'un quart des sorties des adultes, ils déclinent fortement chez les chômeurs et les femmes au foyer avant de devenir marginaux en fin de cycle de vie.

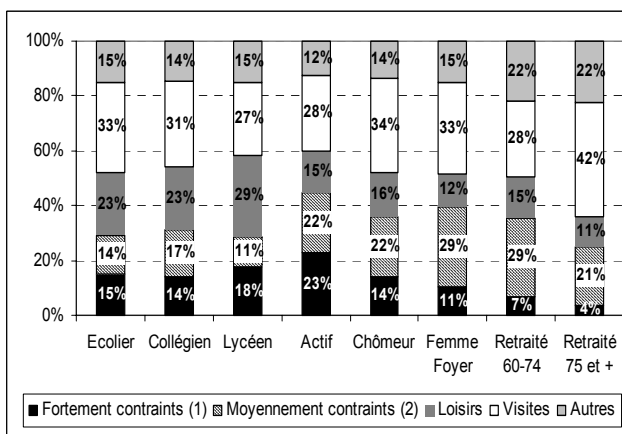
<sup>1</sup> Notons toutefois que les visites sont devancées de 2 points par les loisirs chez les lycéens.



**Graphique 62: Modes de déplacements de fin de semaine selon le cycle de vie**



**Graphique 63 : Motifs de déplacements de fin de semaine selon le cycle de vie**



(1) Domicile-travail (étude), accompagnements...

(2) Achats, santé, démarches administratives ...

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Mesurée en nombre de déplacements comme en distances parcourues, la mobilité de fin de semaine reste majoritairement locale. Les individus réalisent plus de 9 déplacements sur 10 dans un périmètre de 100 km autour de leur domicile, indépendamment de leur âge et de leur statut. Avec 9 % des déplacements et 55 % des distances du week-end réalisés à longue distance, les actifs sont ceux qui se déplacent le plus au-delà de leur bassin de vie quotidien le samedi et le dimanche. Concernant l'orientation spatiale des déplacements, nous l'avons vu le diagnostic est plus difficile à dresser qu'en semaine, compte tenu de notre champ d'observation qui agrège des agglomérations de taille variable. On constate néanmoins que l'attrait de la ville centre pour ceux qui n'y vivent pas est maximal chez les lycéens : les déplacements dans, depuis, et vers la ville centre, représentent plus d'un tiers de leurs déplacements même lorsqu'ils n'y résident pas. Cette part varie autour d'un quart pour les autres groupes de cycle de vie, à l'exception des retraités les plus âgés pour lesquels elle atteint seulement 15 % des déplacements.

### 1.3.2. Selon l'accès au volant

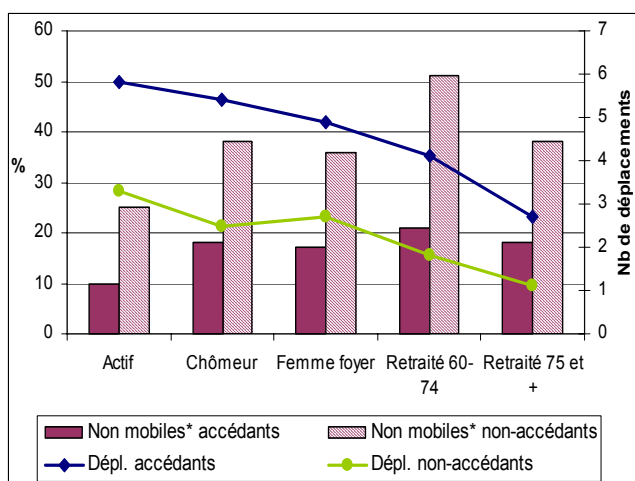
Dans ce chapitre, les conditions d'accès à l'automobilité sont évaluées à partir de l'indicateur d'accès au volant utilisé pour analyser la mobilité de semaine. Alors que les spécificités de la mobilité de week-end, plus familiale, pouvaient se prêter à une analyse selon la motorisation du ménage, l'approche que nous avons privilégiée facilite les comparaisons entre la semaine et le week-end et permet ainsi de tester le pouvoir homogénéisateur de l'accès au volant sur l'ensemble de la semaine. On observe ainsi que près des deux tiers des adultes (64 %) vivant dans une agglomération de province ont accès au volant.

L'impact de cet accès individuel au volant sur les niveaux de mobilité demeure fort, en dépit,

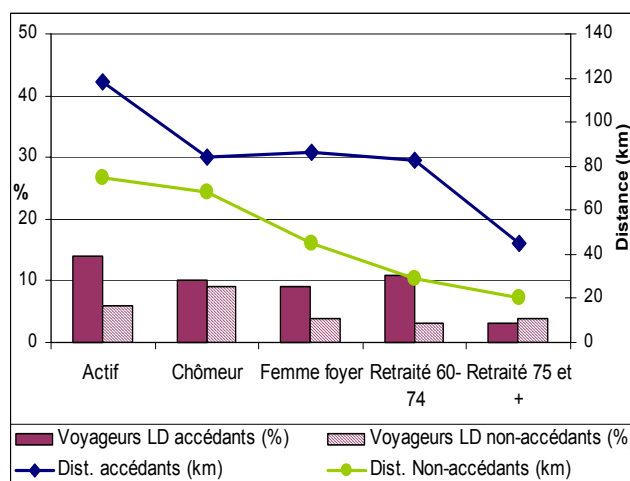
pour les non-accédants, des possibilités d'accompagnement et de déplacements automobiles à plusieurs. Globalement l'accès au volant entraîne un doublement des niveaux de mobilité de fin de semaine. Les adultes dépourvus d'accès au volant sont également plus nombreux à ne pas s'être déplacés durant le week-end (42 % contre 13 % des accédants), mais ces fortes différences s'expliquent en partie par la non-prise en compte des déplacements effectués à pied durant le week-end. Enfin, les accédants au volant sont en moyenne deux fois plus nombreux à se déplacer à plus de 100 km de leur domicile le week-end.

Désagrégés par sous groupes de cycle de vie, l'accès au volant reste déterminant, en particulier chez les jeunes retraités (Graphique 64, Graphique 65). Au sein de cette population, l'accès au volant limite considérablement les effets de l'âge en maintenant les niveaux de mobilité conformement à ceux des individus situés en milieu de cycle de vie.

**Graphique 64 : Nombre de déplacements et part des individus non mobiles\* selon la position dans le cycle de vie et l'accès au volant**



**Graphique 65 : Distances parcourues et part des voyageurs à longue distance selon la position dans le cycle de vie et l'accès au volant**



\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 1.3.3. Selon la localisation résidentielle

Une fois la position dans le cycle de vie déterminée et les possibilités d'accès au volant définies, l'impact des autres facteurs socio-démographiques apparaît très secondaire. Les variables de positionnement spatial (taille de l'agglomération de résidence et localisation au sein du bassin de vie) ne rendent pas compte d'une grande diversité dans les pratiques de mobilité de week-end.

Dans les agglomérations de province, la taille de l'agglomération n'a pas d'impact significatif sur les niveaux de mobilité de fin de semaine. Résultat plus étonnant, la localisation du domicile au sein du bassin de vie (ville centre, banlieue, périphérie ou rural) ne modifie ni la fréquence des déplacements, ni les distances parcourues. Ainsi, alors qu'on aurait pu s'attendre à un impact

significatif de la dimension centre / périphérie, relativement discriminante en semaine, les traitements effectués dans ce sens se sont avérés peu discriminants. Pour les différents groupes considérés on n'observe pas de différences dans les niveaux de mobilité mécanisés locaux et non-locaux de fin de semaine selon la localisation spatiale.

Dans la suite de ce travail, la question posée reste la même que pour la mobilité de semaine : le samedi et le dimanche, parmi ces dispersions et différenciations, peut-on mettre en évidence des inégalités quant aux pratiques et aux niveaux de mobilité ?

#### **1.4. Les inégalités apparentes de mobilité de fin de semaine**

Nous présentons ici les niveaux et les comportements de mobilité mécanisée de week-end selon le revenu exprimé en quintiles par uc.

##### **1.4.1. Des écarts assez nets entre quintiles**

En première analyse, c'est-à-dire non décorréllée des autres facteurs explicatifs, la mobilité de fin de semaine est liée positivement au revenu du ménage, à la fois en termes de participation sociale (le nombre de déplacements sur le week-end reflète la fréquence des sorties et des activités extérieures) et d'autonomie spatiale (perceptible à la distance totale parcourue sur les deux jours) : comme c'était le cas en semaine, on enregistre donc bien un effet apparent<sup>1</sup> du revenu du ménage par unité de consommation sur la mobilité des individus (Graphique 66, Graphique 67).

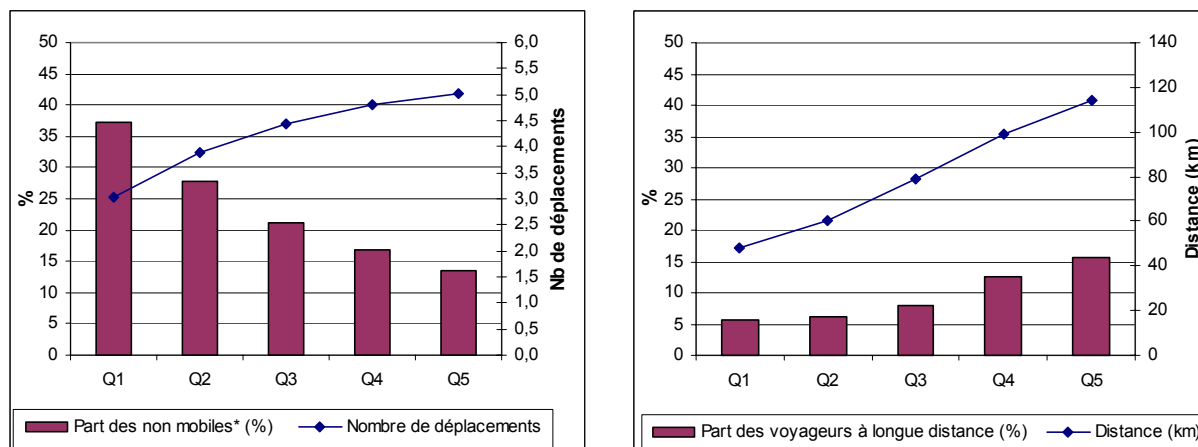
Par rapport au premier quintile, le nombre de déplacements est ainsi supérieur de deux tiers dans le dernier quintile, la distance parcourue est 2,4 fois plus élevée. Cette plus faible mobilité provient d'une moindre participation à la plupart des activités à l'exception des visites, qu'il s'agisse d'activités contraintes comme le travail, les études, les accompagnements ou d'activités au caractère déjà moins contraignant comme les achats ou encore plus « libres » comme les diverses formes de sociabilité ou de loisirs. La part des individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end diminue progressivement de plus de 37 % pour le 1<sup>er</sup> quintile à moins de 24 % pour le dernier. A l'inverse, la part des voyageurs à longue distance triple presque du 1<sup>er</sup> au dernier quintile (respectivement 6 % et 16 %), ce qui reflète la forte sensibilité des niveaux de mobilité non locale au revenu. En non-local, la fréquence des

---

<sup>1</sup> ... apparent car tous ces écarts ne lui sont pas forcément imputables, cet impact a priori du revenu des ménages (même lorsqu'il est ramené à un équivalent commun, le revenu par unité de consommation) sur la mobilité de week-end des individus les constituant peut cacher l'effet d'autres variables qui lui sont corrélées comme la position dans le cycle de vie, la génération d'appartenance ou la localisation du domicile, comme nous le verrons lors de l'analyse des différents groupes.

déplacements à plus de 100 km est multipliée par 2,6 et les distances parcourues par 3,3 du 1<sup>er</sup> au dernier quintile.

**Graphique 66 : Nombre de déplacements mécanisés et part des individus non mobiles selon le revenu** **Graphique 67 : Distances parcourues et part des voyageurs à longue distance selon le revenu**



\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

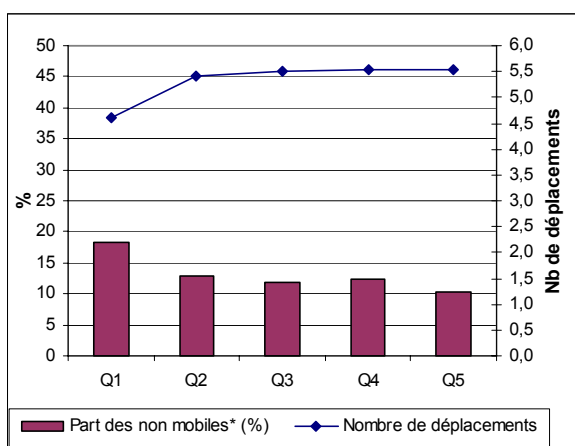
Le week-end, l'usage des modes de transport s'oriente très largement vers l'automobile et les déplacements en tant que conducteur sont plus fréquents parmi les plus aisés. Ils varient entre 41 % pour le 1<sup>er</sup> quintile et 61 % pour le dernier et sont majoritaires à partir du 3<sup>ème</sup> quintile. Les plus modestes se déplacent un peu plus fréquemment en transports en commun (7 % contre 3 % pour le dernier quintile) et utilisent également plus souvent d'autres modes (9 %, essentiellement des deux-roues contre 2 % pour les plus aisés). Les principales différences dans la répartition des déplacements par grandes catégories de motifs portent essentiellement sur la part relative des visites et des activités de loisirs au sein de la mobilité (respectivement 36 % et 14 % pour le 1<sup>er</sup> quintile, 26 % et 21 % pour le dernier quintile) mais ces sorties restent toujours plus fréquentes en valeur absolue chez les plus aisés.

#### 1.4.2. Un effet homogénéisateur de l'accès au volant plus limité en fin de semaine

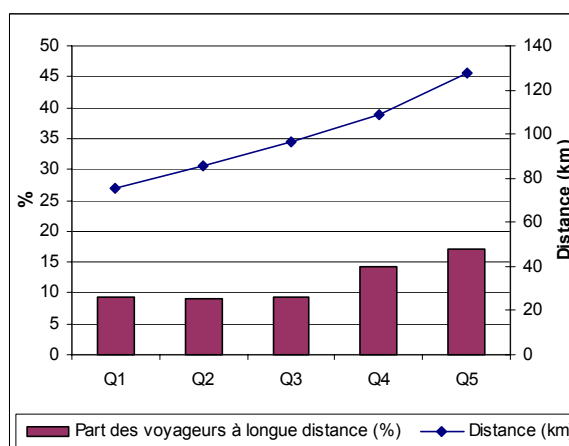
Les écarts de mobilité sont-ils toujours perceptibles, une fois décorrélés de l'accès au volant ? Parmi l'ensemble des adultes ayant accès à la voiture en semaine, on observe un net resserrement des écarts et, pour schématiser, la seule inégalité verticale qui demeure aussi forte que celles observées au niveau global, porte sur les distances parcourues (Graphique 68, Graphique 69). Ce fort accroissement des distances globales (+71 %) est principalement issu des déplacements non locaux : les distances associées à ce type de déplacement sont multipliées par 2,6 entre le 1<sup>er</sup> et le dernier quintile et la fréquence des déplacements par 1,5 (respectivement 1,2 et 1,2 pour le

local). Ainsi, l'accès au volant ne suffit pas à gommer les différences dans la propension à réaliser des déplacements de longue distance qui reste fortement corrélée au revenu, en revanche il réduit les écarts de mobilité locale. Enfin, en termes de comportements modaux et plus précisément d'usage de la voiture comme conducteur ou passager les différences entre quintiles ne sont pas significatives. En matière de motifs de déplacements, seules les activités de loisirs réalisées à l'extérieur du domicile durant le week-end sont croissantes du 1<sup>er</sup> au dernier quintile (+89 %).

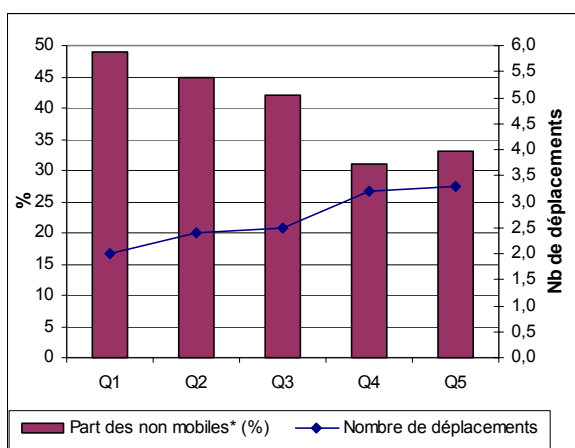
**Graphique 68: Nombre de déplacements mécanisés et part des non-mobiles selon le revenu, parmi les accédants au volant**



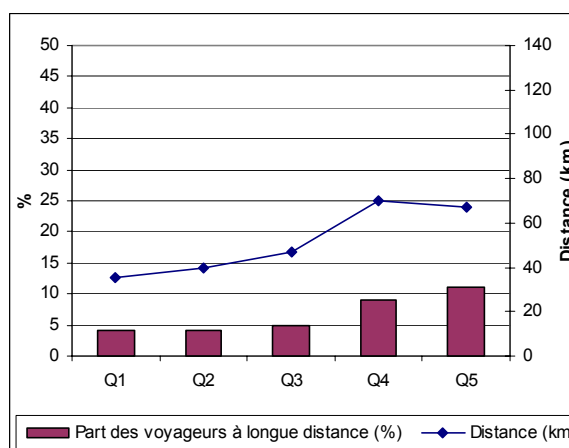
**Graphique 69 : Distances parcourues et part des voyageurs à longue distance selon le revenu, parmi les accédants au volant**



**Graphique 70 : Nombre de déplacements mécanisés et part des non-mobiles selon le revenu, parmi les non-accédants au volant**



**Graphique 71 : Distances parcourues et part des voyageurs à longue distance selon le revenu, parmi les non-accédants au volant**



\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Parmi les catégories d'adultes n'accédant pas au volant (au sein desquelles les personnes âgées prédominent), la part des individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé pendant le week-end est importante et très sensible au revenu : de 49 % à 33 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. De même que la part des voyageurs à longue distance passe de 4 % à 11 %. Globalement l'effet du

revenu apparaît un peu plus net sur les niveaux de mobilité des non-accédants par rapport aux accédants. Le nombre de déplacements progressent ainsi de 65 % du premier au dernier quintile et les distances de 91 % (Graphique 70, Graphique 71). La mobilité croissante avec le revenu provient alors de meilleures possibilités d'accompagnements en voiture, pour les individus des ménages aux revenus élevés, lorsque l'accès personnel au volant n'est pas assuré. Chez les non-accédants, tous les motifs de déplacements augmentent selon le revenu, à l'exception des motifs moyennement contraints qui font preuve d'une grande stabilité. Les motifs fortement contraints et ceux ayant trait aux loisirs sont les plus sensibles aux ressources financières du ménage, les hausses sont plus anecdotiques pour les autres motifs.

En fin de semaine, l'accès au volant permet donc de réduire considérablement les inégalités portant sur les « petites » sorties du week-end mais le revenu reste très discriminant sur les « grandes » sorties, en particulier celles liées aux loisirs, que les individus aient ou pas accès au volant. Ainsi, outre l'effet du revenu du ménage sur les possibilités d'utiliser une voiture de façon autonome, il demeure donc à priori en fin de semaine, un effet du revenu sur la mobilité des individus accédants et non-accédants au volant. Dans tous les cas, il nous faut pour dresser un constat précis de l'effet propre du revenu, le décorrélérer des effets liés à la position de l'individu dans le cycle de vie, c'est ce que nous ferons dans la partie suivante. Nous distinguerons les scolaires (écoliers, collégiens, lycéens), les actifs, les chômeurs, les femmes au foyer ainsi que les retraités âgés de 60 à 74 ans et ceux de 75 ans et plus<sup>1</sup>.

## **2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE FIN DE SEMAINE SELON LE CYCLE DE VIE DE L'INDIVIDU**

### **2.1. Les inégalités de mobilité de week-end chez les enfants**

#### **2.1.1. Une mobilité plus étendue et plus diversifiée**

En fin de semaine, le nombre de déplacements mécanisés réalisés par les scolaires est indépendant de leur niveau d'études. Légèrement inférieur à celui observé au niveau global, il

---

<sup>1</sup> Les étudiants résidant chez leurs parents ne peuvent être analysés compte tenu de la taille des échantillons disponibles : seulement 117 étudiants pour lesquels nous disposons d'une information sur les revenus familiaux.

reflète implicitement l'importance de la marche à pied chez les plus jeunes<sup>1</sup> (Tableau 62). L'essentiel des déplacements sont réalisés le samedi (60 % des déplacements). Les kilomètres parcourus en local restent stables du collège au lycée. La diminution des distances observées chez les collégiens résulte d'une baisse du nombre de déplacements à longue distance et des distances qui leur sont associées. Rapportée à la journée, la fréquence des déplacements du week-end des écoliers et des collégiens est proche de celle observée en semaine. En revanche, les distances parcourues en fin de semaine, en local comme en non-local sont très supérieures à la semaine. Les déplacements du samedi et du dimanche des scolaires sont pour partie des déplacements familiaux ce qui, par rapport à la semaine, rend possible un net élargissement de l'espace d'activités.

Depuis l'école primaire jusqu'au lycée, les profils de mobilité par motif restent très proches (Graphique 63). Les activités réalisées durant le week-end se tournent vers les loisirs et les visites (plus d'un déplacement sur deux). En fait, à l'instar de ce que l'on observait en semaine, les changements les plus significatifs de l'école ou lycée concernent les comportements modaux. Plus autonomes avec l'âge, de l'école primaire au secondaire, les enfants réalisent moins de déplacements en tant que passager d'une voiture (95 %, 73 % et 62 % respectivement chez les écoliers, collégiens et lycéens). En grandissant, ils sont plus enclins à se déplacer en transports en commun ou en deux-roues. Enfin, notons que la décomposition spatiale des lieux de résidence ne met pas en évidence un impact très marqué de la localisation résidentielle.

**Tableau 62: Niveaux de mobilité mécanisée des scolaires un jour de semaine et en fin de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>			Semaine		
	Ecoliers	Collégiens	Lycéens	Ecoliers	Collégiens	Lycéens
<b>Nombre de déplacements</b>	3,7	3,6	3,6	1,7	1,9	2,3
En local	3,4	3,5	3,3	1,7	1,9	2,3
En non-local	0,3	0,1	0,3	0,0	0,0	0
<b>Distance (km)</b>	71	54	64	14	13	20
En local	35	32	32	8	10	17
En non-local	36	22	32	6	3	3
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	24	27	24	40	39	24
<b>Voyageurs à longue distance (%)</b>	9	5	8	3	1	2

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 2.1.2. Des écarts entre quintiles extrêmes plus prononcés qu'en semaine

<sup>1</sup> Rappelons, en effet, qu'en semaine la moitié des déplacements des écoliers et des collégiens, et un peu plus d'un tiers des déplacements des lycéens, sont effectués à pied.

En fin de semaine, l'impact du revenu sur les niveaux de mobilité est assez net (Tableau 63). Mesurée en nombre de déplacements comme en distance, en local comme en non-local, la mobilité des enfants des ménages les plus aisés apparaît plus extravertie. Du 1<sup>er</sup> au dernier quintile, le nombre de déplacements et encore plus les distances, augmentent significativement. Quelques indicateurs simples permettent d'étayer ce constat : en moyenne plus de 40 % des scolaires des ménages à bas revenu n'ont pas réalisé de déplacements mécanisés en fin de semaine contre moins de 10 % des plus aisés. De même la part des scolaires s'étant éloignés à plus de 100 km du domicile est marginale lorsque les revenus familiaux sont faibles. La moindre motorisation des ménages modestes semble se traduire à cet âge par une absence de déplacements (ou par des déplacements effectués à pied mais non pris en compte par l'enquête). Ainsi, le week-end, les écarts de niveaux de mobilité entre quintiles extrêmes sont perceptibles chez tous les groupes de scolaires, contrairement aux jours de semaine où les contrastes liés au revenu du ménage s'effaçaient en partie devant l'obligation quotidienne de se rendre sur le lieu d'étude à l'établissement scolaire.

Les niveaux de mobilité plus faibles des plus modestes se traduisent, sur le plan des motifs de déplacements, par une mobilité de week-end moins tournée vers les loisirs. En effet, le surcroît de déplacements des enfants appartenant aux tranches de revenus élevés, provient principalement d'activités de loisirs plus répandues : de 0,2 à 1,6 déplacements du 1<sup>er</sup> au dernier quintile chez les écoliers, de 0,7 à 1,6 chez les collégiens et de 0,6 à 1,7 chez les lycéens. En contrepartie, les visites, les motifs contraints et la catégorie autres motifs captent proportionnellement une plus grande part de la mobilité au sein du 1<sup>er</sup> quintile. Ce résultat nous interroge sur les capacités différenciées d'appropriation et de valorisation du temps libre des enfants selon les revenus familiaux.

**Tableau 63: Niveaux de mobilité mécanisée des scolaires en fin de semaine selon le revenu**

	Ecoliers		Collégiens		Lycéens	
	Q1	Q5	Q1	Q5	Q1	Q5
<b>Nombre de déplacements</b>	2,4	4,4	3,2	4,1	2,2	4,8
En local	2,4	3,7	3,1	3,8	2,0	4,4
En non-local	0,0	0,7	0,1	0,3	0,2	0,4
<b>Distance (km)</b>	28	80	31	117	50	90
En local	20	35	24	40	22	47
En non-local	8	36	7	77	29	43
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	46	7	41	7	41	9
<b>Voyageurs à longue distance (%)</b>	2	13	3	18	5	11

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

L'absence de voiture au sein du ménage concerne plus d'un quart des scolaires du 1<sup>er</sup> quintile



(27 % des écoliers, 30 % des collégiens et 26 % des lycéens). Elle se réduit déjà très fortement dans le 2<sup>ème</sup> quintile (10 % des écoliers, 17 % des collégiens et la même part de lycéens), et devient un cas de figure quasi inexistant au-delà. Si l'on restreint l'analyse des inégalités de mobilité aux scolaires appartenant à un ménage motorisé, les constats formulés précédemment restent les mêmes. Les écarts entre quintiles extrêmes se resserrent mais se maintiennent. La motorisation du ménage permet essentiellement de réduire la part des enfants immobiles, sans remettre en cause les inégalités bien réelles concernant le type d'activités pratiquées en dehors du domicile et l'étendue de la mobilité en fin de semaine.

### 2.1.3. Des inégalités de mobilité significatives

Mesurées grâce aux indices de concentration, les inégalités sont significatives concernant la fréquence des déplacements et importantes voire très importantes en matière de distances parcourues (Tableau 64). L'empreinte du revenu est déterminante concernant la mobilité non locale, elle apparaît plus limitée sur la mobilité locale.

**Tableau 64 : Indices de concentration des niveaux de mobilité mécanisée des scolaires un jour de semaine et en fin de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>			Semaine		
	Ecoliers	Collégiens	Lycéens	Ecoliers	Collégiens	Lycéens
<b>Nombre de déplacements</b>	0,108	0,079	0,130	0,135	0,041	0,053
En local	0,084	0,070	0,125	0,121	0,041	0,053
En non-local	0,393	0,363	0,199	0,669	0,155	0,051
<b>Distance (km)</b>	0,191	0,275	0,155	0,331	0,119	0,094
En local	0,089	0,105	0,151	0,095	0,093	0,098
En non-local	0,292	0,524	0,160	0,682	0,209	0,066

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Les inégalités de mobilité des enfants doivent être rapprochées des inégalités de motorisation des ménages, car les déplacements réalisés en tant que passager d'un véhicule déterminent très largement la fréquence et la portée des déplacements des scolaires, encore très dépendants des possibilités d'accompagnement ou des déplacements réalisés en famille. Néanmoins la plus faible motorisation des ménages modestes n'explique pas tout. En effet, même parmi les ménages motorisés, la plupart des inégalités de niveaux et de comportements de mobilité se maintiennent. Le week-end, chez les enfants, aux inégalités d'équipement automobile des ménages viennent donc s'ajouter des inégalités de déplacements.

La relative sous-mobilité des scolaires appartenant aux ménages à faibles revenus, provient vraisemblablement d'une conjonction de facteurs à la fois culturels et financiers liés au coût du déplacement et des activités pratiquées hors du domicile. Il convient toutefois de souligner que le

mode de recueil de la mobilité de fin de semaine, qui ne recense que les déplacements mécanisés, renforce probablement les écarts dans les niveaux de déplacements : on peut en effet penser que les plus modestes réalisent plus de déplacements de proximité à pied, comme on l'observait pendant la semaine.

Comparé à la semaine les inégalités de mobilité locale de week-end sont plus faibles chez les écoliers, de même ordre chez les collégiens, et nettement plus prononcé le week-end parmi les lycéens.

## **2.2. Les inégalités de mobilité de week-end en milieu de cycle de vie**

### **2.2.1. Les actifs à plein temps**

#### **2.2.1.1. *Le week-end, les actifs sont les plus mobiles***

Exprimée en nombre de déplacements ou en distances parcourues, la mobilité mécanisée de fin de semaine des adultes actifs<sup>1</sup> est la plus importante de la population : ils réalisent un tiers de déplacements de plus que la moyenne et parcourent plus de kilomètres (+44 %). Les actifs ont une propension relativement forte à effectuer des déplacements à plus de 100 km de leur domicile. Par rapport à la semaine, la fréquence des déplacements rapportée à la journée marque cependant une nette baisse, imputable à la réduction des déplacements liés à l'activité professionnelle qui ne sont pas complètement compensés par la croissance de la mobilité pour motif personnel ou familial (Tableau 65). En revanche les distances en local restent assez proches, les déplacements étant en moyenne un peu plus longs le week-end que la semaine.

---

<sup>1</sup> Préalablement à l'étude des pratiques de mobilité de fin de semaine des actifs, rappelons l'importance de ce groupe, puisqu'il s'agit pour une bonne part de personnes en charge de famille (61 % des individus ont au moins un enfant de moins de 21 ans au domicile), dont les décisions vont influencer sur la mobilité de leurs enfants compte tenu de la spécificité de la mobilité de fin de semaine. En chiffres redressés, les adultes actifs représentent 35 % des individus de plus de 5 ans, des agglomérations de province, qui ont été choisis pour répondre aux questions sur leur mobilité quotidienne et de week-end dans l'enquête nationale transport.

**Tableau 65 : Niveaux de mobilité mécanisée des actifs un jour de semaine et en fin de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	5,5	3,6
En local	5,1	3,4
En non-local	0,4	0,2
<b>Distance (km)</b>	114	55
En local	61	33
En non-local	53	22
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	12	12
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	13	6

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Durant le week-end, les activités fortement contraintes dans le temps et dans l'espace représentent moins du quart des déplacements réalisés (23 %). Le samedi et le dimanche, ce sont les visites qui constituent la 1<sup>ère</sup> motivation des déplacements (28 %) (Graphique 63). La répartition modale des déplacements reste dominée par la voiture, d'abord à la place de conducteur (78 % des déplacements) et moins fréquemment à celle de passager (17 %), les autres modes de transport se partageant les 5 % restant. Enfin, la géographie des flux de déplacements en fin de semaine ne permet pas de conclure à un plus grand attrait de la ville centre d'agglomération pour ceux qui n'y vivent pas. On constate plutôt une diminution des déplacements en lien avec le centre (dans, vers ou depuis) de 35 % en semaine à 27 % le week-end, principalement liée à une baisse de la fréquentation le dimanche.

L'accès au volant, qui est quasiment généralisé dans cette sous-population, s'avère être l'élément le plus discriminant de la mobilité de fin de semaine. La localisation du lieu de résidence de même que la plupart des caractéristiques socio-démographiques des actifs, telles le genre, le type de ménage, la présence d'enfants, ont peu d'impact sur les niveaux de mobilité. L'absence d'accès autonome et régulier à la conduite automobile se traduit par des déplacements moins fréquents (-43 %) et des distances parcourues moins importantes (-36 %) ainsi que par une nette augmentation de la part des individus n'ayant pas réalisé de déplacements mécanisés (Tableau 66). On compte également plus de deux fois moins de voyageurs à longue distance parmi les non-accédants.

**Tableau 66 : Niveaux de mobilité mécanisée des actifs en fin de semaine selon l'accès au volant**

	Accédants (90 %)	Non-accédants (10 %)
<b>Nombre de déplacements</b>	5,8	3,3
En local	5,3	3,2
En non-local	0,5	0,1
<b>Distance (km)</b>	118	75
En local	64	40
En non-local	54	35
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	10	25
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	14	6

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 2.2.1.2. Analyse et mesure des inégalités

Les niveaux de mobilité vont croissants du premier au dernier quintile. On observe une augmentation d'un tiers de la fréquence des déplacements et un doublement des distances parcourues. De même la probabilité de se déplacer au-delà du bassin de vie quotidien apparaît nettement corrélé aux disponibilités financières des individus. En revanche lorsque l'on distingue la mobilité locale de celle de longue distance, les indicateurs de mobilité locaux deviennent complètement indépendants du revenu. Celui-ci demeure discriminant uniquement sur les niveaux de mobilité non-locale. Enfin des plus aisés aux plus modestes, les comportements modaux varient peu tandis que la répartition des déplacements par motifs montre que les sorties dédiées aux loisirs sont plus de deux fois plus fréquentes parmi les plus aisés.

**Tableau 67 : Niveaux de mobilité de week-end des actifs selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	4,5	5,8	1,3	0,024
En local	4,2	5,1	1,2	0,006
En non-local	0,3	0,7	2,5	0,234
<b>Distance (km)</b>	74,3	145,6	2,0	0,106
En local	56,8	59,5	1,0	-0,001
En non-local	17,5	86,1	4,9	0,230
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	19	9	0,5	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	9	20	2,2	-

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Compte tenu la part d'individus accédant au volant au sein de ce groupe (90 %), les inégalités de mobilité des actifs accédant sont assez proches de celles mises en évidence au niveau global (Tableau 68). Parmi les accédants les écarts entre quintiles extrêmes diminuent mais restent significatifs : +23 % sur le nombre de déplacements et +89 % concernant les distances. Cependant les indices de concentration sont assez faibles, ils mettent en évidence une absence d'inégalités de mobilité locale Le revenu modifie essentiellement les pratiques de mobilité de

longue distance. Ainsi, si l'on se restreint à l'analyse de la mobilité locale, les inégalités sont plutôt moins prononcées qu'en semaine (Tableau 68).

**Tableau 68 : Niveaux de mobilité des actifs accédant au volant selon le revenu en semaine et le week-end**

	Week-end <sup>(1)</sup>				Semaine	
	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	4,8	5,9	1,23	0,014	1,05	0,013
En local	4,5	5,2	1,16	-0,005	1,23	0,017
En non-local	0,3	0,7	2,33	0,229	0,17	-0,090
<b>Distance (km)</b>	79	149	1,88	0,100	1,50	0,062
En local	60	61	1,02	-0,013	1,25	0,041
En non-local	20	88	4,40	0,233	2,00	0,092
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	16	10	0,63	-	0,57	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	11	14	1,27	-	1,33	-

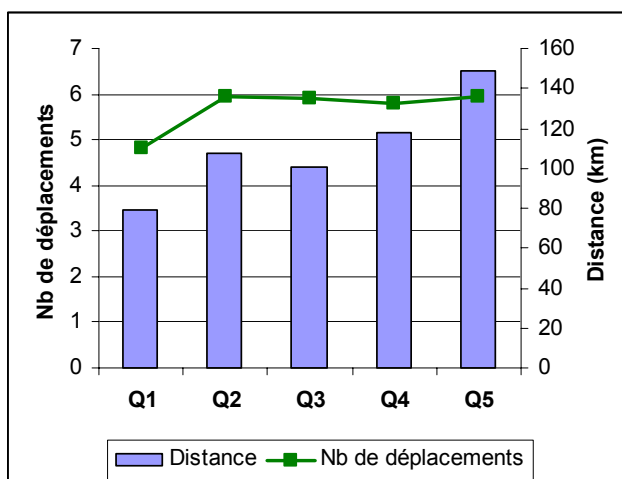
<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

En fait à partir du 2<sup>ème</sup> quintile les niveaux sont relativement homogènes si bien que les écarts maximaux observés proviennent essentiellement des actifs les plus modestes qui, bien qu'accédant au volant, restent à l'écart des pratiques des autres individus de ce sous groupe<sup>1</sup> (Graphique 72). Le surcroît de mobilité observé à partir du 2<sup>ème</sup> quintile provient de la plus grande fréquence des déplacements de loisirs : les plus modestes y consacrent 2 fois moins de déplacements que la moyenne. En valeur absolue, le nombre de déplacements dévolus aux autres grandes catégories de motifs reste proche d'un quintile à l'autre.

<sup>1</sup> Or l'indice de Gini rend mal compte des niveaux de mobilité inférieurs observés dans le premier quintile. En effet comme nous l'avons vu précédemment (cf. Chapitre 2) cet indice accorde un poids supplémentaire au milieu de la distribution.

**Graphique 72 : Nombre de déplacements mécanisés et distances parcourues selon le revenu, parmi les actifs accédant au volant**

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

L'analyse des inégalités de mobilité des actifs n'accédant pas au volant est délicate puisque les effectifs par quintile sont faibles et que la part des individus ne s'étant pas déplacée est importante. Les résultats, non significatifs concernant la mobilité de longue distance, confirment cependant que le week-end, chez les actifs, le revenu est assez peu discriminant sur les niveaux de mobilité locale (Tableau 69). Néanmoins, bien que faibles, les inégalités sont en moyenne plus prononcées que parmi les accédants au volant. Par rapport à la semaine, les inégalités de fréquence de déplacements locaux apparaissent légèrement plus prononcées le week-end.

**Tableau 69 : Indices de concentration des niveaux de mobilité mécanisée des actifs n'accédant pas au volant en semaine et le week-end**

	Week-end	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	0,053	0,023
En local	0,051	0,020
En non-local**	0,084	0,082
<b>Distance (km)</b>	0,077	0,124
En local	0,069	0,078
En non-local**	0,087	0,247

\*\* Résultats peu significatifs

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 2.2.1.3. Des inégalités circonscrites à la mobilité non locale de week-end

Chez les actifs, les inégalités de mobilité en fin de semaine apparaissent globalement plus nettes que celles observées les jours ouvrables de semaine. Elles se manifestent par des « grandes » sorties très inégalement réparties : l'indice de concentration de la fréquence des déplacements non locaux et des distances qui leur sont associées est du même ordre que l'indice de Gini des revenus. En local, en revanche, le revenu a relativement peu d'incidence chez les accédants comme chez les non-accédants au volant. Les écarts entre quintiles extrêmes

proviennent pour l'essentiel de la situation dégradée des plus modestes qui restent à l'écart des activités de loisirs extérieures au domicile. Enfin, parmi la faible proportion d'actifs n'accédant pas au volant, les résultats portant sur la mobilité locale rendent compte d'un impact limité du revenu.

## 2.2.2. Les chômeurs

### 2.2.2.1. Des niveaux de mobilité proches de la moyenne

Le week-end, la mobilité des chômeurs apparaît proche de la moyenne et par conséquent, inférieure à celle des actifs. Cela représente moins de déplacements que les jours ouvrables de semaine (1,3 fois moins) et une distance totale légèrement supérieure (1,1 fois plus de kilomètres) (Tableau 70). Les visites constituent la première motivation des déplacements le week-end (34 %), devant les achats, la santé et les démarches administratives (22 %) et les loisirs (16 %). Avec 58 % des déplacements comme conducteur et 34 % comme passager, la répartition des déplacements par mode situe elle aussi les chômeurs dans la moyenne.

**Tableau 70: Niveaux de mobilité mécanisée des chômeurs un jour de semaine et en fin de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	4,3	2,9
En local	3,9	2,9
En non-local	0,4	0,0
<b>Distance (km)</b>	78	34
En local	43	19
En non-local	35	15
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	25	30
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	10	3

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

La petite taille de l'échantillon (315 individus) laisse entrevoir des différenciations de mobilité, qui paraissent assez nettes, traduisant la grande variabilité des conditions de vie et de participation sociale au sein des populations au chômage<sup>1</sup>. Plus qu'au genre, les niveaux moyens de mobilité de week-end paraissent sensibles à l'âge et au ménage d'appartenance. Les jeunes chômeurs se déplacent ainsi plus fréquemment que les plus âgés (1,5 fois plus), notamment pour des activités de sociabilité et de loisir (plus de deux fois plus). Les chômeurs vivant en famille sortent plus que les couples ou les chômeurs vivant seuls et a fortiori que les chômeurs élevant

<sup>1</sup> Ce groupe, plutôt jeune (41 % ont entre 25 et 34 ans) et féminin (à 59 %), dispose d'un revenu limité (60 % appartiennent aux deux premiers quintiles). Les configurations prises par le ménage d'appartenance permettent de deviner l'hétérogénéité des conditions de vie qui caractérise les chômeurs : 57 % appartiennent à des familles, 14 % à des couples sans enfants, 14 % constituent des ménages d'une personne (20 % chez les hommes) et 11 % des ménages monoparentaux (19 % chez les femmes).

seul leurs enfants. Enfin, si les femmes se déplacent légèrement moins souvent que les hommes, cela renvoie uniquement à leur moindre accès au volant. Les sorties de loisirs sont également deux fois plus fréquentes chez les hommes. En filigrane de ces différences de mobilité, c'est bien l'importance de l'accès personnel à la voiture qui transparaît. Le nombre de déplacements des accédants au volant est 2,2 fois plus élevé que celui des non-accédants, les distances parcourues 1,2 fois plus importantes, les écarts s'accroissent encore en local (Tableau 71). En revanche, la part des voyageurs à longue distance est à peine plus élevée parmi les accédants.

**Tableau 71: Niveaux de mobilité mécanisée des chômeurs en fin de semaine selon l'accès au volant**

	Accédants (62 %)	Non-accédants (38 %)
<b>Nombre de déplacements</b>	5,4	2,5
En local	4,9	2,3
En non-local	0,5	0,2
<b>Distance (km)</b>	84	68
En local	54	25
En non-local	30	43
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	18	38
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	10	9

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

#### 2.2.2.2. Analyse et mesure des inégalités

Afin de disposer d'effectifs suffisants, pour identifier l'impact du revenu sur les niveaux de mobilité, les individus appartenant aux deux derniers quintiles ont été agrégés. Les niveaux de mobilité des chômeurs les plus aisés apparaissent ainsi très supérieurs à ceux des plus modestes. Plus d'un tiers des chômeurs du premier quintile n'ont effectué aucun déplacement motorisé et moins de 3 % se sont déplacés à plus de 100 km de leur domicile. Bien que les inégalités soient plus marquées au plan non-local, elles demeurent significatives en local concernant la fréquence des déplacements et importantes concernant les distances parcourues.

**Tableau 72 : Niveaux de mobilité de week-end des chômeurs selon le revenu**

	Q1	Q4+Q5	Evolution Q4+Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	3,11	6,0	1,9	0,150
En local	3,07	4,6	1,5	0,103
En non-local	0,04	1,4	35	0,609
<b>Distance (km)</b>	37	102	2,7	0,263
En local	25	47	1,9	0,167
En non-local	13	54	4,2	0,383
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	34	9	0,3	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	2,6	22,0	8,5	-

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Lorsque l'on distingue les accédants des non-accédants, les effectifs sont insuffisants pour être



désagrégés par quintile. Nous analyserons donc les inégalités « nettes » de mobilité de week-end grâce à l'observation des indices de concentration calculés sur les deux sous-populations.

On retiendra que le week-end la mobilité locale des accédants, mesurée en nombre de déplacements comme en distance, apparaît indépendante du revenu. Celui-ci ne demeure déterminant que sur les kilomètres parcourus par les non-accédants en local : mesurées sur cet indicateur, les inégalités sont importantes (0,163) (Tableau 73). Rappelons que pour ce sous-groupe l'accès régulier et autonome au volant est directement conditionné par le revenu.

**Tableau 73 : Indices de concentration des niveaux de mobilité mécanisée des chômeurs accédant ou non accédant au volant, en semaine et le week-end**

	Week-end <sup>(1)</sup>		Semaine	
	Accédants	Non-accédants	Accédants	Non-accédants
<b>Nombre de déplacements</b>	0,086	0,062	0,047	0,002
En local	0,035	0,023	0,041	-0,010
En non-local**	0,546	0,625	0,409	0,802
<b>Distance (km)</b>	0,166	0,398	0,200	0,602
En local	0,068	0,163	-0,003	0,117
En non-local**	0,344	0,535	0,566	0,802

\*\* Résultats peu significatifs

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Cette plus forte sensibilité au revenu des distances parcourues par les non-accédants, confirme les résultats observés en semaine. Enfin, chez les accédants comme chez les non accédants, les résultats révèlent un impact du revenu sur la mobilité locale un peu plus soutenu que durant la semaine. Pour tous, l'incidence du niveau de vie apparaît nettement plus forte sur les niveaux non-locaux. Il reste que pour ce type de mobilité, la valeur des indices est sujette à caution, même si l'existence d'un effet plus net du revenu sur les pratiques de longue distance semble relativement robuste.

### 2.2.3. Les femmes au foyer

#### 2.2.3.1. Des niveaux de mobilité inférieurs à la moyenne

La semaine, les femmes au foyer représentent le sous-groupe qui se déplace le plus fréquemment. Une proportion importante de déplacements sont réalisés à pied (environ 40 %) de sorte que le week-end, la prise en compte des seuls déplacements mécanisés, contribue à minorer leur mobilité. En effet, sur une journée moyenne de week-end, les femmes au foyer ont des niveaux de mobilité mécanisés inférieurs à la moyenne (Tableau 74). Si elles se déplacent un peu moins souvent qu'un jour classique de semaine, le week-end elles parcourent plus de kilomètres. Leurs déplacements sont, en quasi-totalité, effectués en voiture (97 %), avec un usage fréquent comme passager, premier mode de transport (55 % des déplacements), devant la conduite d'une

voiture (42 % des déplacements). Notons que les femmes au foyer se déplacent moins loin lorsqu'elles prennent le volant (8 km par déplacement en moyenne) que lorsqu'elles sont passagères du véhicule (30 km).

**Tableau 74 : Niveaux de mobilité mécanisée des femmes au foyer un jour de semaine et en fin de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	3,8	2,6
En local	3,6	2,6
En non-local	0,2	0,0
<b>Distance (km)</b>	67	20
En local	44	14
En non-local	23	5
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	26	41
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	7	2

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

La baisse de la mobilité des femmes au foyer observée entre la semaine et le week-end s'explique principalement par une forte diminution des accompagnements qui représentent le principal motif de déplacement en semaine, mais seulement 11 % le week-end. En fin de semaine, un tiers des déplacements sont réalisés pour rendre visites à des amis ou à des parents, une part non négligeable a trait aux achats, services et autres démarches (29 %, pour l'essentiel des achats) mais très peu de déplacements sont dévolus aux loisirs (12 % soit la part la plus faible de la population) (Graphique 63).

Comme pour les autres groupes, les niveaux de mobilité des inactives dépendent de leur accès personnel au volant. L'effet est cependant un peu moins déterminant que les jours de semaine, probablement à cause de la présence plus fréquente le week-end de déplacements familiaux, durant lesquels les femmes sont fréquemment passagères, indépendamment de leur accès individuel au volant. Cet accès reste toutefois fortement discriminant sur les niveaux de mobilité et sur la part des non-mobiles qui passe de 36 % à 17 %, des non-accédantes aux accédantes au volant (Tableau 75).

**Tableau 75 : Niveaux de mobilité mécanisée des femmes au foyer en fin de semaine selon l'accès au volant**

	Accédantes (53 %)	Non-accédantes (47 %)
<b>Nombre de déplacements</b>	4,8	2,7
En local	4,5	2,6
En non-local	0,3	0,1
<b>Distance (km)</b>	87	44
En local	55	31
En non-local	32	13
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	17	36
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	9	4

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 2.2.3.2. Analyse et mesure des inégalités

Mesurées au plan global, les inégalités portant sur la fréquence des déplacements sont significatives, elles sont importantes concernant les distances. Entre les individus situés à l'opposé de la hiérarchie des revenus, les niveaux de mobilité sont presque multipliés par 2 en matière de comportements de mobilité, les inégalités se creusent essentiellement sur les motifs de loisirs, comme pour les autres groupes de cycle de vie.

**Tableau 76 : Niveaux de mobilité de week-end des femmes au foyer selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	2,6	4,8	1,8	0,134
En local	2,5	4,5	1,75	0,117
En non-local	0,1	0,3	5,0	0,386
<b>Distance (km)</b>	45	89	1,97	0,204
En local	32	61	1,9	0,140
En non-local	13	28	2,0	0,308
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	35	15	0,4	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	3	10	3,3	-

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### Chez les accédantes, des inégalités plus significatives qu'en semaine

Parmi les femmes au foyer qui accèdent au volant, les écarts entre quintiles extrêmes se réduisent, mais le nombre de déplacements augmente tout de même de 55 % et les distances de 73 %. Bien que les niveaux de mobilité demeurent assez fortement polarisés, les indices de concentration, qui tiennent compte de l'ensemble de la distribution, montrent que les inégalités sont très faibles concernant la fréquence des déplacements et significatives sur les distances (Tableau 77). Celles-ci n'apparaissent alors significatives que sur les déplacements de longue distance. Les inégalités en matière de mobilité locale pouvant être qualifiées de faibles.

Les activités extérieures au domicile, réalisées pendant le week-end, ne laissent apparaître de lien direct avec le revenu, qu'en matière de loisirs : les plus aisées se distinguent des autres par

l'importance qu'occupe ce motif dans leur emploi du temps (21 % des déplacements contre en moyenne 10 % pour les autres quintiles).

En local comme en non local, les indices témoignent d'une réduction assez nette des inégalités parmi les accédantes au volant. Enfin, les niveaux de mobilité apparaissent clairement plus dépendants du revenu le week-end qu'en semaine.

**Tableau 77: Niveaux de mobilité mécanisée des femmes au foyer accédant au volant selon le revenu le week-end et en semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>				Semaine	
	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	3,3	5,2	1,6	0,048	1,3	-0,017
En local	3,2	4,8	1,5	0,038	1,3	-0,018
En non-local	0,1	0,4	4,0	0,175	1,0	0,063
<b>Distance (km)</b>	50	86	1,7	0,112	1,0	0,032
En local	42	62	1,5	0,064	0,7	-0,070
En non-local	8	24	3,0	0,195	0,01	0,370
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	24	11	0,5	-	1,0	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	4	9	2,3	-	3,0	-

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### La mobilité de week-end des non-accédantes au volant est plus sensible au revenu que celle des accédantes

L'effectif réduit de femmes au foyer n'accédant pas au volant (209) rend délicate toute analyse selon le quintile de revenu. En outre, compte tenu de la faible part de femmes s'étant déplacées au-delà de 100 km du domicile (4 %), nous ne tiendrons pas compte des résultats portant sur la longue distance.

Les indices de concentration calculés sur les niveaux de mobilité locaux montrent que les inégalités sont faibles concernant le nombre de déplacements et significatives concernant les distances parcourues (Tableau 78). Le revenu est ainsi plus discriminant chez les non-accédantes que parmi les accédantes au volant. Par rapport à la semaine, et contrairement aux accédantes au volant, les inégalités de mobilité de week-end des non-accédantes sont moins prononcées, en particulier concernant les distances parcourues. Cela tient probablement au caractère plus familial des déplacements réalisés.

**Tableau 78 : Indices de concentration des niveaux de mobilité mécanisée des femmes au foyer non-accédantes au volant en semaine et le week-end**

	Week-end	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	0,091	0,090
En local	0,078	0,092
En non-local**	0,460	0,033
<b>Distance (km)</b>	0,143	0,081
En local	0,121	0,222
En non-local**	0,193	-0,153

\*\* Résultats peu significatifs

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Ainsi, chez les femmes au foyer, au-delà des inégalités très nettes d'accès au volant<sup>1</sup>, la mobilité de fin de semaine demeure relativement liée au revenu. Celui-ci s'avère particulièrement discriminant sur la fréquence des déplacements à plus de 100 km sur les deux sous-populations. En local, les inégalités sont plus réduites, mais elles restent perceptibles, que les femmes au foyer aient ou non, accès au volant. Les ressources financières et certainement culturelles du ménage se répercutent sur le poids des activités récréatives. Cet impact est cependant un peu moins fort, même s'il reste perceptible, chez les conductrices.

## 2.3. Les inégalités de mobilité de week-end après 60 ans

### 2.3.1. Les retraités âgés de 60 à 74 ans

#### 2.3.1.1. Une mobilité qui se réduit après 60 ans

Sur l'ensemble du week-end, les jeunes retraités ont des niveaux de mobilité mécanisée plus faibles que la moyenne de l'ordre d'un tiers (nombre de déplacements et distances) (Tableau 79). La non-prise en compte des déplacements à pied renforce cette perception d'une mobilité réduite.

<sup>1</sup> Rappelons que l'accès au volant des femmes au foyer est directement subordonné aux ressources financières du ménage, la part des accédantes variant entre 26 % et 87 % du 1<sup>er</sup> au dernier quintile.

**Tableau 79 : Niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 60 à 74 ans un jour de semaine et en fin de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	2,8	1,6
En local	2,6	1,6
En non-local	0,2	0,0
<b>Distance (km)</b>	55	19
En local	27	12
En non-local	28	7
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	37	46
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	7	2

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

En fin de semaine, si les jeunes retraités réalisent un peu moins de déplacements par rapport à la semaine, ils parcourent néanmoins plus de kilomètres, du fait de la plus grande fréquence des déplacements de longue distance le week-end. La répartition des déplacements par grandes catégories de motifs met en évidence l'importance relative des déplacements pour achats (29 %) et visites (28 %), loin devant les loisirs (15 %) et les accompagnements (7 %). La très grande majorité des déplacements sont effectués en voiture, comme conducteur (57 %) ou comme passager (34%), et seulement 5 % en transports en commun.

L'accès au volant est bien évidemment déterminant dans les niveaux de mobilité<sup>1</sup>. Le nombre de déplacements et les distances parcourues sont deux fois plus élevés parmi les accédants au volant (Tableau 80). Ces derniers ont des niveaux de mobilité qui se rapprochent de la moyenne de la population. On constate également que plus de la moitié de ceux qui n'accèdent pas au volant n'ont pas eu de déplacements mécanisés durant le week-end. Les accédants au volant sont certes légèrement plus jeunes que les autres retraité(e)s (d'un an et demi), et sont donc a priori plus mobiles, mais cette différence d'âge limitée ne peut expliquer de tels écarts.

<sup>1</sup> Rappelons que moins d'un jeune retraité sur deux (47 %) dispose d'un accès régulier à la voiture en tant que conducteur. Cette potentialité est beaucoup plus forte chez les hommes (76 %) que chez les femmes (25 %).

**Tableau 80 : Niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 60 à 74 ans en fin de semaine selon l'accès au volant**

	Accédants (47 %)	Non-accédants (53 %)
<b>Nombre de déplacements</b>	4,1	1,8
En local	3,7	1,7
En non-local	0,3	0,1
<b>Distance (km)</b>	83	29
En local	36	19
En non-local	47	10
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	21	51
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	11	3

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

L'accès bien plus rare à la voiture des femmes, explique complètement le fait que les niveaux de mobilité féminins soient plus faibles de plus de 40 % (3,3 déplacements et 66 km chez les hommes, respectivement 2,4 et 46 km chez les femmes). D'ailleurs à niveau d'accès donné, les femmes se déplacent un peu plus que leurs homologues masculins. Certes, les conductrices sont très minoritaires au sein de ces générations, mais il est à noter que la grande majorité de ces accédantes au volant utilisent effectivement très souvent cette possibilité le week-end : 70 % des déplacements sont effectués au volant d'une voiture soit une proportion supérieure à celle des plus jeunes femmes (63 % chez les femmes au foyer, 66 % chez les actives), signe qu'elles ont globalement gagné leur autonomie en matière d'accès à la voiture et peut-être aussi qu'elles remplacent parfois dans ce rôle leur conjoint à l'autonomie défaillante.

Les autres caractéristiques personnelles n'ont qu'un faible impact sur le niveau de mobilité de week-end des hommes et des femmes âgés de 60 à 74 ans. Les épouses se déplacent un peu plus et plus loin que les femmes vivant seules (+30 % sur la fréquence des déplacements, +50 % sur les distances), alors que le statut matrimonial n'a pas d'incidence sur la mobilité masculine. Enfin, l'influence de la localisation au sein de l'agglomération n'apparaît pas clairement sur la mobilité de fin de semaine.

### 2.3.1.2. Analyse et mesure des inégalités

Le revenu intervient très fortement sur les niveaux de mobilité des jeunes retraités (Tableau 81). Du 1<sup>er</sup> au dernier quintile le nombre de déplacements est multiplié par 2 et les distances par 2,5. Ces écarts restent du même ordre si on ne tient compte que de la mobilité locale. La part des non-mobiles diminue de plus de la moitié à moins d'un quart, tandis que la proportion de mobiles à longue distance fait plus que doubler.

**Tableau 81 : Niveaux de mobilité de week-end des retraités de 60 à 74 ans selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	1,9	3,7	1,9	0,105
En local	1,8	3,4	1,9	0,101
En non-local	0,1	0,3	3,0	0,168
<b>Distance (km)</b>	34	85	2,5	0,180
En local	15	36	2,4	0,103
En non-local	19	49	2,6	0,256
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	55	24	0,4	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	4	9	2,3	-

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### Des inégalités plus réduites qu'en semaine chez les accédants

Une fois prises en compte les inégalités verticales d'accès au volant, les niveaux et les comportements de mobilité de week-end deviennent relativement indépendants du revenu chez les accédants au volant (Tableau 82). La fréquence des déplacements ne croît plus que de 13 % et les distances de 28 %, entre quintiles extrêmes. Les inégalités ne sont significatives que sur les distances parcourues à plus de 100 km. Ainsi, contrairement aux autres groupes, chez les jeunes retraités accédant au volant, les inégalités de mobilité de week-end apparaissent moins prononcées qu'en semaine.

En termes de comportements de mobilité, il ne demeure un effet du revenu que sur la fréquence des déplacements de loisirs (dans un rapport de 1 à 2,1 en nombre de déplacements, de 10 % à 18 % des déplacements). De même, les inégalités observées en semaine, quant à l'attrait du centre sur les résidents de périphérie, restent très manifestes. En effet, le week-end aussi, la part des déplacements orientés vers le centre varie significativement entre individus opposés dans la hiérarchie des revenus : de 4 % des déplacements parmi les plus modestes, à près d'un quart parmi les plus aisés.



**Tableau 82 : Niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 60 à 74 ans accédant au volant selon le revenu en semaine et le week-end et en semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>				Semaine	
	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	3,8	4,3	1,1	0,019	1,4	0,035
En local	3,6	4,0	1,1	0,018	1,3	0,029
En non-local	0,2	0,3	1,5	0,027	-	0,243
<b>Distance (km)</b>	82	105	1,3	0,089	1,0	0,110
En local	24	37	1,5	0,013	1,2	0,093
En non-local	58	68	1,2	0,148	1,1	0,139
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	23	19	0,8	-	0,97	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	11	12	1,1	-	2,0	-

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### Des inégalités de mobilité significatives chez les non-accédants

En revanche, parmi les personnes n'ayant pas accès à la voiture (des femmes à plus 80 %), les niveaux de mobilité demeurent très hiérarchisés selon le revenu puisqu'ils varient dans une fourchette allant de 1 à 2,4 pour le nombre de déplacements et de 1 à 3,7 pour les distances parcourues (Tableau 83). Ce sont ainsi près de 70 % des retraités des ménages à bas revenu qui n'ont pas effectué de déplacements mécanisés contre à peine plus du tiers des retraités les plus aisés. Les inégalités de mobilité sont très supérieures à celles observées chez les accédants au volant et globalement plus prononcées que durant la semaine.

**Tableau 83 : Niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 60 à 74 ans non accédant au volant selon le revenu en semaine et le week-end**

	Week-end <sup>(1)</sup>				Semaine	
	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	1,0	2,4	2,4	0,114	1,2	0,056
En local	1,0	2,3	2,3	0,106	1,2	0,048
En non-local**	0,0	0,1	-	0,262	0	0,486
<b>Distance (km)</b>	12	44	3,7	0,192	3,5	0,105
En local	11	34	3,1	0,144	2,3	0,061
En non-local**	0	10	-	0,278	-	0,287
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	70	34	0,5	-	0,7	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	1	4	4,0	-	-	-

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé, \*\* Résultats peu significatifs

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

La plupart de ces inégalités s'interprètent comme un effet direct des inégalités de motorisation

du ménage : 22 % des retraités du dernier quintile, sans accès au volant, appartiennent à un ménage non-motorisé, contre 71 % et 60 % de leurs homologues du 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> quintile. On notera également que les activités des plus modestes sont moins diversifiées. Deux motifs dominant largement leur emploi du temps : les visites (45 %) et les achats (42 %). Seuls 5 % des déplacements sont dévolus aux loisirs contre 12 % en moyenne et 16 % pour le dernier quintile.

### ***2.3.1.3. Des inégalités de mobilité de week-end dépendantes de l'accès au volant***

Chez les jeunes retraités, les fortes inégalités verticales d'accès personnel à la voiture représentent le trait structurant, qui explique en grande partie les inégalités de mobilité de fin de semaine. Le week-end les effets additionnels du revenu se concentrent essentiellement sur les individus dépourvus d'accès au volant. Chez les accédants, les inégalités sont faibles et en moyenne moins prononcées qu'en semaine ; elles se résument à des distances parcourues qui vont croissant avec le revenu, reflet notamment d'une plus forte propension à se déplacer au-delà de 100 km du domicile. Parmi les différentes activités, ce sont les loisirs pratiqués à l'extérieur du domicile qui sont le plus positivement corrélés au revenu. Le fait d'accéder au volant tend à réduire les écarts entre quintiles mais ne les fait pas complètement disparaître. La dimension culturelle des modes de vie doit sans doute jouer un rôle.

Ainsi, en homogénéisant les niveaux de mobilité des jeunes retraités, l'accès au volant réduit l'impact du revenu en fin de semaine. On peut donc raisonnablement penser que, si la catégorie des jeunes retraités connaît encore actuellement une certaine hétérogénéité de ses conditions de déplacement et de participation sociale, cette situation pourrait progressivement évoluer, par l'arrivée en nombre de plus en plus important à l'âge de la retraite de femmes avec une expérience de la conduite auto, et qui vont sans doute être nombreuses à l'entretenir au-delà de 60 ans.

## **2.3.2. Les retraités de 75 ans et plus**

### ***2.3.2.1. Des niveaux de mobilité deux fois moins élevés que parmi leurs cadets***

Après 75 ans, la mobilité décline rapidement : les retraités les plus âgés ont des niveaux de mobilité mécanisée deux fois moins élevés que leurs homologues âgés de 60 à 74 ans (Tableau 84). Les retraités de plus de 75 ans réalisent 3 fois moins de déplacements et parcourent 3,3 fois moins de kilomètres que la moyenne. La plupart d'entre eux (59 %) n'ont pas effectué de déplacements mécanisés le week-end précédent l'enquête. Ce faible niveau de mobilité sans doute bien réel, peut être aussi parfois amplifié par des problèmes de mémorisation de la mobilité réalisée plusieurs jours auparavant. Néanmoins, rapportés à la journée, ces niveaux de

mobilité mécanisés apparaissent légèrement supérieurs à ceux observés un jour moyen de semaine, tout particulièrement en termes de distances parcourues. Plus encore que chez les seniors, les rares sorties de week-end apparaissent motivées par les visites (42 %) (Graphique 63). Cette répartition fonctionnelle traduit aussi une spécificité de ce groupe, à savoir une mobilité plus orientée vers le dimanche (53 % des déplacements) que vers le samedi. Ajoutons que plus de la moitié des déplacements (56 %) sont réalisés en tant que passager d'une voiture, un petit tiers comme conducteur et tout de même 10 % en transports en commun.

**Tableau 84: Niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 75 ans et plus un jour de semaine et en fin de semaine**

	Week-end <sup>(1)</sup>	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	1,4	0,6
En local	1,3	0,6
En non-local	0,1	0,0
<b>Distance (km)</b>	24	8
En local	15	4
En non-local	9	4
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	59	73
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	4	1

<sup>(1)</sup> Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

De fortes différenciations apparaissent, en particulier en fonction de l'âge (les 75-79 ans se déplacent nettement plus que les octogénaires) et du genre (les hommes sont plus mobiles que les femmes), plus que du statut matrimonial (les personnes en couple sont un peu plus mobiles que les personnes vivant seules, mais ces différences reprennent un effet de genre). En revanche, le lieu de résidence ne semble pas influencer sur les niveaux de mobilité. Une bonne part des différences observées provient des inégalités d'accès au volant. Celui-ci, assez rare chez cette génération (moins de 6 % des femmes, 36 % des hommes), tend en effet à être la condition nécessaire à la poursuite de pratiques de mobilité le week-end aux âges élevés (Tableau 85). Les vieux retraités accédant au volant ont des niveaux de mobilité près de 2,5 fois supérieurs. Aussi, on ne s'étonnera pas des niveaux de mobilité masculins plus élevés.

**Tableau 85 : Niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 75 ans et plus en fin de semaine selon l'accès au volant**

	Accédants (17 %)	Non-accédants (83 %)
<b>Nombre de déplacements</b>	2,7	1,1
En local	2,6	1,0
En non-local	0,1	0,1
<b>Distance (km)</b>	45	20
En local	35	11
En non-local	10	9
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	29	65
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	3	4

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Mais la possibilité d'accéder au volant n'explique pas tout. D'une part, une partie des situations de non-accès provient d'un abandon de la voiture du fait de l'état de santé. D'autre part, la poursuite de la conduite automobile ne permet pas d'échapper totalement à la baisse de mobilité liée au vieillissement : vie sociale, autonomie et état de santé tendent à décliner rapidement après 75 ans, même si à cet âge, les conditions de vie peuvent fluctuer du tout au tout d'un individu à l'autre. Il n'en demeure pas moins que l'accès personnel au volant demeure dans la grande majorité des cas un facteur-clé de la poursuite de déplacements réguliers le week-end comme en semaine.

### 2.3.2.2. Analyse et mesure des inégalités

Comme chez les plus jeunes retraités, les effets du revenu sur les sorties de week-end sont bien visibles après 75 ans. Le nombre de déplacements et les distances croissent assez régulièrement des plus pauvres aux plus riches (dans un rapport de 1 à près de 2) (Tableau 86). Les écarts de maintiennent même en local. Les indices de concentration calculés montrent que les inégalités sont de même ordre que chez les retraités âgés de 60 à 74 ans.

**Tableau 86 : Niveaux de mobilité de week-end des retraités de 75 ans et plus selon le revenu**

	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	1,1	2,1	1,9	0,121
En local	1,0	1,8	1,8	0,104
En non-local	0,1	0,3	2,1	0,390
<b>Distance (km)</b>	20	41	2,5	0,205
En local	10	15	1,5	0,145
En non-local	10	26	2,6	0,311
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	60	46	0,8	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	2	9	4,5	-

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé lors du week-end

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Une fois distingués les accédants des non-accédants au volant, l'analyse par quintile devient délicate car les effectifs sont faibles chez les accédants. Nous nous limiterons donc à la compréhension des inégalités de niveaux de mobilité globaux (sans décomposer par mode et par motif) pour ne pas trop « faire parler » les petits échantillons, compte tenu des effectifs et de la part importante d'individus ne s'étant pas déplacés à cet âge. Ainsi, chez les accédants au volant, même en agrégeant les individus des deux derniers quintiles afin de les comparer à ceux des deux premiers, les effectifs demeurent insuffisants ; nous ne présentons donc que les indices de concentration (Tableau 87). Faibles en semaine, les inégalités de mobilité deviennent significatives le week-end. Elles résultent pour partie de la concentration des « grandes » sorties du week-end chez les plus aisés. Compte tenu de la faible occurrence de ce type de déplacements (seulement 2 % des déplacements réalisés le week-end), les résultats apparaissent donc assez fragiles. Pour ce qui concerne la mobilité locale, les inégalités sont plus prononcées qu'en semaine, bien qu'elles restent globalement faibles.

**Tableau 87 : Indices de concentration des niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 75 ans et plus, accédant au volant, en semaine et le week-end**

	Week-end	Semaine
<b>Nombre de déplacements</b>	0,101	0,012
En local	0,095	0,004
En non-local**	0,381	0,592
<b>Distance (km)</b>	0,137	0,063
En local	0,056	-0,009
En non-local**	0,427	0,583

\*\* Résultats peu significatifs

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Parmi les non-accédants aussi, les inégalités de mobilité de week-end sont très fortes concernant la mobilité non locale. Mais ces déplacements demeurent assez rares. En revanche, les inégalités de mobilité sont faibles en local et plutôt moins prononcées que durant la semaine. Si l'on se limite à la mobilité locale, le revenu n'apparaît pas plus déterminant chez les non-accédants au volant par rapport aux accédants. Les inégalités portant sur la fréquence des déplacements sont même un peu supérieures chez les accédants. Ce constat tient sans doute à la plus forte hétérogénéité de la population d'accédants au volant. L'accès au volant peut en effet être le signe d'un meilleur état de santé, permettant une mobilité plus extravertie et donc des possibilités de déplacements variables selon le revenu. A cet âge, cette situation voisine également avec un accès au volant plus virtuel : les individus ont gardé leur voiture mais leur état de santé et l'isolement peuvent limiter concrètement les possibilités de sorties.

**Tableau 88 : Niveaux de mobilité mécanisée des retraités de 75 ans et plus non accédants au volant selon le revenu en semaine et le week-end**

	Week-end <sup>(1)</sup>				Semaine	
	Q1	Q5	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration	Evolution Q5/Q1	Indice de concentration
<b>Nombre de déplacements</b>	1,0	1,4	1,4	0,054	1,5	0,112
En local	1,0	1,0	1,0	0,024	1,5	0,115
En non-local**	0,0	0,4	-	0,396	-	-0,003
<b>Distance (km)</b>	21	53	2,5	0,155	2,5	0,291
En local	10	14	1,4	0,082	3,5	0,217
En non-local**	11	39	3,6	0,255	2,0	0,358
<b>Part des non mobiles* (%)</b>	62	59	0,95	-	0,8	-
<b>Part des voyageurs à longue distance (%)</b>	3	14	4,7	-	2,0	-

<sup>(1)</sup>Niveaux cumulés du samedi et du dimanche

\*Non mobiles : individus n'ayant réalisé aucun déplacement mécanisé, \*\* Résultats peu significatifs

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

En conclusion on retiendra que parmi les plus âgés de la population, les inégalités sont plus fortes chez les accédants que chez les non-accédants au volant. Parmi ceux qui ne peuvent conduire régulièrement, l'impact du revenu est plus prononcé en fin de semaine qu'en semaine, tandis que chez les accédants au volant, on observe le cas de figure inverse. Ces résultats apparaissent assez nettement.

### 3 - EN CONCLUSION : LE WEEK-END, D'INÉGALES POTENTIALITÉS DE DÉPLOIEMENT DES MOBILITÉS

Complémentaires des études réalisées sur la mobilité quotidienne de semaine, les analyses menées sur la mobilité du samedi et du dimanche permettent de préciser les façons dont joue le revenu sur les niveaux et les comportements de déplacements. En guise de conclusion, nous souhaiterions insister ou revenir sur différents points, en rappelant au préalable les principales limites de notre démarche.

#### 3.1. Biais possibles et limites de l'analyse

Ces résultats sont-ils solides ? Les interrogations proviennent essentiellement, selon nous, de la taille de l'échantillon relativement limitée compte tenu de l'amplitude du champ spatial et des difficultés qui en découlent pour contrôler l'ensemble des facteurs de différenciation autres que le revenu afin de mener une analyse « toutes choses égales par ailleurs ». Une autre limite de

l'analyse est inhérente au mode de recueil de la mobilité de fin de semaine, en particulier le fait que seuls les déplacements effectués en modes mécanisés ont été relevés. Enfin, la spécificité de la mobilité de fin de semaine qui associe déplacements de proximité (achats, santé, école...) et déplacements de plus longue distance<sup>1</sup> (vacances, loisirs, visites...) rend difficile les efforts menés afin de généraliser les conclusions issues de l'analyse.

### **3.1.1. La taille de l'échantillon**

La restriction de notre champ d'analyse aux agglomérations de province a permis de contrôler en partie les biais liés à l'inégale répartition des revenus au sein des espaces de résidence. Or si cette option présente certains avantages, elle contribue également à restreindre les possibilités de décorrélation entre les différents facteurs intervenant dans la définition des pratiques de déplacements de fin de semaine, afin de ne pas trop « faire parler » les petits échantillons. Ainsi, faute d'effectifs dans les différents groupes analysés, une fois déterminées les possibilités d'accès au volant, l'analyse par quintile des niveaux de mobilité n'a pas toujours été possible.

Le rôle du niveau d'études de l'individu et ses liens avec le niveau de vie, qui n'ont pu traiter dans ce chapitre, sont une illustration des difficultés rencontrées afin de contrôler tous les facteurs. Or le capital culturel participe intimement à la définition de la position sociale individuelle, et on peut penser que les écarts imputables aux strictes inégalités économiques lui sont pour partie liés. La pertinence du niveau d'éducation sur les pratiques de mobilité de week-end, peut provenir aussi du fait qu'il est attaché à l'individu et non au ménage (comme cela est le cas pour le revenu) : en cela il définit plus précisément la situation personnelle. Il peut aussi résumer des différences économiques structurelles (un « revenu permanent »), plus pertinentes que le revenu mesuré au moment de l'enquête.

### **3.1.2. Le recueil des déplacements**

Le week-end, seuls les déplacements mécanisés ont été répertoriés. Ce mode de recueil contribue certainement à minorer la mobilité de ceux qui se déplacent fréquemment à pied, et constitue ainsi une limite majeure de tout exercice de comparaison avec la mobilité de semaine. Afin de faciliter les comparaisons, les niveaux de mobilité mécanisés de fin de semaine ont été systématiquement mis en perspective avec la mobilité mécanisée de semaine.

L'autre limite tient à la prise en compte simultanée de la mobilité locale et non locale. Les déplacements de longue distance étant plus fréquents parmi les plus aisés, on peut penser que les

---

<sup>1</sup> En moyenne, les déplacements à longue distance représentent moins de 5 % des déplacements effectués durant le week-end mais tout de même 44 % des distances.

inégalités de mobilité locale en sont un peu atténuées. Ajoutons également que si les déplacements non locaux sont plus fréquents en fin de semaine, les moyennes et les indices calculés sur la mobilité non locale demeurent fragiles, en particulier chez les plus jeunes et les plus âgés, pour lesquels ces déplacements sont relativement rares. La part des individus qui ont réalisé ce type de déplacements durant le week-end est assez faible (9 %), elle varie entre 4 % (chez les retraités les plus âgés) et 13 % (chez les actifs). Il suffit de quelques individus au comportement « atypique » pour faire évoluer le niveau moyen de tel ou tel sous-groupe.

Enfin, certains individus ne se sont pas éloignés à plus de 100 km de leur domicile le week-end précédent l'enquête mais sont pourtant mobiles à longue distance, même si c'est peut être de façon plus épisodique. Afin de mieux cerner les pratiques de longue distance, une analyse plus fine portant sur les trois derniers mois est présentée dans le chapitre suivant.

### **3.2. Hiérarchisation et amplitude respective des effets**

De façon générale, le revenu du ménage a un effet perceptible sur la mobilité de week-end, mais, comme en semaine, ce facteur apparaît moins prépondérant que la position dans le cycle de vie, et surtout que les variables au statut intermédiaire (à la fois expliquées et explicatives) que constituent le niveau de motorisation du ménage et l'accès au volant des adultes. Nous revenons ci-dessous sur les principaux résultats mis en évidence.

#### **3.2.1. Un effet de revenu plus net qu'en semaine**

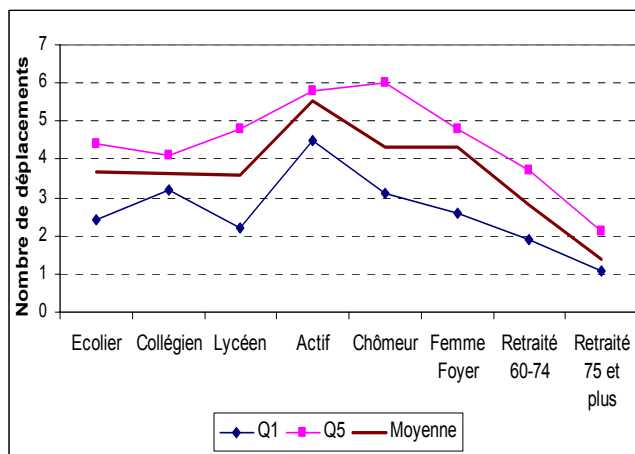
Le revenu participe significativement à la structuration de la mobilité de fin de semaine. Les écarts entre quintiles extrêmes sont importants quel que soit le groupe de cycle de vie considéré (Graphique 73, Graphique 74). L'écart interquintile de la fréquence des déplacements varie dans un rapport de 1 à 1,3 chez les actifs et les collégiens à un rapport de 1 à 1,9 chez les retraités (âgés et plus jeunes). Le même écart calculé sur les distances s'échelonne dans un rapport allant de 1 à 1,8 chez les lycéens (2 chez les actifs) et un rapport de 1 à 3,8 chez les collégiens (2,5 chez les jeunes retraités). La hiérarchisation que l'on peut faire des impacts du revenu sur la mobilité est assez similaire en semaine et le week-end : en dépit du passage au second plan des motifs de déplacements fortement contraints, le revenu reste globalement plus discriminant chez les inactifs que parmi les actifs.

Les résultats du week-end montrent aussi un effet du revenu sur les niveaux et les conditions de déplacement de week-end plus net et plus régulier. Ainsi, le week-end, la diminution des activités professionnelles et scolaires est synonyme d'une vie relationnelle intense et variée chez

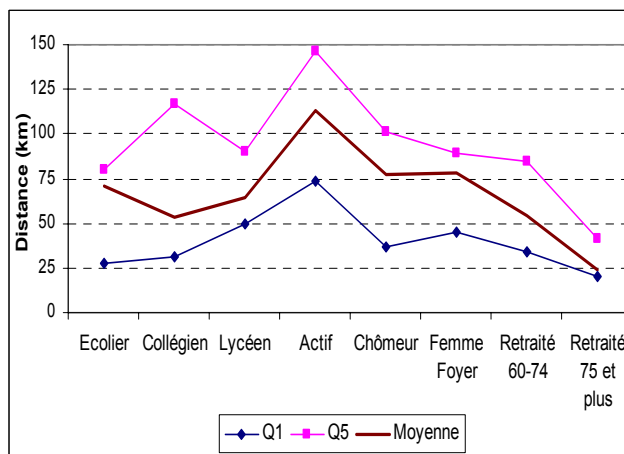


les plus aisés. Ce sont ceux qui sortent le plus pour un motif de loisirs. Cette valorisation différente du temps libre selon les revenus commence chez les enfants, les plus aisés réalisant plus d'activités sportives, culturelles ou associatives, et se prolonge à l'âge adulte.

**Graphique 73 : Nombre de déplacements (locaux et non-locaux) par quintiles extrêmes et selon la position dans le cycle de vie**



**Graphique 74 : Distances parcourues (en local et non-local) par quintiles extrêmes et selon la position dans le cycle de vie**



Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 3.2.2. Permanence de l'effet d'accès au volant sur les inégalités de mobilité

Le week-end aussi, une bonne partie des inégalités de mobilité résultent d'une inégalité verticale de motorisation du ménage (pour les scolaires) et d'accès au volant pour les adultes, de sorte que les contrastes selon le revenu, au sein des différentes catégories socio-démographiques, diminuent chez les individus ayant la possibilité de conduire<sup>1</sup>. L'équipement automobile du ménage se décide aussi en fonction des besoins de mobilité du week-end de ses membres. Il ouvre en retour des possibilités de déplacements de week-end que les ménages non motorisés n'ont pas.

Cependant, en fin de semaine, les contrastes liés au revenu ne s'effacent pas complètement parmi les accédants au volant. L'accès au volant reste un critère important, mais il ne permet pas une homogénéisation parfaite des niveaux et des comportements de mobilité. Les effets additionnels du revenu chez les accédants se concentrent essentiellement sur la plus ou moins grande participation aux activités de loisirs à l'extérieur ou au-delà de l'espace proche du domicile. Le revenu est en effet déterminant sur la fréquence des « grandes » sorties dont le week-end est le moment privilégié.

L'analyse détaillée des inégalités permet de distinguer les pratiques des accédants à bas revenu,

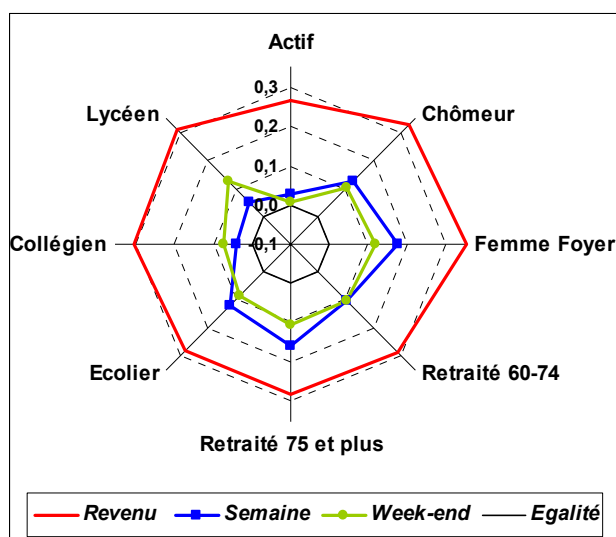
<sup>1</sup> A l'exception des retraités les plus âgés pour qui l'impact du revenu est plus fort parmi les accédants au volant (cf. 2.3.2.2).

de celles des autres individus, tout particulièrement chez les actifs. Les accédants au volant appartenant aux ménages les plus modestes ont des niveaux de fin de semaine inférieurs à ceux de leur homologues des quintiles supérieurs. On peut penser que les efforts budgétaires consentis par les accédants des ménages modestes durant la semaine limitent leurs possibilités de sorties plus récréatives le week-end. Ainsi, dès lors que le contexte spatio-temporel est moins contraint, l'accès au volant ne contribue plus que partiellement à minorer les inégalités de mobilité.

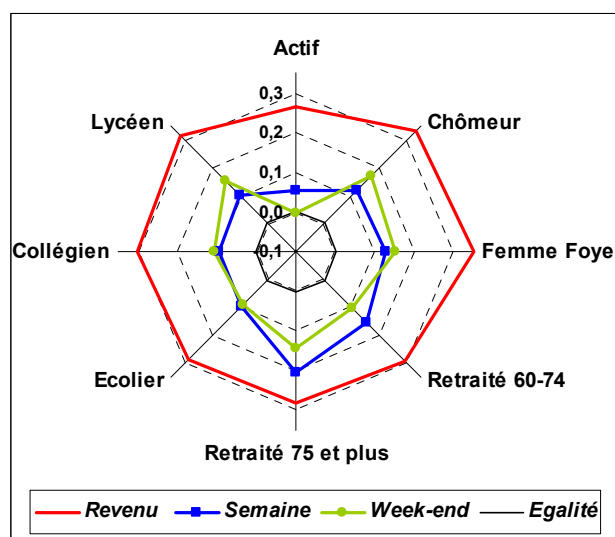
### 3.3. Mobilités locales et non locales entretiennent des liens différents avec le revenu

La comparaison entre la mobilité de semaine et de week-end n'est pas aisée compte tenu du poids variable qu'occupe les déplacements de longue distance aux deux échelles temporelles considérées. La part marginale des déplacements à longue distance durant la semaine, rend les indicateurs peu fiables. Le week-end les flux à longue distance sont plus fréquents. Ils sont par ailleurs positivement corrélés au revenu si bien que lorsque l'on restreint la comparaison entre les jours classiques de semaine et le week-end à la mobilité locale, les écarts entre quintiles sont en partie biaisés<sup>1</sup>. Nous présentons toutefois les indices de concentration calculés sur les indicateurs de mobilité mécanisée locale en semaine et le week-end (Graphique 75, Graphique 76).

**Graphique 75: Indices de concentration du nombre de déplacements locaux**



**Graphique 76 : Indices de concentration des distances parcourues en local**



Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

<sup>1</sup> En effet, l'absence d'une part plus forte d'individus aisés dans un périmètre de 100 km autour du domicile en fin de semaine, atténuent vraisemblablement l'ampleur des inégalités de mobilité locale de week-end.

Les inégalités de mobilité locale apparaissent de même ampleur sur ces deux segments de la mobilité. En d'autres termes, il ne semble pas exister de logique compensatoire entre les inégalités de mobilité locale de semaine et de week-end. Les rééquilibrages portent vraisemblablement sur les pratiques de longue distance.

En effet nous avons pu vérifier que le week-end, les inégalités verticales de mobilité à longue distance sont nettement plus marquées que les contrastes de mobilité locale. Les déplacements centrés sur l'espace de vie quotidien sont plus indifférenciés, alors que les déplacements à longue distance restent l'apanage des plus aisés. Les départs en week-end et les excursions à plus de 100 km du domicile ne semblent pas encore entrés dans la norme, ils demeurent éminemment élitistes. La diffusion de ces pratiques touristiques de courte durée, reste confidentielle au moins à la date de l'enquête. Ainsi, quelle que soit la position dans le cycle de vie, la part des mobiles à longue distance rattachés aux ménages les plus modestes est marginale, tandis qu'elle concerne plus d'un individu sur 10 rattaché au dernier quintile. Elle atteint même 20 % chez les actifs les plus aisés.

En résumé, on retiendra que l'impact du niveau de vie sur la mobilité de fin de semaine se vérifie chez tous les sous-groupes analysés, parmi les actifs comme les inactifs et qu'il se manifeste principalement de deux manières :

- *sur les niveaux de mobilité non locale*, c'est-à-dire sur les « grandes » sorties du week-end qui conduisent les individus à plus de 100 km de leur domicile. Celles-ci sont plus fréquentes lorsque les revenus augmentent. La part des mobiles à longue distance triple presque du 1<sup>er</sup> au dernier quintile (respectivement 6 % et 16 %) tandis que la fréquence des déplacements à plus de 100 km est multipliée par 2,6 et les distances parcourues en non-local par 3,3 du 1<sup>er</sup> au dernier quintile.
- *sur l'importance qu'occupent les déplacements de loisirs*, les plus modestes se caractérisent en effet par la plus forte domesticité de leurs activités de temps libre alors que les loisirs se tournent plus volontiers vers l'extérieur lorsque les revenus augmentent. Les analyses menées à partir des enquêtes *Emploi du temps* de l'Insee confirment ces résultats [Chenu et Herpin, 2002 ; Coulangeon et al., 2002].

# **Chapitre 6**

## **A longue distance :**

### **mobilités plurielles, inégalités structurelles**

Ce chapitre se propose d'achever notre travail d'identification et de mesure des inégalités de mobilité en se focalisant sur la mobilité de longue distance<sup>1</sup>. Entre 1982 et 1994, dates des deux dernières enquêtes nationales transport Insee-Inrets, la mobilité de longue distance (tous motifs confondus) est celle qui a connu la croissance la plus importante, en termes de déplacements (+67 %) comme de distances parcourues (+107 %) ; sur la même période, l'évolution de la mobilité locale de semaine et de fin de semaine a été nettement plus modérée (respectivement de +11 % et +13 % sur le nombre de déplacements et +33 % et +34 % sur les distances) [Orfeuill et Soleyret, 2002].

La mobilité à longue distance revêt certaines spécificités qu'il convient de rappeler :

- Il s'agit d'une mobilité occasionnelle et choisie, qui relève le plus souvent de décisions collectives, engageant l'ensemble du ménage. Dans ce travail seuls les motifs personnels (sociabilité, vacances, loisirs ou autres affaires personnelles), qui représentent plus des trois quarts des voyages (77 %), seront pris en compte.
- C'est une mobilité coûteuse (coût de transports, éventuellement d'hébergement et d'accès aux activités) qui, au-delà des moyens financiers, mobilise également du temps et des capacités d'organisation et de planification.

Différentes études soulignent le rôle intégrateur des mobilités de loisirs et de vacances qui, tout en ayant connu une forte démocratisation, admettent encore d'importantes inégalités financières et culturelles [Potier et Zegel, 2002 ; Viard, 2002 ; Yonnet, 1999]. Les enquêtes réalisées par l'Insee montrent que le manque de revenu reste le principal obstacle au départ en vacances : au cours de la saison 1998-1999, par exemple, 58 % des personnes du 1<sup>er</sup> décile ne sont pas parties

---

<sup>1</sup> Les déplacements de longue distance correspondent aux déplacements intervenant dans un périmètre de plus de 100 km du domicile.

en vacances contre 15 % des personnes du dernier décile [Rouquette, 2001]. Ces inégalités sont porteuses d'enjeux importants<sup>1</sup> dans un contexte marqué par le rééquilibrage des temps en faveur des temps hors travail. Les voyages personnels (week-end, vacances, excursions) sont progressivement intégrés comme de nouvelles normes sociales, d'où la difficulté pour ceux qui en sont exclus d'assumer la situation [Mothé, 1999].

Dans ce chapitre nous proposons d'évaluer les incidences du revenu sur la fréquence des voyages, les distances parcourues et les durées d'absence. L'impact des ressources financières sur le type d'activités pratiquées à plus de 100 km du domicile sera également présenté. L'analyse est menée à partir des données de l'enquête nationale transport, réalisée entre mai 1993 et avril 1994.

## **1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE LONGUE DISTANCE**

### **1.1. Repères méthodologiques**

#### **1.1.1. Une mobilité de longue distance pour motifs personnels**

##### ***1.1.1.1. Le volet « longue distance » de l'ENT***

Dans l'enquête nationale transport de 1993-1994, un individu de plus de 6 ans par ménage a été interrogé sur ses déplacements à longue distance au cours des trois mois précédant le jour de l'enquête<sup>2</sup>. L'individu a été choisi par tirage au sort, avec une probabilité inégale d'être sélectionné, puisque la personne la plus mobile du ménage avait deux chances sur trois d'être élue<sup>3</sup>. La personne décrit ensuite tous les déplacements à plus de 100 km du domicile qu'elle a

---

<sup>1</sup> Un rapport du Conseil National du Tourisme liste quatre types d'enjeux : un enjeu légal (loi de 1998 relative à la lutte contre les exclusions), un enjeu de cohésion sociale et de prévention des exclusions, un enjeu de justice sociale, un enjeu de développement personnel (développement de la mobilité, renforcement des liens sociaux et familiaux, acquisition d'autonomie et de compétences transférables dans d'autres cadres, développement de l'estime de soi).

<sup>2</sup> Afin de faciliter le recueil des informations, un relevé des voyages est remis à l'enquêté après le 1<sup>er</sup> passage de l'enquêteur. L'individu sélectionné peut ainsi noter les éléments qui lui reviennent entre les deux visites. Le questionnaire longue distance est passé lors de la 2<sup>ème</sup> entrevue.

<sup>3</sup> L'individu qui a répondu au questionnaire sur ses déplacements à plus de 100 km du domicile n'est donc pas forcément le même que celui ayant répondu au questionnaire sur les déplacements effectués la veille de l'enquête et au cours du dernier week-end. Cette modification du mode de tirage ne permet donc pas de suivre les pratiques de mobilité du même échantillon d'individus à différentes échelles spatio-temporelles d'observation.

réalisé pendant trois mois, avant le jour de l'enquête<sup>1</sup>. Notons que l'enquête a été interrompue trois semaines en août 1993, du fait de la forte saisonnalité de la mobilité de longue distance à cette période ainsi que des difficultés rencontrées pour enquêter les personnes à leur domicile à cette période.

L'enquête a été conçue de sorte que la pondération s'appliquant aux individus tirés au sort permette de reconstituer la mobilité des 53 000 000 individus de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. En plus des variables socio-économiques classiques (la CSP, l'âge croisé avec le sexe, la taille du ménage, la zone et la région de résidence), une variable temporelle prenant en compte le mois de l'enquête a été intégrée [Armoogum, 2002]. Chaque voyage est ensuite pondéré de manière à pouvoir extrapoler les résultats obtenus à l'année et en corrigeant les oublis portant le plus souvent sur les voyages les plus anciens.

L'unité d'observation que nous avons retenue, pour analyser les inégalités de mobilité à longue distance, est le voyage. Un voyage se définit comme « *l'ensemble des déplacements effectués par une personne au départ de son domicile jusqu'à ce qu'elle y revienne* », [Gouider, 1999, p. 8]. Un voyage correspond au minimum à deux déplacements (plus de 90 % des voyages se composent d'un aller retour). Dans l'enquête, chaque voyage est décrit et fractionné en autant de déplacements qu'il y a de lieux de destination successifs. Pour chaque voyage, un déplacement principal<sup>2</sup> est identifié afin de déterminer la destination, le motif et l'hébergement principal du voyage. Un mode de déplacement principal est également attribué à chaque voyage : lorsque le voyage se compose d'un aller-retour, le mode principal est celui de l'aller (déclaré par l'enquêté) ; lorsqu'il y a plus de deux déplacements, on cumule par mode les distances parcourues, le mode principal est celui qui assure la plus grande distance parcourue au total.

#### ***1.1.1.2. Une approche limitée aux voyages pour motifs personnels***

Les voyages personnels et professionnels recouvrent des réalités sociales et économiques différentes. Les premiers (77 % des voyages) se font essentiellement pour des motifs de sociabilité, de loisirs ou de tourisme. A l'inverse, les motifs professionnels regroupent les voyages réalisés pour rejoindre un lieu de travail (qu'il soit fixe ou non), ainsi que ceux effectués pour se rendre sur un lieu de formation, de stage ou pour participer à une conférence, un congrès

---

<sup>1</sup> L'interrogation a été allégée pour ceux qui ont réalisé plus de 6 voyages au cours des 3 derniers mois : dans ce cas les voyages sont relevés mais les déplacements constituant ces voyages ne sont décrits que sur le dernier mois. De même, si le lieu de travail est situé à plus de 100 km, et que la personne s'y rend 5 fois par semaine, on ne décrit que le dernier aller-retour et l'on s'intéresse ensuite aux autres voyages et déplacements réalisés.

<sup>2</sup> Lorsque le voyage se compose d'un aller-retour, le déplacement principal est l'aller. Pour les autres cas, le déplacement principal est celui pour lequel le nombre de nuitées le séparant du suivant est le plus élevé [Gouider, 1999].

ou encore pour rencontrer un client, un fournisseur... Ces deux types de mobilité sont en tout point dissemblables : fréquence, distance, durée, degré de contrainte... De plus, les voyages personnels et professionnels ne répondent pas à la même logique économique. Les coûts de transport et d'hébergement, liés aux voyages personnels sont à la charge de l'individu et seront de fait plus sensibles au revenu du ménage tandis que les voyages professionnels sont plus facilement pris en charge par l'employeur<sup>1</sup>. Dans le but de mettre en évidence l'impact des revenus familiaux sur la mobilité de longue distance, nous avons choisi de restreindre notre analyse aux voyages réalisés pour motifs personnels.

### **1.1.2. Des indicateurs de niveaux et de comportements**

Les indicateurs de niveaux présentés dans ce chapitre diffèrent légèrement de ceux retenus pour analyser la mobilité quotidienne et de week-end. Nous l'avons déjà souligné, l'unité d'observation de la mobilité à longue distance retenue est le voyage et non le déplacement. Afin de mieux prendre en compte les spécificités de la mobilité à longue distance, les niveaux sont appréhendés grâce au nombre de voyages réalisés, aux distances parcourues, au nombre de nuits d'absence et aux taux de départ au cours des trois mois précédant l'enquête<sup>2</sup>. L'ensemble de ces indicateurs permettent d'appréhender le degré de mobilité individuelle tout en nous renseignant sur l'étendue de l'espace de mobilité national ou international et sur les durées d'absence.

L'analyse des comportements de mobilité à longue distance tient compte de la distribution des voyages par modes et par motifs. La répartition modale des voyages distingue l'usage des principaux modes de déplacements à longue distance (voiture particulière, train, car, avion). L'usage de la voiture en tant que conducteur ou passager n'est pas précisé, cette distinction s'avère peu pertinente compte tenu de la nature même de la mobilité à longue distance (une mobilité souvent réalisée à plusieurs). Pour faciliter l'analyse, la distribution des motifs de déplacements à longue distance a été regroupée en cinq grandes catégories selon le type d'activités pratiqué et la durée d'absence mesurée en nombre de nuits. Une description détaillée de la table de correspondance des motifs est renvoyée en annexes (Annexe 5). La détermination de ces catégories repose sur les nomenclatures « officielles » existant dans le domaine, principalement celle établie par l'Insee, qui ont été adaptées aux données de l'enquête et aux objectifs de notre recherche. Nous distinguerons ainsi :

---

<sup>1</sup> Soulignons néanmoins que 23 % des voyages professionnels sont effectués pour rejoindre un lieu de travail habituel.

<sup>2</sup> Ce taux de départ qui ne peut être extrapolé à l'année, permet cependant d'effectuer des comparaisons entre groupes.

- *Les voyages d'agrément*, réalisés pour un motif culturel, sportif ou de loisir et d'une durée inférieure à 4 nuits ;
- *Les vacances*, voyages d'au moins 4 nuits hors du domicile selon la définition de l'INSEE<sup>1</sup>, motivés par un motif d'agrément ou de visites ;
- *Les visites à des parents ou visites à des amis* qui correspondent aux voyages de visites d'une durée inférieure à 4 nuits ;
- *Les affaires personnelles*, voyages n'admettant aucun critère de durée, réalisés pour un motif d'accompagnement, d'achat, de santé ou motivés par d'autres motifs personnels non précisés.

Pour mesurer les inégalités de mobilité à longue distance nous procéderons comme précédemment. Après avoir identifier les principaux déterminants de la mobilité à longue distance qui nous permettent de donner une intelligibilité aux dispersions observées au plan global, nous analyserons le rôle spécifique du revenu. Une fois les inégalités identifiées nous en proposerons une mesure grâce à l'écart entre quintiles extrêmes et à partir des indices de concentration calculés sur les principaux indicateurs de mobilité.

### **1.1.3. Un champ d'analyse circonscrit**

#### ***1.1.3.1. Les Franciliens se distinguent des Provinciaux***

Les niveaux de mobilité à longue distance apparaissent positivement corrélés à la taille de l'agglomération de résidence (Graphique 77, Graphique 78). Les Franciliens sont de loin les Français les plus mobiles, les écarts avec la province sont tout à fait significatifs. Ils s'absentent plus souvent, mais surtout beaucoup plus loin et plus longtemps que les provinciaux : en moyenne 5,8 voyages pour motifs personnels, 7600 km parcourus et 39 nuits par an contre 4,6 voyages, 4300 km et 22 nuits d'absence en moyenne nationale. Cette sur-mobilité parisienne s'explique par l'importance toute particulière des vacances et des courts séjours d'agrément : les Franciliens en consomment respectivement 1,7 et 1,5 fois plus que la moyenne.

Une fois décorrélés du niveau de vie, qui rappelons-le, n'est pas complètement indépendant de la taille de l'agglomération de résidence (*cf.* Chapitre 5), les écarts de niveaux de mobilité observés entre le rural, les agglomérations de taille intermédiaire (plus de 20 000 habitants) et l'Ile-de-

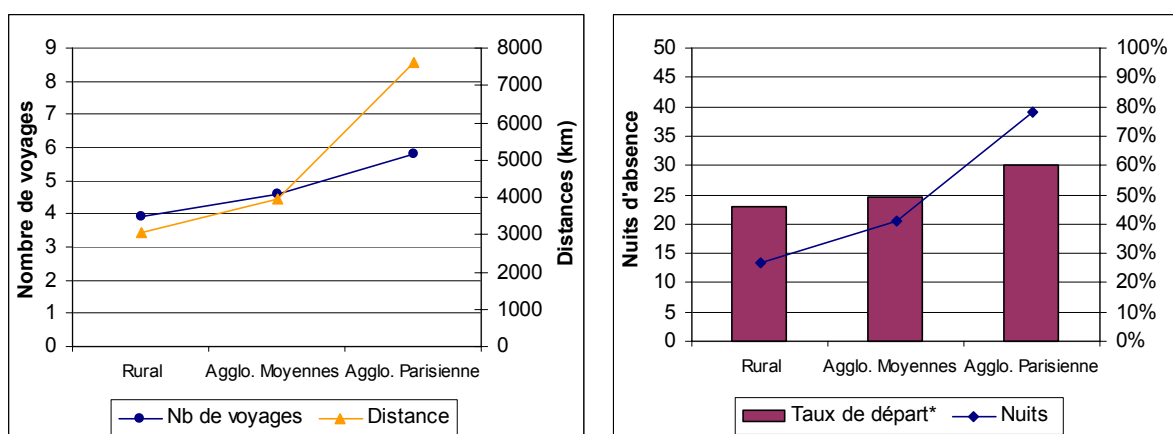
---

<sup>1</sup> Dans les études de l'INSEE, les voyages motivés par la maladie ou le décès d'un proche sont exclus des vacances [Rouquette, 2001], chose qu'il nous était impossible de réaliser compte tenu du degré de précision des données disponibles. Ainsi tous les voyages de visites d'une durée supérieure ou égale à 4 nuits sont assimilés à des vacances quelles qu'en soient les motivations exactes.



France se maintiennent. On observe en effet qu'à niveau de revenu déterminé, la fréquence des déplacements ne varie plus que modérément selon la taille de l'agglomération, en revanche les distances parcourues et le nombre de nuits d'absence restent très contrastées. Ainsi, dans la suite de ce travail, notre analyse des inégalités de mobilité à longue distance sera restreinte aux agglomérations de taille moyenne. Ce champ spatial d'observation est identique à celui qui sert de support à l'analyse de la mobilité de fin de semaine.

**Graphique 77 : Nombre de voyages et Graphique 78 : Nombre de nuits d'absence et distances parcourues selon la taille de l'agglomération**



Source : ENT 1993-1994

\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête  
Source : ENT 1993-1994

### 1.1.3.2. Des comportements atypiques

Environ 6 % des personnes résidant dans une agglomération de province appartiennent à un ménage de nationalité étrangère<sup>1</sup>. Ces individus se déplacent moins souvent que les autres (2,3 voyages contre 4,6 en moyenne) mais s'absentent plus longtemps (32,2 nuits contre 20,4 en moyenne) pour des distances parcourues assez proches. 42 % des déplacements qu'ils réalisent et 81 % des distances qu'ils parcourent sont effectués à l'étranger contre respectivement 9 % et 28 % en moyenne. Leur modèle atypique de voyages à longue distance traduit vraisemblablement l'importance du pays d'origine dans leurs destinations.

Or les individus rattachés aux ménages de nationalité étrangère sont sur-représentés parmi les foyers à bas revenu : la moitié appartiennent au 1<sup>er</sup> quintile, ils représentent ainsi près de 17 % des individus les plus modestes. Leurs niveaux annuels de mobilité à longue distance tirent vers le haut la moyenne des distances parcourues et le nombre de nuits d'absence des individus les plus modestes, contribuant ainsi à minorer « artificiellement » les écarts entre quintiles extrêmes.

<sup>1</sup> Il s'agit des ménages dont la personne de référence est de nationalité étrangère.

En effet, les attaches qu'ils ont pu conserver avec leur pays d'origine introduisent un biais notable dans l'analyse par quintile qu'il serait erroné d'imputer au revenu. C'est pourquoi, dans le cadre de notre travail de mise en évidence des inégalités de mobilité à longue distance, il nous a semblé plus rigoureux d'exclure de l'analyse, les individus appartenant à un ménage dont la personne de référence est de nationalité étrangère<sup>1</sup>.

## 1.2. Les dispersions de mobilité à longue distance

### 1.2.1. De très fortes dispersions

Les résidents des agglomérations de province réalisent en moyenne 4,8 voyages pour motifs personnels par an, ils parcourent près de 4000 km et s'absentent 19,6 nuits par an (Tableau 89). Ces niveaux moyens fluctuent fortement au sein de la population. Quel que soit l'indicateur de niveau retenu, les dispersions de mobilité à longue distance sont nettement plus fortes que celles observées sur la mobilité locale de semaine ou de week-end. Les dispersions les plus importantes portent sur les distances parcourues puis sur le nombre de nuits d'absence et enfin que le nombre de voyages réalisés. Ce résultat n'a rien de surprenant lorsqu'on sait que près de la moitié des Français (49 %) n'ont réalisé aucun voyage de longue distance au cours des trois mois précédents l'enquête.

**Tableau 89 : Principaux indicateurs de moyenne et de dispersion des niveaux de mobilité à longue distance**

	Nombre de voyages	Distance (km)	Nuits d'absence
Moyenne	4,7	3931	19,1
Ecart type	7,1	10561	43,1
Coefficient de variation	1,5	2,7	2,3

*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

### 1.2.2. Des mobilités plurielles et familiales

Lorsqu'ils s'éloignent à plus de 100 km de leur domicile, les Français le font rarement seuls (seulement 11 % des voyages) et ils restent le plus souvent en France. Un peu plus de 4 voyages sur 10 sont des excursions, c'est-à-dire des voyages effectués dans la journée, sans nuit passée à l'extérieur. Les voyages à l'étranger ne représentent que 8 % des voyages annuels mais cette destination correspond au tiers des distances parcourues annuellement.

<sup>1</sup> Loin d'en nier la portée, cette question nous semble toutefois relever d'un traitement spécifique. Ainsi, concernant les systèmes relationnels et circulatoires que les immigrés mettent en œuvre pour conserver ou renforcer leurs liens avec la société d'origine, nous renvoyons le lecteur aux travaux d'Alain Tarrius [1992, 2000].

Deux activités principales structurent la mobilité à longue distance : visiter des parents ou des amis (37 % des voyages mais seulement 20 % des distances) et partir en vacances (27 % des voyages, 57 % des distances). Les activités de sociabilité et de vacances représentent ainsi près des deux tiers des voyages et plus des trois quarts des distances parcourues annuellement. Les voyages d'agrément (19 % des voyages, 12 % des distances) et ceux effectués pour affaires personnelles (17 % des voyages, 11 % des distances) représentent une part à peu près identique. Les nuits d'absence sont pour l'essentiel dédiées aux vacances. Ce motif occupe 83 % des nuits passées à l'extérieur, soit 16,3 nuits par an.

La voiture particulière reste le mode le plus fréquemment utilisé pour se déplacer à longue distance (80 % des voyages et 61 % des distances). Seulement 9 % des voyages sont effectués en train et 5 % en car. L'avion est utilisé dans 3 % des cas, il permet néanmoins de réaliser près d'un quart des distances (23 %). Certains modes ont une « prédilection » particulière pour certains motifs : ce sont ainsi près de 80 % des voyages en avion qui sont effectués pour rejoindre un lieu de vacances. De même plus de 60 % des voyages réalisés en car sont des voyages d'agrément. Les usages du train et de la voiture sont plus diversifiés.

### **1.3. Les différenciations de mobilité à longue distance**

Préalablement à l'analyse des inégalités de mobilité à longue distance, nous nous proposons d'analyser dans cette partie l'impact des facteurs socio-économiques qui à l'analyse se sont révélés être les plus explicatifs de la mobilité à longue distance. Compte tenu de la spécificité de ce segment de la mobilité, qui renvoie à un temps collectif souvent partagé avec les autres membres du ménage, on s'interrogera plus particulièrement sur l'impact des caractéristiques individuelles qui étaient les facteurs les plus structurants en semaine et le week-end.

#### **1.3.1. Une forte influence de la structure du ménage**

##### ***1.3.1.1. Une typologie des individus basée sur les caractéristiques du ménage***

Les caractéristiques individuelles et notamment le statut d'occupation s'avèrent moins déterminantes sur la mobilité annuelle de longue distance qu'elles ne l'étaient concernant la mobilité de semaine et de week-end. Les niveaux et les comportements de mobilité non locale sont davantage sensibles à la structure familiale et aux caractéristiques du ménage que l'on

appréhendera à travers celles de la personne de référence<sup>1</sup>. Rien d'étonnant à cela, dans la mesure où cette mobilité plus occasionnelle et récréative est largement dépendante des modes de vie familiaux. En conséquence, la segmentation de la population retenue pour analyser la mobilité à longue distance a été opérée en fonction du type de ménage de rattachement (personnes vivant seules, couples, familles) et en fonction de l'âge de la personne de référence (Tableau 90). Nous présenterons ainsi la mobilité des moins de 35 ans vivant seuls, celle des individus vivant en couple (sans enfant), dont la personne de référence est âgée de moins de 35 ans, et celle des individus vivant en famille (couples avec enfant), dont la personne de référence a entre 25 et 59 ans. Pour les retraités, nous séparerons les couples des célibataires en distinguant les 75 ans et plus des 60-74 ans.

**Tableau 90 : Typologie d'analyse de la mobilité de longue distance selon le cycle de vie du ménage**

Position dans le cycle de vie du ménage	Abréviation	Age moyen de la PR	Effectif
Personne seule âgée de moins de 35 ans, active	SOLOJ	27,2	310
Couple, PR âgée de moins de 35 ans, au moins 1 actif	COUPJ	27,0	317
Famille, PR âgée de 25-59 ans, au moins 1 actif	FAMI	39,7	1999
Couple, PR âgée de 60-74 ans, inactif	COUPS	67,1	754
Personne seule âgée de 60-74 ans, inactive	SOLOS	68,0	447
Couple, PR âgée de 75 ans et plus, inactif	COUPV	80,4	219
Personne seule âgée de 75 ans et plus, inactive	SOLOV	81,8	368

*Note : PR : Personne de référence du ménage*

*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

Cette typologie classe les individus en 7 groupes. Les célibataires et les couples d'âge moyen ne sont pas pris en compte, de même que les individus vivant en famille avant 25 ans ou après 60 ans, du fait des effectifs trop insuffisants qu'ils représentent. En outre, les individus rattachés à un ménage dont la personne de référence est étudiante ne sont pas analysés par manque d'information fiable sur les revenus familiaux. Nous avons également exclu de cette approche les enfants car ils représentent un groupe très hétérogène (âge, structure familiale, statut d'occupation) que les effectifs disponibles ne permettent pas de neutraliser.

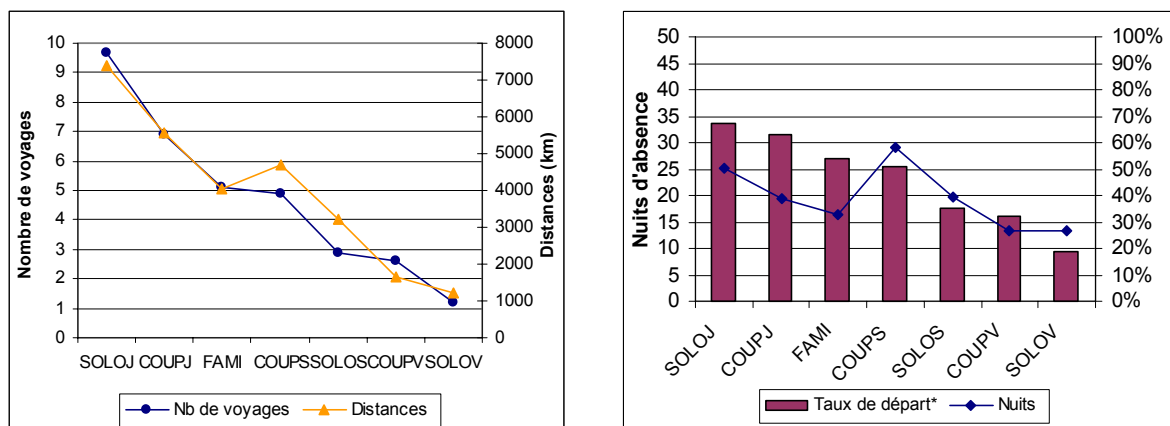
### **1.3.1.2. Une mobilité qui se réduit tout au long du cycle de vie du ménage**

Les jeunes célibataires sont les plus mobiles à longue distance (en nombre de voyages comme en distances parcourues), tandis qu'à l'autre extrémité on trouve les personnes de 75 ans et plus

<sup>1</sup> Au sens de l'Insee, dans les couples ou les familles, la personne de référence du ménage est l'homme ; dans le cas où le ménage est constitué de plusieurs hommes ou de plusieurs femmes, la personne de référence sera l'homme, respectivement la femme, le(la) plus âgé(e).

vivant seules (tous indicateurs confondus) (Graphique 79, Graphique 80). La diminution des niveaux de mobilité est assez linéaire entre ces deux groupes. La fréquence des voyages varie ainsi dans un rapport allant de 1 à 8,1 et les distances dans un rapport allant de 1 à 6,2. Le taux de départ calculé sur les trois mois précédant l'enquête, oscille entre 67 % chez les célibataires de moins de 35 ans et 19 % chez les personnes seules de 75 ans et plus.

**Graphique 79 : Nombre de voyages et distances parcourues selon le type de ménage de rattachement**      **Graphique 80 : Nombre de nuits d'absence et taux de départ selon le type de ménage de rattachement**



Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie

\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

La mobilité annuelle de longue distance diminue au fur et à mesure que les charges familiales s'alourdissent (installation en ménage, arrivée des enfants) : de la vie de célibataire à la vie de famille, le nombre de voyages passe ainsi de 9,7 à 5,1. Après le départ des enfants, on observe une certaine inertie dans les niveaux de mobilité : les 60-74 ans vivant en couple ont des niveaux de mobilité assez conformes à ceux des familles, excepté concernant le nombre de nuits d'absence qui augmente du fait de leur plus grande disponibilité temporelle.

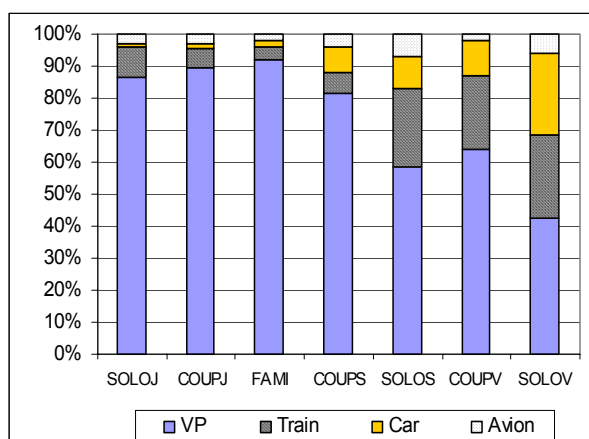
Après 60 ans toutefois, le fait de vivre seul réduit considérablement les opportunités de se déplacer. Le statut matrimonial exerce une influence positive sur la fréquence des voyages : l'envie de partir est entretenue et stimulée par la vie à deux. Les jeunes retraités en couple réalisent 1,8 fois plus de voyages que leurs homologues vivant seuls (après 75 ans l'écart est encore plus prononcé : les couples se déplacent 2,2 fois plus souvent). Ajoutons que l'âge venant, on se heurte à une féminisation des ménages, pouvant expliquer une partie des écarts imputables au mode de cohabitation (moins motorisées, les femmes sont moins indépendantes en matière de voyages...), mais dont les effets sont difficilement mesurables. Ajoutons cependant qu'à structure familiale identique, les écarts restent très significatifs entre seniors et plus de 75 ans : chez les couples comme chez les célibataires, les plus âgés se déplacent environ deux fois

moins souvent. La mobilité de longue distance est une mobilité « complexe » nécessitant des aptitudes largement entamées par l'âge. A partir de 75 ans les effets handicapants se cumulent : mauvais état de santé, démotorisation, perte d'autonomie, rétrécissement du réseau de sociabilité. Enfin, les effets générationnels sont importants puisque les individus nés avant 1920 appartiennent à une génération peu motorisée et plus sédentaire pour laquelle les voyages à longue distance ne sont pas entrés dans les habitudes. Ainsi la réduction de la mobilité de longue distance apparaît plutôt liée à l'entrée dans le grand âge qu'au passage à la retraite.

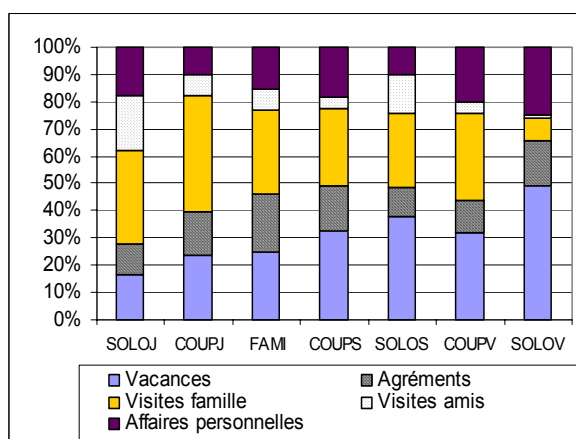
### 1.3.1.3. Des comportements hétérogènes

Quel que soit le groupe d'individus considéré, l'automobile reste le mode de déplacement le plus fréquemment utilisé (Graphique 81). Parmi individus vivant en famille et les jeunes en couple, son usage est quasi exclusif. De même la voiture est utilisée dans plus de 80 % des cas par les jeunes célibataires et les couples de seniors. Le train occupe une part réellement significative que parmi les personnes âgées de plus de 60 ans si elles vivent seules, et parmi les individus les plus âgés seuls ou en couple. Le car apparaît comme un mode de transport relativement démodé et réservé aux plus âgés. Quant à l'avion, son usage demeure peu démocratisé à la date de l'enquête.

**Graphique 81 : Modes de transport à longue distance selon le cycle de vie du ménage**



**Graphique 82 : Motifs du voyage selon le cycle de vie du ménage**



*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie*  
 Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

La mobilité à longue distance des célibataires les plus jeunes<sup>1</sup> est la plus diversifiée, par opposition à celle des individus de 75 ans et plus, dont la moitié des voyages est dédiée aux vacances. Les visites sont nettement plus concentrées en début de cycle de vie. C'est d'ailleurs la diminution des visites amicales qui explique l'essentiel des différences observées entre les

<sup>1</sup> Rappelons que les étudiants ont été exclus de cette catégorie.

célibataires et les couples de moins de 35 ans. Avec l'arrivée des enfants, les voyages de sociabilité se réduisent encore, certainement parce que les enfants favorisent le rapprochement résidentiel avec la famille proche [Bonvalet et Gotman, 1993] mais aussi parce que les amis occupent une place qui n'est plus que marginale dans la mobilité de longue distance des individus vivant en famille. Chez les couples de seniors, la diminution des voyages de visites et d'agrément, observée chez les familles se confirme, mais elle est compensée par une augmentation significative des vacances. Lorsqu'ils vivent seuls les retraités les plus jeunes se déplacent un peu plus pour visiter des amis. A partir de 75 ans, la distribution des motifs est encore plus sensible au statut matrimonial : alors que les individus en couple conservent une mobilité relativement diversifiée, celle des personnes seules se limite à quelques motifs.

### 1.3.2. La motorisation du ménage : un facteur clé

La voiture particulière est l'instrument idéal de la mobilité à longue distance, un certain nombre de facteurs sous-tendent ce phénomène et se traduisent par une utilisation massive de la voiture particulière (80 % des voyages et 61 % des distances)<sup>1</sup> :

- celle-ci permet en effet de réduire le coût unitaire par personne lorsque les voyages se font à plusieurs, elle rend également possible les déplacements une fois sur place,
- elle est disponible à tout moment et pour toutes les destinations,
- enfin, elle facilite le transport de bagages ou d'équipements sportifs parfois nécessaires aux activités pratiquées à distance du domicile.

Ajoutons que le voyage en voiture présente un atout intrinsèque, pour certains celui du plaisir de rouler, qui peut être couplé au choix d'un itinéraire touristique particulier. La voiture particulière offre donc des possibilités parfaitement en phase avec les spécificités de la mobilité à longue distance, si bien que l'absence de voiture au sein du ménage peut être disqualifiant dans la réalisation de cette mobilité. On constate par ailleurs que les ménages non motorisés utilisent en grande majorité la voiture lorsqu'ils s'éloignent à plus de 100 km de leur domicile, ce qui reflète la faible substituabilité de l'automobile pour ce type de déplacements.

De fait, la non-motorisation du ménage qui touche un peu plus d'un quart des ménages entraîne une diminution significative des niveaux de mobilité : les individus réalisent 2,3 voyages par an (contre 5,3 chez les motorisés), ils parcourent autour de 2000 km (soit deux fois moins que les

---

<sup>1</sup> Quelques uns avancent que « *le choix du mode de transport pour les déplacements qui obéissent à des motifs classiques, est lui aussi de plus en plus fortement influencé par les activités de loisirs qui les précèdent ou leur font suite* », [Heinze, 1998, p. 11].

individus des ménages motorisés) et s'absentent 14,2 nuits (contre 20,6 chez les motorisés). A peine plus d'un quart des personnes (27 %) appartenant à un ménage non motorisé se sont déplacées à plus de 100 km de leur domicile au cours des trois mois précédant l'enquête, contre plus de la moitié (55 %) des individus rattachés à un ménage motorisé.

La motorisation du ménage de rattachement s'avère nettement plus discriminante, sur les niveaux de mobilité à longue distance, que la possibilité individuelle et effective de pouvoir conduire régulièrement une voiture.

### **1.3.3. Un effet modéré de la localisation résidentielle**

Dans l'ENT, deux critères permettent de préciser l'impact de la localisation résidentielle. Le premier, relatif à la taille de l'agglomération de résidence, distingue parmi les agglomérations de taille moyenne, celles de plus de 100 000 habitants de celles de moins de 100 000 habitants. Le second tient compte de l'incidence de la localisation au sein de l'agglomération (ville centre, banlieue, périphérie et rural externes de proximité).

Les niveaux apparaissent positivement corrélés à la taille de l'agglomération de résidence. La fréquence des voyages, les distances parcourues et les nuits d'absence augmentent respectivement de +8 %, +19 % et +18 % des agglomérations de moins de 100 000 à celles de plus de 100 000 habitants. Si cet impact est relativement modéré, l'incidence de la localisation au sein de l'agglomération est plus notable : respectivement +18 %, +28 % et +32 % sur le nombre de voyages, les distances parcourues et les nuits d'absence entre les résidents des villes centre d'agglomération et ceux de la périphérie et du rural.

La mobilité de longue distance apparaît donc comme une pratique qui séduit plus volontiers les citadins, quelle que soit leur position dans le cycle de vie du ménage. Les écarts sont particulièrement notables parmi les jeunes célibataires de moins de 35 ans qui, lorsqu'ils résident dans une ville centre d'agglomération, ont des niveaux de mobilité très supérieurs aux résidents des autres zones de l'agglomération : +66 %, +64 % et +84 % respectivement sur le nombre de voyages, les distances parcourues et les nuits d'absence.

On retiendra que parmi les principaux déterminants des pratiques de mobilité à longue distance, les caractéristiques individuelles passent au second plan face à l'importance des variables liées à la structure du ménage. De même, les possibilités d'accès effectives au volant ont une incidence plus réduite que la motorisation du ménage. La mobilité à longue distance des individus nous conduit donc à modifier notre grille d'analyse afin d'intégrer ces spécificités (Tableau 90). Étudions dorénavant les inégalités apparentes de mobilité à longue distance.



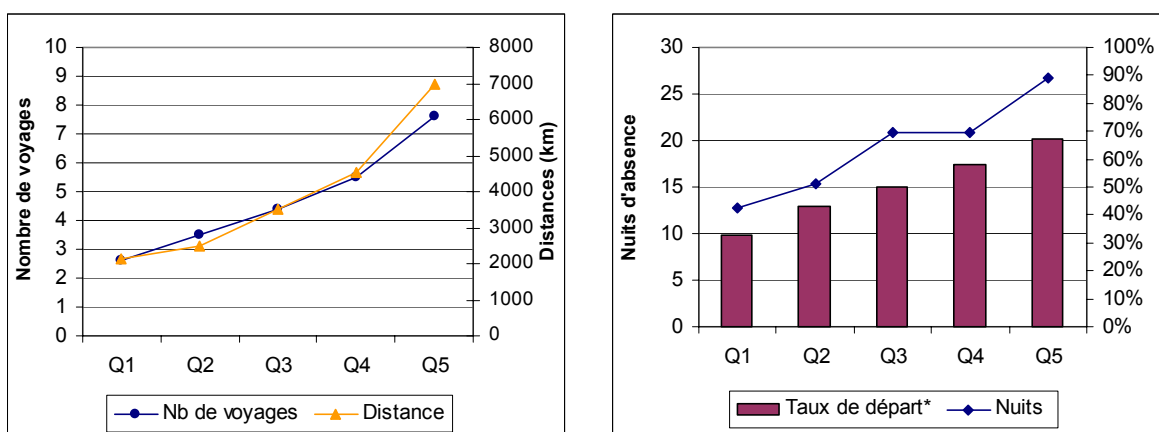
## 1.4. Les inégalités apparentes de mobilité à longue distance

### 1.4.1. Des freins financiers et culturels

#### 1.4.1.1. Un effet très prononcé du niveau de vie

Se déplacer à longue distance est une activité socialement discriminante. L'impact du revenu est très net dans les niveaux de mobilité, alors qu'au quotidien les inégalités étaient assez réduites. Les niveaux augmentent régulièrement du 1<sup>er</sup> au 4<sup>ème</sup> quintile avant de s'envoler littéralement pour les plus aisés. Les mieux dotés financièrement réalisent 7,6 voyages, soit 2,9 fois plus que les plus modestes (Graphique 83, Graphique 84). Ils parcourent près de 7000 km (soit 3,3 fois plus que le 1<sup>er</sup> quintile) et s'absentent deux fois plus de nuits (27 nuits).

**Graphique 83 : Nombre de voyages et Graphique 84 : Nombre de nuits d'absence et distances parcourues selon le revenu**



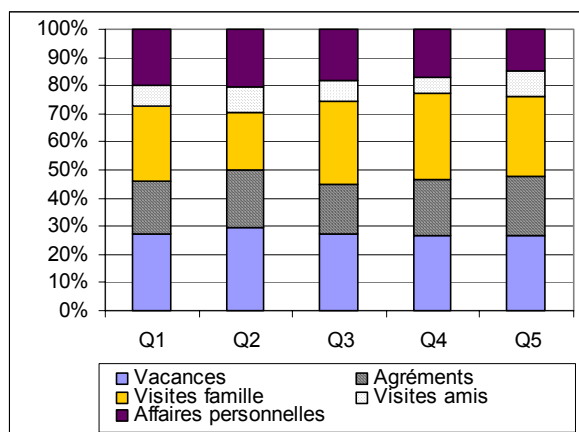
*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête*

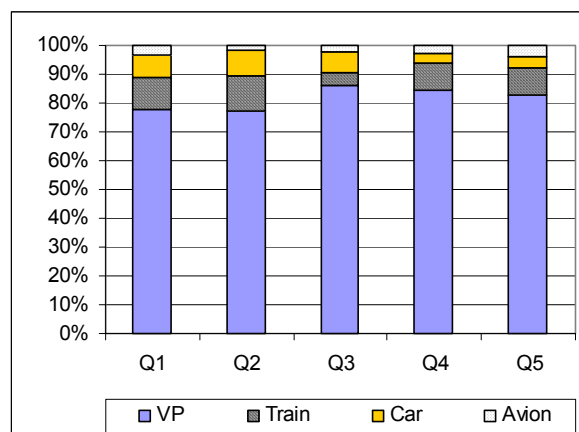
*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

A l'inverse, les comportements de mobilité font preuve d'une grande stabilité. La fréquence des voyages, croissante selon le revenu, provient d'une augmentation de tous les motifs de déplacement. En effet, la distribution des voyages en fonction du type d'activités pratiquées reste proche d'un quintile à l'autre. De même les comportements modaux sont relativement indépendants du revenu (Graphique 85, Graphique 86).

**Graphique 85 : Répartition par motif selon le revenu**



**Graphique 86 : Répartition modale selon le revenu**



*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

Cette plus forte sensibilité au revenu des niveaux de mobilité de longue distance s'explique par des coûts de déplacement et d'hébergement<sup>1</sup>, qui peuvent être importants et par la nature même des activités réalisées, généralement onéreuses. Elle confirme également l'hypothèse formulée selon laquelle les pratiques du temps libre introduisent plus de variabilité dans les comportements et constituent de ce fait un puissant générateur d'inégalités.

#### 1.4.1.2. L'impact du niveau d'études

La sociabilité et les loisirs entretiennent des liens étroits avec le capital social et culturel de l'individu. Dans ce contexte, il nous semble pertinent de tester l'impact des caractéristiques culturelles du ménage sur les pratiques de longue distance. Pour cela nous nous référerons au niveau d'études de la personne de référence<sup>2</sup> du ménage, indicateur fréquemment utilisé pour refléter les différences de dotation en capital culturel. Cet indicateur permet de classer l'ensemble des individus en un petit nombre de classes, à l'inverse de la catégorie socio-professionnelle qui n'est renseignée que pour les actifs. Trois catégories d'individus ont donc été distinguées :

- les individus appartenant à un ménage de *niveau d'études primaire* (29 %) : cas où la personne de référence dispose d'un niveau d'études inférieur ou égal au primaire,

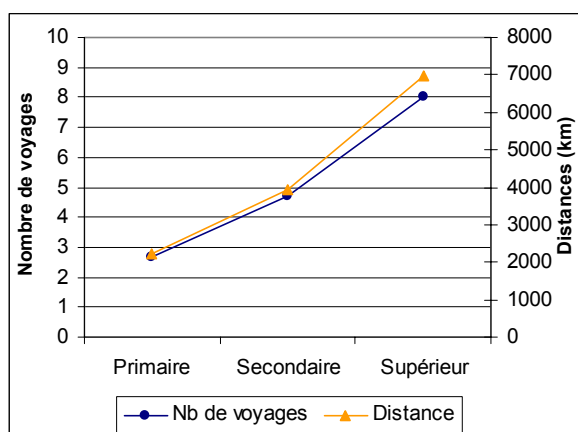
<sup>1</sup> Les voyages d'au moins une nuit passée à l'extérieur du domicile représentent 57 % des voyages annuels.

<sup>2</sup> Résumer le capital culturel du ménage par le niveau d'études de la personne de référence repose toutefois sur de fortes hypothèses et revêt un important degré d'approximation, en supposant notamment que les habitudes culturelles sont déterminées très tôt et qu'elles n'évoluent que faiblement au cours de la vie. Cette limite est particulièrement contraignante chez les retraités, d'une part, parce qu'avec l'âge, le rôle d'un niveau d'études hérité de la jeunesse s'atténue [Pochet, 1997] ; d'autre part, parce que disposer d'un niveau d'études primaire, pour la génération née avant 1934, avait beaucoup moins d'impact sur les carrières individuelles, d'autant que cette génération a connu des possibilités de mobilité ascendante privilégiée [Chauvel, 2002].

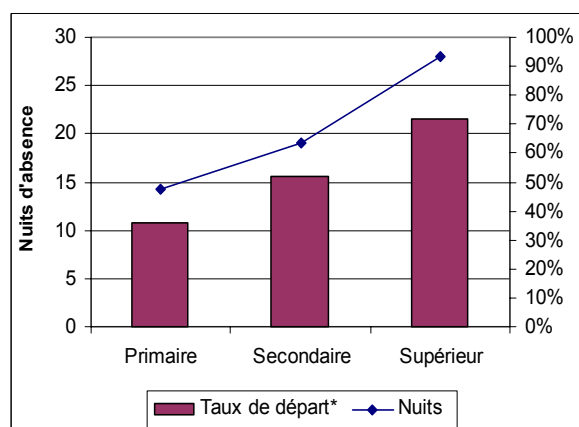
- les individus appartenant à un ménage de *niveau d'études secondaire* (54 %) : cas où la personne de référence dispose d'un niveau d'études compris entre le primaire et le baccalauréat,
- les individus appartenant à un ménage de *niveau d'études supérieur* (17 %) : cas où la personne de référence dispose d'un niveau d'études supérieur au baccalauréat.

Les résultats vont dans le sens attendu d'une propension à voyager loin et longtemps d'autant plus élevée que le niveau d'études est lui-même élevé (Graphique 87, Graphique 88). Les effets apparents du niveau d'études présentent des écarts entre niveau d'études primaire et supérieur de même ordre qu'entre quintiles extrêmes : soit un triplement de la fréquence des voyages et des distances parcourues et un doublement des nuits d'absence.

**Graphique 87 : Nombre de voyages et distances parcourues selon le niveau d'études de la PR**



**Graphique 88 : Nuits d'absence et taux de départ selon le niveau d'études de la PR**



*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

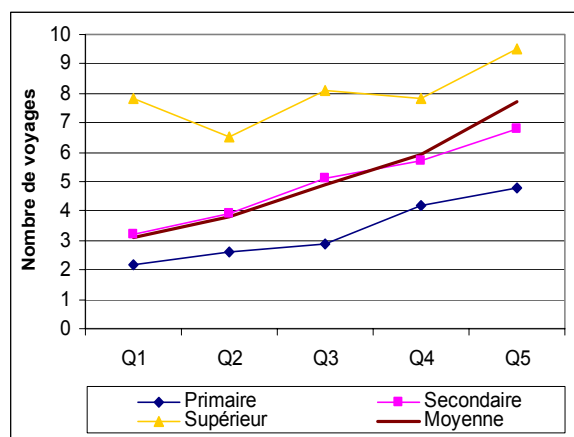
*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

L'effet du niveau culturel sur les comportements de mobilité, ne se traduit pas par d'importantes différences dans la nature des activités réalisées. On note cependant que les individus des ménages de niveau d'études supérieur se déplacent un peu plus souvent que les autres pour rendre visite à leur famille. La répartition modale confirme la place hégémonique de la voiture dont l'usage est un peu moins fréquent parmi les individus des ménages les moins diplômés, compte tenu de la forte concentration d'individus âgés dans ce sous-groupe. Lorsqu'ils ne se déplacent pas en voiture, des différences apparaissent : les individus des ménages de niveau d'études primaire utilisent le car (10 % des voyages) ou le train (9 % des voyages), tandis que les individus des ménages les plus diplômés se déplacent essentiellement en train (15 % des voyages).

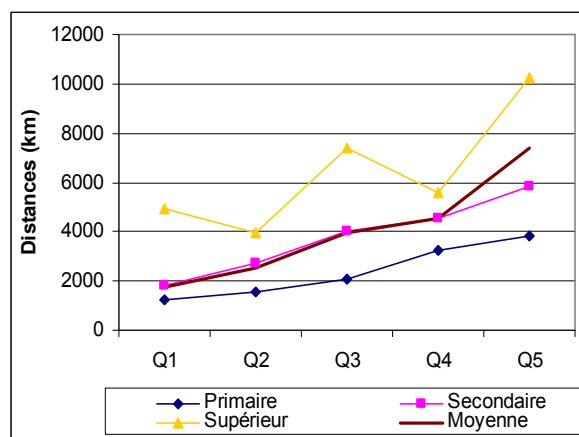
### 1.4.1.3. Les effets croisés du revenu et du niveau d'études

Le niveau d'études de la personne de référence est un indicateur synthétique reprenant en grande partie les effets liés au revenu. Cet indicateur opère également un tri générationnel des individus, les nouvelles générations étant de plus en plus diplômées<sup>1</sup>. Afin d'appréhender plus finement l'effet propre du niveau d'études, nous analysons donc ci-dessous les fréquences des voyages à longue distance et les kilomètres parcourus parmi les individus situés en milieu de cycle de vie, à quintile de revenu déterminé (Graphique 89, Graphique 90).

**Graphique 89 : Effets conjugués du revenu et du niveau d'études sur la fréquence des voyages, chez les individus âgés de 25 à 59 ans**



**Graphique 90 : Effets conjugués du revenu et du niveau d'études sur les distances, chez les individus âgés de 25 à 59 ans**



*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie*  
 Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Les effets du revenu et du niveau d'études sont cumulatifs et indépendants. Un faible niveau de revenu de même qu'un faible niveau d'études diminuent la mobilité de longue distance. Les explications par le revenu se montrent donc insuffisantes pour cerner les ressorts de la mobilité à longue distance. En effet, les résultats ci-dessus confirment l'existence d'un effet spécifique et cumulatif du niveau d'études. Ils permettent d'apporter les appréciations suivantes :

- Premièrement, quel que soit leur quintile de rattachement, les individus appartenant aux ménages dotés d'un capital culturel important, ont des niveaux de mobilité à longue distance supérieurs aux autres ;
- Deuxièmement, on constate que les moins diplômés les plus aisés ont des niveaux de

<sup>1</sup> Pour illustrer l'importance de ces liaisons, on notera qu'un quart des individus rattachés à un ménage de niveau d'études primaire appartiennent au premier quintile tandis que 46 % des individus rattachés à un ménage de niveau d'études supérieur appartiennent au dernier quintile de revenu. 54 % des individus appartenant à un ménage de faible niveau d'études ont plus de 60 ans, à l'inverse les individus des ménages les plus diplômés sont sur-représentés parmi les moins de 35 ans.

mobilité inférieurs aux plus diplômés les plus modestes, ce qui confirme l'importance de la dimension culturelle dans l'élaboration des schémas de mobilité à longue distance ;

- Enfin, une dotation importante en capital culturel permet de s'affranchir partiellement des contraintes financières pesant sur la fréquence des voyages. En revanche les distances parcourues, qui reflètent l'étendu de l'espace investi, sont plus sensibles au revenu chez les diplômés du supérieur, du fait d'un accroissement significatif des kilomètres parcourus par les plus aisés.

En résumé, tout semble se passer comme si l'appartenance à un milieu fortement doté culturellement jouait un rôle de pression sociale sur les individus, conduisant à une relative conformité de la fréquence des voyages en dépit de ressources financières variables. A l'inverse un faible niveau d'études constitue une réelle disqualification dans la réalisation d'une mobilité de longue distance, souvent même en dépit de ressources économiques favorables. Les contraintes financières ne sont donc pas le seul obstacle à la mobilité à longue distance. Celle-ci fait appel à de véritables savoir-faire (expérience des voyages, connaissance de l'offre, capacité à mobiliser un réseau de sociabilité facilitant l'accès à l'hébergement non-marchand...) qui excluent souvent les moins diplômés. Ces derniers ont une autonomie réelle, à défaut d'être formelle, plus réduite pour se déplacer à longue distance indépendamment de leur revenu. Mais on peut évoquer aussi le désir de partir, qui s'il est supposé universel, peut être moins présent chez ceux ne possédant pas de « culture du tourisme » et qui sont souvent les moins dotés en capital culturel. Ainsi, une faible mobilité de longue distance ne doit pas être interprétée uniquement comme un signe de privation ou de renoncement [Urbain, 2002]. C'est ce que semblent indiquer les niveaux de mobilité réduits des moins diplômés de revenu élevé.

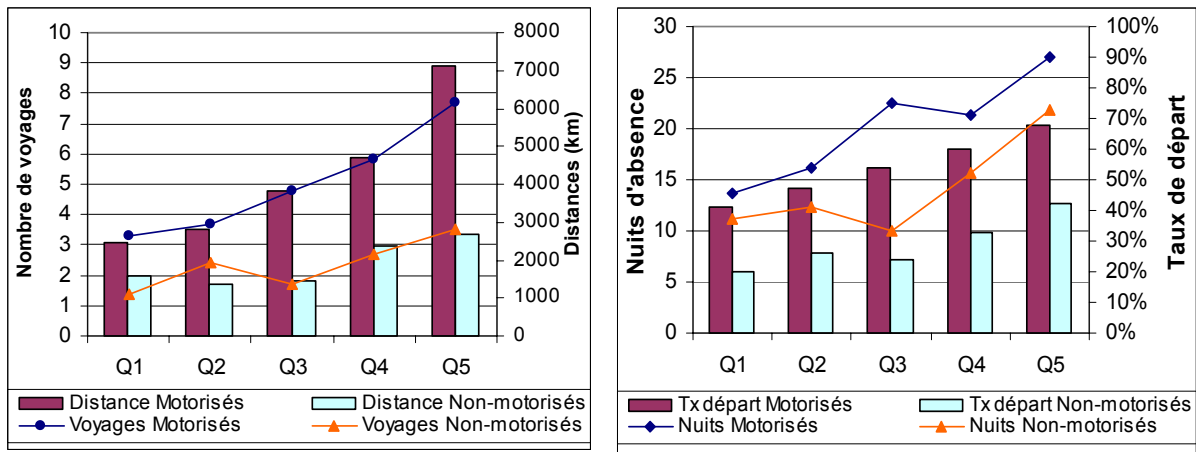
Pour voyager, il ne suffit pas de disposer d'un revenu important, un faible niveau culturel peut représenter un véritable frein. La prise en compte de cette double capacité (financière et culturelle) dans l'analyse des inégalités de mobilité de longue distance se heurte toutefois à d'importants problèmes de représentativité dès lors que l'on s'affranchit, même partiellement, des effets d'autres variables socio-démographiques. Ainsi à l'intérieur de groupes relativement homogènes, définis par la typologie présentée précédemment, il est difficile, voire impossible de mener une analyse conjointe des effets du revenu et du niveau d'études. Cette incapacité constitue sans aucun doute une limite majeure de notre travail, néanmoins une décomposition trop fine des sous-groupes d'individus engendre un brouillage des conclusions tout aussi néfaste à la mise en évidence de tendances robustes. Le croisement des deux variables résumant le capital économique et le capital culturel sera néanmoins présenté dès que les effectifs le

permettront.

### 1.4.2. La motorisation des ménages ne permet pas d'homogénéiser les niveaux

Si la motorisation des ménages est un facteur nécessaire à la constitution d'une mobilité à longue distance, elle ne suffit toutefois pas à gommer les fortes inégalités de revenu. Les différences liées au niveau de vie demeurent très nettement perceptibles parmi les individus rattachés à un ménage motorisé (Graphique 91, Graphique 92). Cela tient à la spécificité des pratiques de longue distance, plus complexes et plus libres que celles de semaine. Les départs en voyages sont donc soumis à la combinaison d'une multitude de paramètres (âge, type de ménage, motorisation, niveau d'études), parmi lesquels nous nous efforcerons de mettre en évidence l'effet spécifique du revenu.

**Graphique 91 : Nombre de voyages et distances parcourues selon le revenu parmi les motorisés et les non-motorisés**      **Graphique 92 : Nuits d'absence et taux de départ selon le revenu parmi les motorisés et les non-motorisés**



*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

## 2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE

### 2.1. Les individus des ménages de moins de 35 ans

#### 2.1.1. Les célibataires

##### 2.1.1.1. L'apogée de la sociabilité amicale

Les jeunes célibataires sont de loin les individus les plus mobiles à longue distance (Tableau 91). Leurs niveaux de mobilité élevés s'expliquent plus particulièrement par l'importance accordée aux relations amicales (20 % des voyages contre 8 % en moyenne) (Graphique 63). Dans l'ensemble, les visites motivent environ la moitié de leurs voyages. Cette pratique s'effectue à un rythme soutenu pendant la jeunesse et ce d'autant plus que les charges familiales sont réduites. A l'inverse, avec 1,6 voyages de vacances par an (contre 1,3 en moyenne pour l'ensemble de la population), la part des déplacements qu'ils consacrent à ce motif est inférieure à la moyenne (18 % contre 26 % en moyenne).

**Tableau 91 : Niveaux de mobilité à longue distance des personnes seules de moins de 35 ans**

	Nombre de voyages	Distance (km)	Nuits d'absence
Moyenne	9,7	7411	25,1
Variation par rapport à la moyenne	+106 %	+88 %	+31 %

*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

Leurs comportements modaux restent fortement dominés par l'automobile (86 % des voyages). La non motorisation du ménage tirent les niveaux de mobilité à longue distance vers le bas. Les jeunes célibataires non motorisés (18 %) ont des niveaux de mobilité environ 2 fois moins élevés que les motorisés. Ce sont principalement les voyages de sociabilité qui en pâtissent le plus. Pour mettre en évidence le plus nettement possible l'effet du revenu, nous restreindrons l'analyse des inégalités à une population homogène de célibataires actifs et motorisés.

##### 2.1.1.2. Analyse et mesure des inégalités

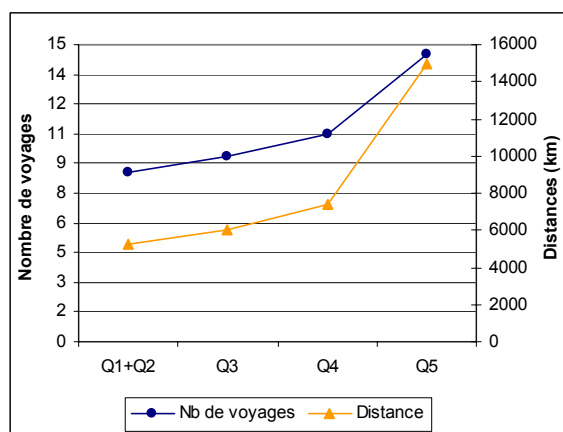
###### Des niveaux positivement corrélés au revenu

Les indicateurs de mobilité à longue distance sont nettement différenciés selon le quintile d'appartenance : les plus aisés se déplacent 1,7 fois plus souvent que les célibataires modestes, ils parcourent 2,8 fois plus de kilomètres et s'absentent près de 8 nuits de plus chaque année (Graphique 93, Graphique 94). L'augmentation des niveaux est forte entre le 4<sup>ème</sup> et le 5<sup>ème</sup>

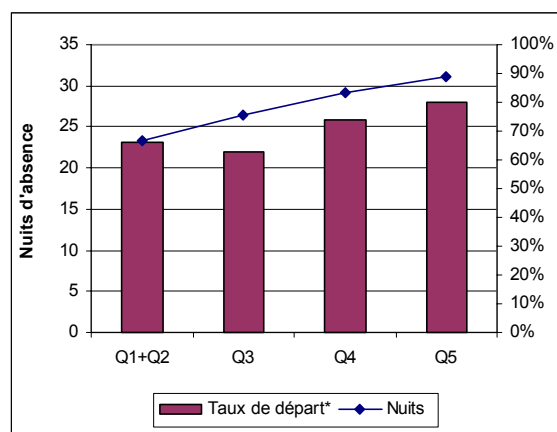
quintile, en particulier concernant les distances parcourues et ce principalement parce que les plus aisés voyagent plus souvent au-delà des frontières nationales. Néanmoins, même lorsqu'ils disposent de faibles revenus, les jeunes célibataires restent de grands voyageurs puisqu'ils se déplacent plus souvent que la moyenne des Français<sup>1</sup> les plus aisés (8,5 voyages contre 7,8).

Pour tous, la voiture particulière est le principal mode de déplacement. Son usage est un peu moins fréquent chez les célibataires à bas revenu (83 % des voyages) qui réalisent également 15 % de leurs voyages en train, tandis que les plus aisés se déplacent essentiellement en voiture (87 %) et utilisent aussi souvent le train que l'avion (6 % des voyages chacun). La répartition des voyages par motif, ne permet pas de distinguer un effet propre du revenu.

**Graphique 93: Nombre de voyages et distances parcourues selon le revenu chez les célibataires de moins de 35 ans, motorisés et actifs**



**Graphique 94: Nuits d'absence et taux de départ selon revenu chez les célibataires de moins de 35 ans, motorisés et actifs**



\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### Mesure des inégalités : l'éloignement des destinations dépend très largement du revenu

Afin de mesurer les inégalités verticales de mobilité à longue distance, les indices de concentration ont été calculés sur les indicateurs de mobilité (fréquence, distances, nuits), la fréquence d'usage de la voiture et sur les principales activités motivant les voyages des célibataires (visites et vacances) (Graphique 95).

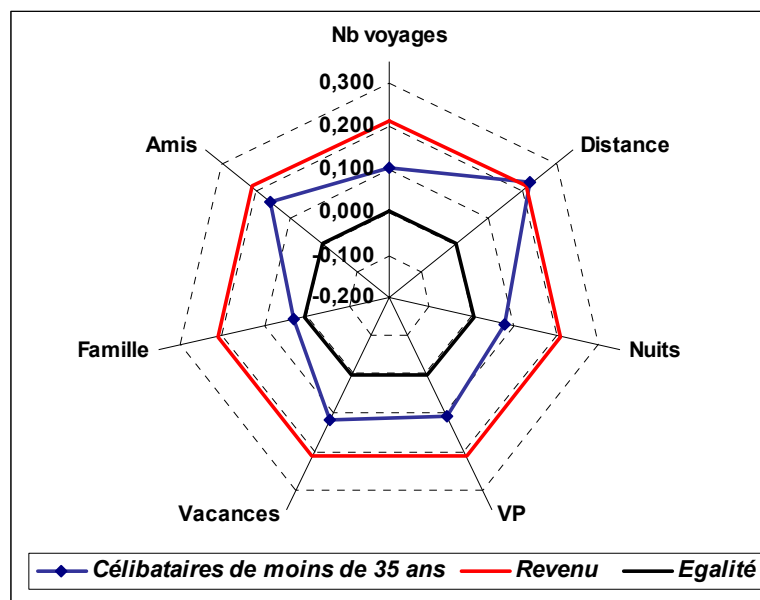
Les inégalités de niveaux de mobilité sont significatives concernant la fréquence des voyages (0,102) et très importantes sur les distances parcourues (0,226), sur cet indicateur, elles dépassent les inégalités de revenu (0,212). L'incidence du revenu sur l'usage de la voiture particulière est tout juste significative, et reprend pour l'essentiel les inégalités observées sur la fréquence des voyages, compte tenu de la place hégémonique qu'occupe ce mode. Les trois principaux motifs

<sup>1</sup> La comparaison est effectuée avec les adultes des ménages motorisés d'au moins un actif.



de déplacement, classés selon leur sensibilité au revenu, opposent les voyages de visites à des amis (0,158), pour lesquels les inégalités sont importantes, à ceux réalisés pour visiter des parents (0,028), qui apparaissent relativement indépendants du revenu.

**Graphique 95 : Indices de concentration des niveaux et des comportements de mobilité à longue distance des célibataires de moins de 35 ans, motorisés et actifs**



*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

*Note : Cette représentation Graphique permet de visualiser les inégalités verticales de mobilité à longue distance des individus. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation d'égalité parfaite*

Ces résultats sont en partie confirmés par d'autres recherches qui soulignent l'importance du revenu dans l'intensité des liens amicaux [Héran, 1988 ; Pan Ké Shon, 1998], tandis qu'à l'inverse, l'éloignement ne parvient pas à affecter la fréquence des rencontres familiales quel que soit le niveau de vie des individus [Crenner, 1998].

## 2.1.2. Les individus en couple sans enfant

### 2.1.2.1. Les visites se recentrent sur la famille

La vie de couple entraîne une diminution des niveaux de mobilité à longue distance qui restent néanmoins supérieurs à la moyenne (Tableau 92). Cette baisse de la mobilité, est principalement imputable à la diminution des visites aux amis qui ne représentent plus que 7 % des voyages (contre 20 % chez les célibataires). Les voyages réalisés pour rejoindre un lieu de vacances, visiter des parents ou encore pour des motifs de loisirs de courte durée restent stables en valeur absolue (Graphique 85). Enfin, la place de la voiture particulière est tout aussi importante que chez les célibataires (88 % des voyages).

**Tableau 92: Niveaux de mobilité à longue distance des individus en couple dans les ménages de moins de 35 ans**

	Nombre de voyages	Distance (km)	Nuits d'absence
Moyenne	6,9	5577	19,4
Variation par rapport à la moyenne	+47 %	+42 %	+2 %

*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie  
Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

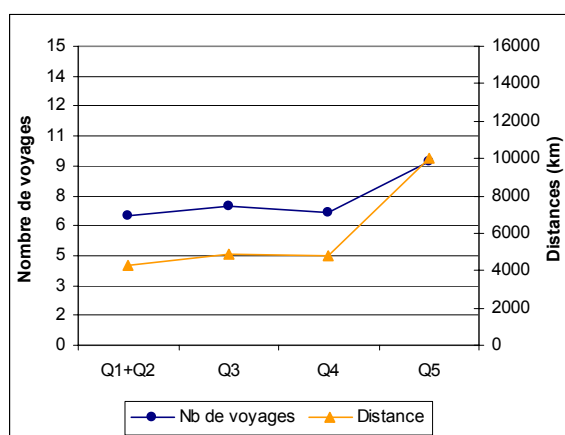
Moins de 6 % des individus ne sont pas motorisés. Leurs niveaux de mobilité apparaissent très inférieurs à la moyenne. Ainsi, afin de contrôler les effets résiduels de la motorisation, les inégalités de mobilité seront analysées sur les individus appartenant à un ménage disposant d'au moins une voiture particulière.

### 2.1.2.2. Analyse et mesure des inégalités

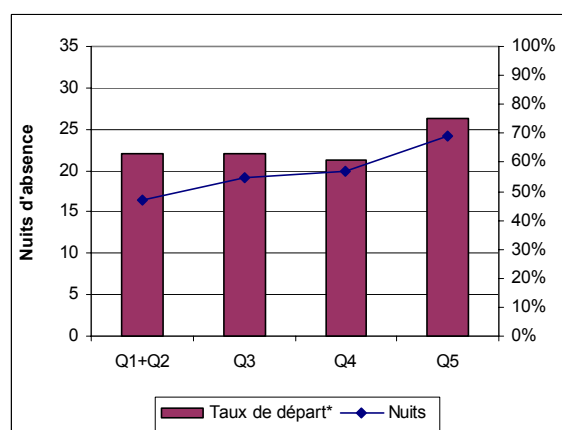
#### A revenu élevé, vacances lointaines

Le revenu exerce un impact limité sur les niveaux de mobilité à longue distance des individus vivant en couple (Graphique 96, Graphique 97). Du premier au 4<sup>ème</sup> quintile, l'effet du revenu n'est significativement perceptible que sur le nombre de nuits d'absence qui passe de 16,5 pour les plus modestes à 20 pour les individus du 4<sup>ème</sup> quintile. En revanche, les plus aisés se distinguent nettement des autres quel que soit l'indicateur retenu : ils se déplacent 1,4 fois plus souvent et parcourent 2 fois plus de kilomètres que les individus de niveau de revenu immédiatement inférieur.

**Graphique 96 : Nombre de voyages et distances parcourues selon le revenu, chez les individus en couple (PR de moins de 35 ans, ménage motorisé, au moins un actif)**



**Graphique 97 : Nuits d'absence et taux de départ selon le revenu chez les individus en couple (PR de moins de 35 ans, ménage motorisé, au moins un actif)**



\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

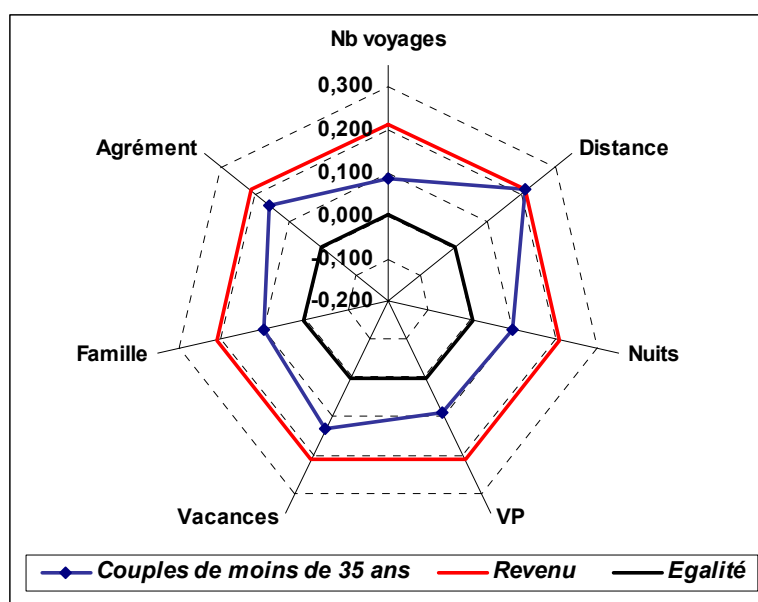
Les mieux dotés financièrement paraissent mieux armés pour voyager quel que soit le motif. La distinction s'opère principalement sur le choix de destinations plus lointaines par les plus aisés.

Enfin, les comportements modaux laissent une large part à la voiture particulière indépendamment du revenu.

### Mesure des inégalités : les contraintes financières pèsent sur les distances parcourues

Comme chez les célibataires, ce sont les distances parcourues qui restent le plus sensibles au revenu (0,211) (Graphique 98). Les inégalités sont faibles sur la fréquence des voyages et le nombre de nuits d'absence.

**Graphique 98 : Indices de concentration des niveaux et des comportements de mobilité à longue distance des individus en couple (PR de moins de 35 ans, ménage motorisé, au moins un actif)**



*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie*  
 Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

*Note : Cette représentation Graphique permet de visualiser les inégalités verticales de mobilité à longue distance des individus. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation d'égalité parfaite*

Concernant les comportements modaux, les indices de concentration n'ont de sens que sur l'usage de la voiture particulière, pour lequel ils sont faibles. Les aspirations à voyager pour des motifs ludiques sont plus fortement contraintes par le revenu que les visites. Ainsi l'impact du revenu sur les trois principaux motifs de déplacements est important, concernant les voyages de loisirs de courte durée (0,155) et les vacances (0,133), et faible sur la fréquence des visites à la famille (0,099).

### **2.1.3. En résumé : des distances parcourues sensibles au revenu**

Les flux de déplacements à longue distance n'étant que des intermédiaires à la réalisation d'activités, l'analyse des inégalités de mobilité à longue distance des moins de 35 ans (célibataires ou en couple), nous interroge sur la relation au lointain des individus selon leur revenu. Dans cette sous-population, les inégalités sont significatives concernant les distances

parcourues. Les plus fortunés se déplacent sur des échelles spatiales étendues, dépassant plus souvent le simple cadre national.

Désagrégées par motif, les inégalités calculées sur la fréquence des voyages laissent également apparaître une influence légèrement croissante du revenu, des célibataires aux individus vivant en couple, en particulier concernant les motifs de loisirs et de vacances. Les comportements des célibataires pour ces motifs étant relativement indifférenciés.

Il reste que globalement, à l'exception des distances parcourues, de faibles moyens financiers pénalisent modérément la mobilité à longue distance des plus jeunes : les inégalités observées sont en effet inférieures à celles mesurées chez les autres groupes de cycle de vie. Ces résultats laissent penser que les plus jeunes ont développé par un effet d'apprentissage générationnel, des capacités d'adaptation au modèle dominant d'occupation du temps libre.

## 2.2. Les familles entre 25 et 59 ans

Plus de la moitié des individus qui ont été interrogés sur leur mobilité à longue distance vivent en famille. Bien que la mobilité des enfants soit étroitement liée à celle de leurs parents, nous n'avons pris en compte que celles des parents (soit les chefs de famille et leur conjoint).

### 2.2.1. Des niveaux en forte réduction

Les niveaux de mobilité à longue distance, des personnes en charge de familles sont très inférieurs à ceux des célibataires ou des jeunes couples (Tableau 93). Toutefois, seul le nombre de nuits d'absence est plus faible que la moyenne (16,4 nuits contre 19,1), la fréquence des voyages et les distances parcourues sont très proches de la moyenne.

**Tableau 93 : Niveaux de mobilité à longue distance des responsables de famille**

	Nombre de voyages	Distance (km)	Nuits d'absence
Moyenne	5,1	4047	16,4
Variation par rapport à la moyenne	+8,5 %	+3 %	-14 %

*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

L'arrivée des enfants dans le couple réduit la fréquence des voyages de sociabilité. Les visites à la famille et celles aux amis sont respectivement 1,8 fois et 1,4 fois moins nombreuses que chez les couples sans enfant. Les visites à la famille demeurent néanmoins le 1<sup>er</sup> générateur de déplacements (31 %), un quart des voyages ont trait aux vacances et 21 % sont effectués pour un motif d'agrément. Les familles affectionnent particulièrement les « excursions », c'est-à-dire les voyages réalisés dans la journée, sans nuit passée à l'extérieur. Elles représentent près de la

moitié des voyages<sup>1</sup> (49 %) et constituent une spécificité de ce groupe.

La voiture particulière est l'instrument idéal de la mobilité des familles (91 % des voyages), c'est en effet le mode le plus économique et le plus pratique pour les déplacements à plusieurs. En outre, elle garantit une mobilité à moindre coût, une fois sur place. On compte moins de 3 % d'individus vivant en famille dans un ménage non motorisé. Pour raisonner sur le groupe le plus homogène possible, les inégalités seront mises en évidence sur les personnes en charge de famille appartenant à un ménage motorisé.

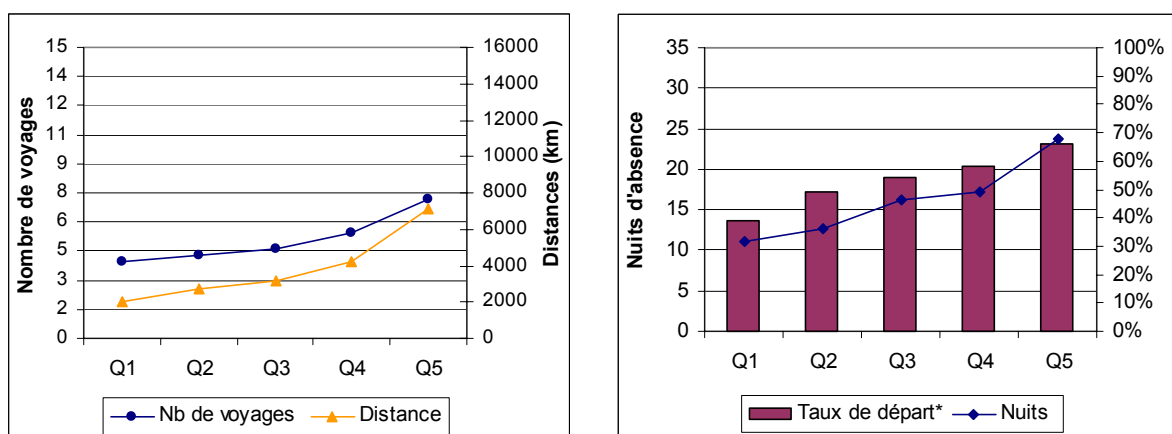
### 2.2.2. Analyse et mesure des inégalités

L'effectif disponible sur ce groupe permet d'analyser l'impact des freins financiers et culturels. L'effet « net » du revenu sera ensuite analysé parmi les ménages de niveau d'études secondaire.

#### 2.2.2.1. Des niveaux très dépendants du revenu

Parmi les individus vivant en famille, les écarts entre quintiles extrêmes sont nettement plus prononcés que chez les célibataires ou les couples de moins de 35 ans. Les plus aisés réalisent 1,8 fois plus de voyages, parcourent 3,5 fois plus de kilomètres et s'absentent 2,1 fois plus de nuits (Graphique 99, Graphique 100). L'impact positif du revenu sur les niveaux de mobilité est perceptible à chaque changement de quintile, cependant on observe toujours une envolée des niveaux de mobilité entre le 4<sup>ème</sup> et le 5<sup>ème</sup> quintile.

**Graphique 99 : Nombre de voyages et distances parcourues selon le revenu, chez les responsables de famille\*\*** et **Graphique 100 : Nuits d'absence et taux de départ selon le revenu, chez les responsables de famille\*\***



\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

\*\*Chefs ou conjoints appartenant à un ménage motorisé d'au moins un actif et dont la PR a entre 25 et 59 ans. Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

La répartition modale des voyages confirme la place hégémonique de la voiture dont l'usage

<sup>1</sup> Les excursions représentent 34 % des voyages des célibataires et 37 % des voyages des couples.

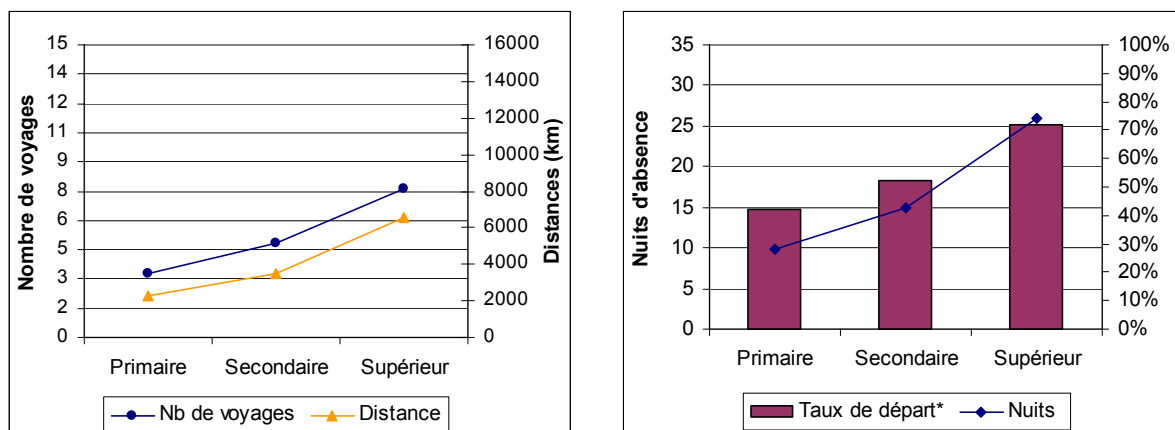
apparaît toutefois inversement corrélé au revenu. Ce résultat n'a rien d'étonnant car ceux qui privilégient les modes collectifs doivent ajouter au coût du déplacement les frais liés à leur mobilité une fois sur place (frais de transfert, transports en commun, taxi...), qui peuvent atteindre des montants importants chez les familles. Ce sont donc les plus aisés qui utilisent le plus souvent le train ou l'avion (13 % des voyages à eux deux, contre au plus 4 % dans les trois premiers quintiles).

Les motifs de voyage les plus sensibles au revenu sont les visites aux amis (de 0,2 à 0,7 déplacements du 1<sup>er</sup> au dernier quintile), puis les vacances (de 0,8 à 1,9) et les visites à la famille (de 1,2 à 2,4). Les écarts sont plus réduits concernant les voyages d'agrément (de 1,2 à 1,4). En part relative, les plus modestes se déplacent donc plus souvent pour ce motif (29 %) que les plus aisés (19 %). Chez les plus modestes ces voyages sont en grande majorité réalisés dans la journée sans nuit passée à l'extérieur. Ainsi, lorsque les ressources du ménage sont faibles, les voyages d'agrément sont proportionnellement plus fréquents que les vacances (21 %). Les voyages de loisirs de courte durée paraissent mieux adaptés aux petits budgets, certainement parce qu'ils limitent les coûts d'hébergement, poste de dépenses important pour les familles. Les excursions représentent ainsi 57 % des voyages à longue distance des plus modestes (47 % des plus aisés) tandis que les voyages d'au moins quatre nuits représentent 21 % des voyages (27 % chez les plus aisés). Les familles du dernier quintile s'affranchissent plus facilement de ces contraintes de durée, d'une part parce que leurs revenus sont supérieurs et d'autre part parce que « *les familles les plus aisées sont aussi celles dont le patrimoine familial permet souvent des congés à moindre frais* » [Maurin, 2002]. Notons enfin que les écarts de distances parcourues par motif selon le revenu sont encore plus significatifs que les écarts observés concernant la fréquence des voyages : de 400 km à 700 km du 1<sup>er</sup> au dernier quintile pour les voyages d'agréments et de 700 km à 2200 km du 1<sup>er</sup> au dernier quintile pour les vacances.

#### **2.2.2.2. Des inégalités culturelles prononcées**

Chez les familles, les écarts de niveaux de mobilité selon le niveau d'études sont marqués : les plus diplômés réalisent 2,3 fois plus de voyages, parcourent 3 fois plus de kilomètres et s'absentent 2,8 fois plus de nuits que les moins diplômés (Graphique 101, Graphique 102).

**Graphique 101 : Nombre de voyages et distances parcourues selon le niveau d'études de la PR, chez les responsables de famille\*\*** et **Graphique 102 : Nombre de nuits d'absence et taux de départ selon le niveau d'études de la PR, chez les responsables de famille\*\***



\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

\*\*Chefs ou conjoints appartenant à un ménage motorisé d'au moins un actif et dont la PR a entre 25 et 59 ans. Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

La répartition des voyages par motif est en revanche peu sensible au niveau d'études. Disposer d'un niveau d'études supérieur permet essentiellement de multiplier les activités réalisées à l'extérieur quel qu'en soit le motif. Les possibilités d'hébergement paraissent primordiales dans la détermination des schémas de mobilité à longue distance des familles. Les opportunités d'hébergement plus réduites des moins diplômés semblent considérablement limiter la fréquence des voyages. Deux principaux résultats permettent d'étayer cette hypothèse :

- d'une part on constate que l'importance des voyages réalisés dans la journée, déjà observée chez les plus modestes, se confirme parmi les individus des familles de faible niveau d'études (56 % des voyages contre 47 % chez les plus diplômés).
- d'autre part lorsqu'ils s'absentent plus d'une nuit les moins diplômés ont plus difficilement accès à l'offre marchande. Les plus souvent ils sont accueillis par des amis ou des parents (40 % des voyages) ou bien ils disposent d'une résidence secondaire pour se loger (25 % des voyages).

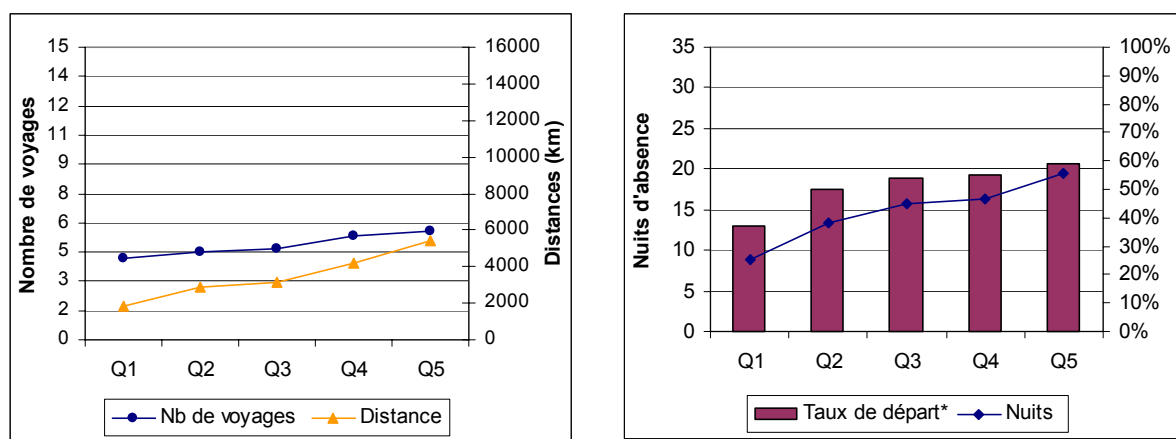
### 2.2.2.3. Un effet net du revenu qui demeure

Les pères et mères de familles représentent le groupe d'individus le plus important de notre population, mais n'offrent pourtant pas la possibilité d'analyser plus finement l'effet conjugué du revenu et du niveau d'études. Une fois distingués les individus selon le capital culturel du ménage, les effectifs par quintile sont insuffisants, à l'exception des individus rattachés aux ménages de niveau d'études intermédiaire. Sur cette sous-population, il est possible d'analyser

dans le détail l'effet net du revenu sans prendre le risque de trop faire parler les petits effectifs.

Cette analyse permet de confirmer l'importance des ressources financières sur la mobilité de longue distance des familles, indépendamment du capital culturel du ménage. Si l'on observe une légère diminution des écarts entre quintiles extrêmes, ceux-ci restent toutefois très significatifs : les plus aisés réalisent 1,4 fois plus de voyages, parcourent 3 fois plus de kilomètres et s'absentent 2,2 fois plus de nuits (Graphique 103, Graphique 104).

**Graphique 103: Nombre de voyages et distances parcourues selon le revenu, chez les responsables de famille\*\*, niveau d'études secondaire** **Graphique 104 : Nombre de nuits d'absence et taux de départ selon le revenu, chez les responsables de famille\*\*, niveau d'études secondaire**



\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

\*\*Chefs ou conjoints appartenant à un ménage motorisé d'au moins un actif et dont la PR a entre 25 et 59 ans  
Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Quel que soit le quintile d'appartenance, les voyages sont presque exclusivement effectués en voiture. Seuls les plus aisés utilisent l'avion (8 % des voyages). La hiérarchie des principaux motifs de voyages reste conforme à celle observée au niveau global : les voyages se font principalement pour visiter la famille (30 %), ensuite pour les vacances (24 %) et enfin pour des déplacements de loisirs de plus courte durée (22 %). Les plus modestes se distinguent toujours des autres quintiles par une part importante de voyages de courte durée. Le poids des coûts d'hébergement constitue un véritable handicap pour les individus à bas revenu, ainsi 60 % de leurs voyages sont effectués dans la journée (39 % chez les plus aisés), 24 % ont une durée comprise entre 1 et 3 nuits (31 % chez les plus aisés) et seulement 16 % ont une durée supérieure à 4 nuits (30 % chez les plus aisés).

Ce morcellement des voyages, chez les moins fortunés, doit être perçu moins comme une multiplication des voyages de courte durée (qui restent proches de la moyenne en valeur absolue 1,5 contre 1,1 en moyenne), que comme de réelles restrictions sur la durée des séjours (le

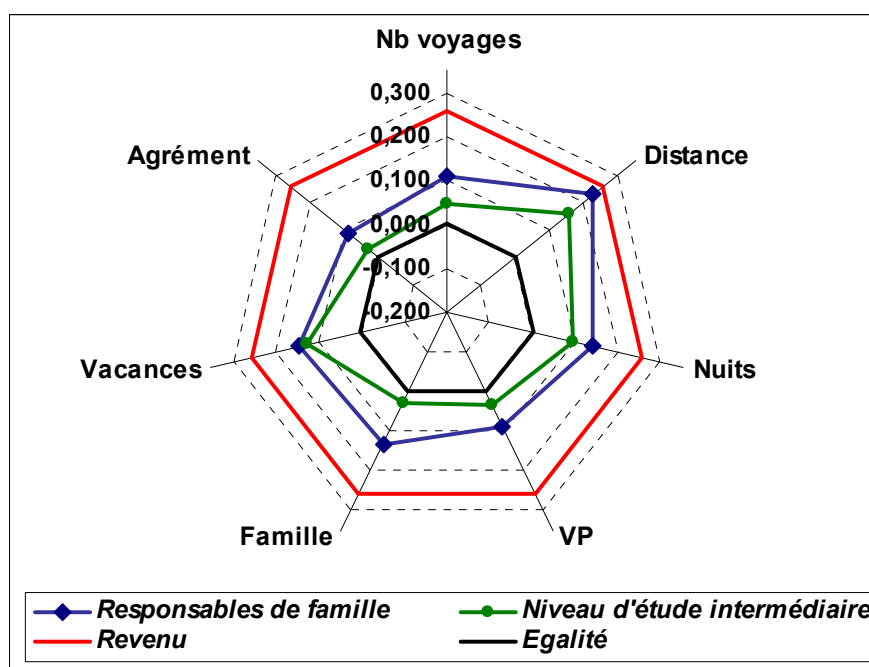


nombre de nuits d'absence sur l'année passe de 8,9 à 19,4 du 1<sup>er</sup> au dernier quintile). Tout se passe comme si les possibilités hébergement (amis, parents, offre commerciale ou résidence secondaire) conditionnaient l'intensité des voyages réalisés dans l'année. Or ces possibilités apparaissent d'autant plus étendues que le revenu est élevé.

#### 2.2.2.4. Une mesure des inégalités

Mesurées grâce aux indices de concentration, les inégalités de mobilité à longue distance sont plus fortes chez les individus vivant en famille que chez les célibataires et les jeunes couples (Graphique 105). Très importantes sur les distances parcourues (0,226), elles ne se limitent cependant pas à cet indicateur. Le nombre de nuits d'absence est également significativement influencé par le revenu (0,138), de même que la fréquence des voyages (0,110). On constate également que sur une population relativement homogène d'individus de niveau d'études intermédiaire, les inégalités verticales de niveau de mobilité, bien que plus réduites, se maintiennent.

**Graphique 105 : Indices de concentration des niveaux et des comportements de mobilité à longue distance, chez les responsables de famille\***



Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie  
 \*Chefs ou conjoints appartenant à un ménage motorisé d'au moins un actif et dont la PR a entre 25 et 59 ans  
 Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Note : Cette représentation Graphique permet de visualiser les inégalités verticales de mobilité à longue distance des individus. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation d'égalité parfaite

Parmi les principaux motifs de déplacements, ce sont les vacances qui sont les plus subordonnées au revenu du ménage (0,146), ces inégalités perdurent chez les ménages de niveau d'études

intermédiaire (0,125). A l'inverse, les visites à la famille, relativement dépendantes du revenu au niveau global, y sont beaucoup moins sensibles, une fois le niveau d'études déterminé. Quant aux inégalités portant sur les voyages d'agrément, elles sont faibles au niveau global et encore plus réduites chez les individus de niveau d'études intermédiaire. Notre analyse montre en effet que ce type de voyages apparaît comme un substitut aux vacances pour les familles à bas revenu.

### **2.2.3. En résumé, des voyages très dépendants des revenus**

Les familles expérimentent des conditions de voyage particulières. Les voyages sont effectués à plusieurs, ils se font essentiellement pour des motifs de loisirs et de tourisme et sont soumis au rythme scolaire des enfants... Ces caractéristiques rendent la mobilité particulièrement complexe et coûteuse à organiser au regard de la situation des couples ou des célibataires. Certainement plus que pour les autres ménages, la mobilité des familles, fait appel à de véritables savoir-faire mêlant ressources financières, capacités d'organisation et d'apprentissage. Nous avons en effet pu observer que si le revenu limite considérablement les possibilités d'hébergement des familles et par conséquent leur mobilité, il n'est pas la seule contrainte à prendre en compte : la mobilité est également liée au niveau de diplôme du ménage. Néanmoins, sur une population de niveau culturel moyen, la dimension financière reste un frein majeur : en particulier parce que l'offre du marché en matière d'hébergement, reste inaccessible pour les familles modestes. Celles-ci ont également moins accès aux réseaux d'hébergement gratuit par manque de réseau de sociabilité ou du fait de l'attrait plus faibles des hébergements proposés par les proches [Caire, 2003].

De fait les ménages à bas revenu partent moins fréquemment en vacances et les résultats laissent penser qu'ils substituent à ce type de déplacement des voyages d'agrément de courte durée, souvent réalisés dans la journée. Néanmoins on ne peut exclure le cas de certaines familles, souvent les plus populaires, pour lesquels voyager ne fait pas partie du « paysage culturel ». Ces familles ne se déplacent pas, sans pour autant qu'il soit ici question d'exclusion [Périer, 2000 ; Urbain, 2002].

## **2.3. Les retraités**

### **2.3.1. Les retraités âgés de 60 à 74 ans**

#### **2.3.1.1. *La solitude réduit la mobilité des seniors***

L'analyse des pratiques de mobilité à longue distance met en évidence d'importantes différences liées au statut matrimonial des individus après 60 ans (Tableau 94). Les couples se singularisent du reste de la population par leur nombre important de nuits d'absence. Cela tient à leur plus

grande disponibilité temporelle, mais aussi au fait qu'ils sont nombreux à posséder une résidence secondaire<sup>1</sup>. A l'inverse le fait de vivre seul réduit la mobilité des retraités les plus jeunes<sup>2</sup>. En outre, ceux-ci disposent de possibilités d'hébergement non-marchand, moins favorables, souvent limitées aux parents et aux amis.

**Tableau 94 : Niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 60-74 ans**

	<b>Retraités en couple</b>	<b>Rapport à la moyenne</b>	<b>Retraités seuls</b>	<b>Rapport à la moyenne</b>
Nombre de voyages	4,9	+4 %	2,9	-38 %
Distances (km)	4682	+19 %	3221	-18 %
Nuits d'absence	29,2	+53 %	19,8	+4 %

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

Par rapport aux familles de 25-59 ans, chez les couples de retraités, les motifs de sociabilité et d'agrément diminuent au profit des vacances, qui motivent plus d'un voyage sur trois. L'absence de conjoint se traduit par une baisse de la mobilité qui affecte tous les motifs à l'exception de ceux liés à la sociabilité amicale qui doublent (de 0,2 à 0,4 voyages) (Graphique 63).

Toujours par rapport aux familles, l'équipement en voiture particulière diminue modérément au sein des couples de jeunes retraités : 86 % des retraités en couple appartiennent à un ménage motorisé, soit 10 points de moins par rapport aux familles. Ainsi, même après 60 ans, plus de 4 voyages sur 5 se font en voiture particulière lorsque les individus vivent en couple. Les plus de 60 ans se déplacent souvent en car, du fait de leur plus grand attrait pour les voyages en groupe (associations de retraités, voyages organisés). Mais le recours, déjà faible, aux modes de transports collectifs semble être amené à se ralentir encore avec l'augmentation de la motorisation des ménages retraités. Lorsqu'ils vivent seuls, à peine plus d'un tiers des seniors demeurent motorisés (36 %). De fait les comportements modaux s'orientent davantage vers les modes collectifs. La diminution de l'usage de la voiture se fait en faveur du train et dans une moindre mesure du car et de l'avion (Graphique 81).

Chez les couples comme chez les personnes seules, l'absence de voiture au sein du ménage se traduit par une diminution significative des niveaux de mobilité (Tableau 95). A cet âge, disposer d'une voiture particulière est également le reflet d'un plus grand dynamisme et d'une réelle

<sup>1</sup> D'après les calculs de Pochet et Schéou [2002], réalisés à partir de l'enquête Budget de Familles INSEE 1995, près d'une résidence secondaire sur deux appartient à un ménage de plus de 60 ans. Environ 13 % des ménages dont la personne de référence à plus de 60 ans en possède une.

<sup>2</sup> Du fait de leur plus grande espérance de vie et parce qu'elles épousent généralement des hommes plus âgés qu'elles, les retraités vivant seuls sont en grande majorité des femmes (80 %). Ces ménages sont légèrement plus âgés (68 ans) et plus urbains que leurs homologues vivant en couple. La féminisation des ménages est à l'origine de la plupart des différences mises en évidence entre les couples et les personnes vivant seules. En effet les caractéristiques de localisation et d'âge des hommes seuls sont les mêmes que celles observées parmi les couples.

autonomie. Cependant même motorisées, les personnes seules voyagent moins que leurs homologues vivant en couple. S'il est aisé de percevoir l'influence positive de la vie à deux sur les niveaux de mobilité, les distances parcourues, qui se révèlent être plus élevées chez les ménages d'une seule personne, peuvent surprendre. Elles s'expliquent par l'attrait singulier des personnes vivant seules pour les voyages à l'étranger (15 % des voyages et 61 % des distances contre 8 % des voyages et un tiers des distances chez les couples).

**Tableau 95 : Niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 60-74 ans selon la motorisation du ménage**

	Retraités en couple		Retraités vivant seuls	
	Motorisés (86 %)	Non motorisés (14 %)	Motorisés (36 %)	Non motorisés (64 %)
Nombre de voyages	5,3	2,3	4,8	1,8
Distances (km)	5023	2603	6350	1463
Nuits d'absence	31,4	15,5	27,0	15,7

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 2.3.1.2. Analyse et mesure des inégalités

A titre préliminaire, il convient de souligner que l'on n'observe pas de réelle perte de niveau de vie entre les familles (25-59 ans) et les couples de 60-74 ans. La situation des personnes seules de la même tranche d'âge apparaît plus fragile. Il s'agit en effet le plus souvent de femmes, n'ayant en général jamais exercé d'activité professionnelle et ne percevant qu'une pension de réversion [David et Starzec, 1996].

Les niveaux de mobilité à longue distance des retraités les plus jeunes sont très fortement discriminés selon le revenu du ménage (Tableau 96). Si les écarts entre quintiles extrêmes sont si importants, c'est sans doute parce que « [la retraite] est l'âge où les disparités dans les conditions de vie, cristallisées et amplifiées tout au long de la vie, sont les plus larges » [Pochet et Schéou, 2002, p 31]. Ainsi mesurées grâce aux indices de concentration les inégalités sont de même ordre, voire plus importantes encore que les inégalités de revenu.

**Tableau 96 : Ecarts inter-quintiles et indices de concentration des niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 60-74 ans**

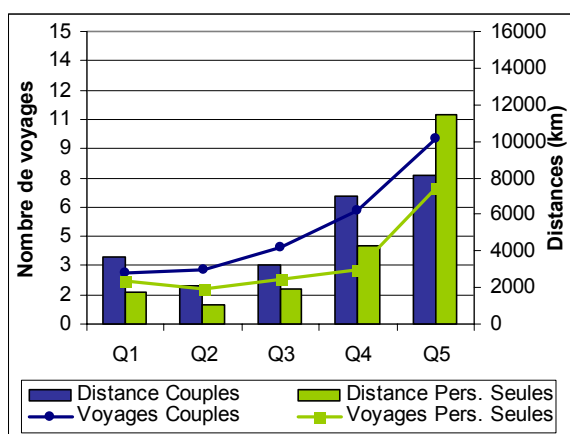
	Retraités en couple		Retraités vivant seuls	
	Q5/Q1	Indice de concentration	Q5/Q1	Indice de concentration
Nombre de voyages	3,6	0,277	3,2	0,236
Distances (km)	2,2	0,265	6,6	0,439
Nuits d'absence	2,6	0,216	2,4	0,204

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

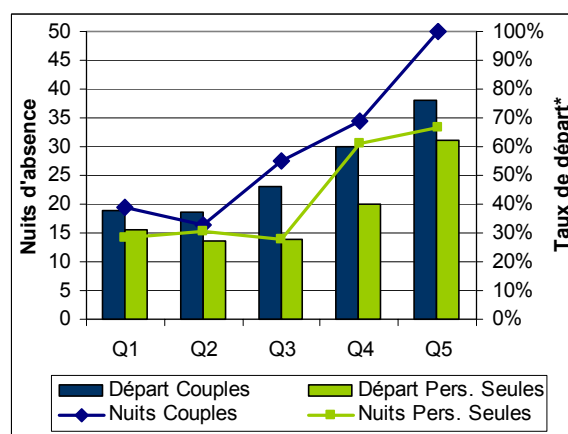
Parmi les retraités en couple, on observe une gradation progressive et régulière des niveaux, des

plus modestes jusqu'aux retraités les plus fortunés qui s'affranchissent largement des contraintes d'âge et de génération : ils réalisent ainsi 9,5 voyages par an, parcourent 8200 km et s'absentent près de 50 nuits, ce qui les distingue très nettement des retraités des autres quintiles (Graphique 106, Graphique 107).

**Graphique 106 : Nombre de voyages et distances parcourues selon le revenu, chez les retraités de 60-74 ans, en couple ou seuls**



**Graphique 107 : Nuits d'absence et taux de départ selon le revenu, chez les retraités de 60-74 ans, en couple ou seuls**



\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Parmi les personnes seules de la même tranche d'âge, l'évolution des niveaux de mobilité selon le revenu se caractérise par un décrochage vers le haut des retraités rattachés aux deux derniers quintiles, alors que les différences sont très faibles entre les trois premiers quintiles (Graphique 106, Graphique 107). Enfin, quel que soit leur statut matrimonial, l'augmentation des revenus se traduit par des activités plus diversifiées.

Étant donné la forte incidence de la motorisation sur les niveaux de mobilité, nous proposons ci-dessous d'analyser les inégalités en distinguant les individus selon la motorisation ou la non-motorisation de leur ménage de rattachement. Lorsque l'analyse par quintile ne peut être effectuée, les commentaires seront fondés sur la valeur des indices de concentration.

#### Les retraités des ménages motorisés : une forte polarisation des niveaux

Parmi les couples motorisés (86 %), lorsque l'on limite l'analyse aux seuls retraités des ménages motorisés, les écarts entre quintiles extrêmes sont encore plus prononcés qu'au niveau global (Tableau 97). En revanche, chez les personnes seules, appartenant à un ménage motorisé (36 %), les écarts sont un peu moins forts. Ils proviennent pour l'essentiel d'une nette augmentation des niveaux de mobilité des plus aisés, les niveaux demeurant relativement indifférenciés parmi les autres quintiles.

**Tableau 97 : Ecart inter-quintiles et indices de concentration des niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 60-74 ans, ménages motorisés**

	Retraités en couple		Retraités vivant seuls	
	Q5/Q1	Indice de concentration	Q5/Q1+Q2	Indice de concentration
Nombre de voyages	4,2	0,260	2,3	0,179
Distances (km)	3,8	0,270	6,5	0,396
Nuits d'absence	3,1	0,200	2,5	0,182

*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

### Les retraités des ménages non-motorisés

Lorsque les retraités vivent dans un couple non motorisé (14 %), les inégalités sont significativement réduites (Tableau 98). Bien que ces résultats reposent sur un échantillon réduit de non-motorisés (95 individus), et restent donc sujet à caution, ils laissent toutefois penser qu'à cet âge la non-motorisation est subie, soit du fait de la faiblesse des revenus, soit à cause de l'état de santé, ce qui limite pour tous les opportunités de sorties. Parmi les personnes seules non motorisés (64 %), le revenu permet incontestablement de distinguer une classe de privilégiés, mais son impact sur le reste de la population est moins évident.

**Tableau 98 : Ecart inter-quintiles et indices de concentration des niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 60-74 ans, ménages non motorisés**

	Retraités en couple		Retraités vivant seuls	
	Q5/Q1	Indice de concentration	Q5+Q4/Q1	Indice de concentration
Nombre de voyages	<i>n.s</i>	-0,048	1,9	0,168
Distances (km)	<i>n.s</i>	-0,228	1,9	0,175
Nuits d'absence	<i>n.s</i>	0,023	2,2	0,143

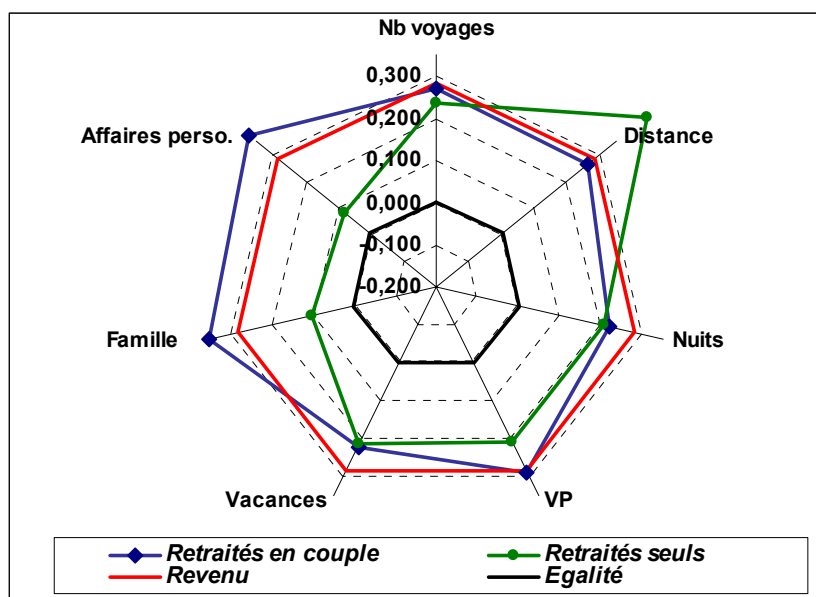
*Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie*  
*n.s : résultats non significatifs, effectif insuffisant*

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

### **2.3.1.3. En résumé, une mobilité de longue distance très inégalitaire**

La mobilité des plus de 60 ans est fortement dépendante du niveau de vie (Graphique 108). Elle varie également selon le niveau de motorisation qui fortement différencié selon le revenu et qui en reprend donc certains effets. Néanmoins l'impact direct du revenu sur la mobilité reste très significatif. Il se caractérise par un net détachement vers le haut des comportements des plus aisés, chez les couples comme chez les personnes seules.

**Graphique 108 : Indices de concentration des niveaux et des comportements de mobilité à longue distance, chez retraités de 60-74 ans en couple et seuls**



Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Note : Cette représentation Graphique permet de visualiser les inégalités verticales de mobilité à longue distance des individus. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation d'égalité parfaite

Parmi les retraités non-motorisés en couple (14 %), les inégalités sont réduites, elles sont en revanche très importantes parmi les motorisés qui constituent l'essentiel des ménages (86 %). Chez les seniors vivant seuls et disposant d'une voiture (36 %), le plus grand attrait pour les voyages à l'étranger des plus aisés creuse les écarts entre quintiles extrêmes concernant les distances parcourues. Chez les non-motorisés (64 %) les niveaux de mobilité sont très bas et les inégalités un peu plus réduites. Ainsi pour les retraités qui ne disposent pas de voiture particulière, le revenu apparaît moins discriminant. La non-motorisation du ménage s'accompagne d'une mobilité de longue distance réduite quel que soit le revenu. A l'inverse, le revenu conditionne très largement la fréquence, l'éloignement et la durée des voyages des retraités motorisés quel qu'en soit le motif. En plus de l'augmentation de l'intensité des voyages avec le revenu, on observe également une plus grande diversité des activités pratiquées chez les retraités aisés.

## 2.3.2. Les retraités de 75 ans et plus

### 2.3.2.1. Des niveaux de mobilité très faibles

A partir de 75 ans, les handicaps de toute nature se cumulent et pénalisent lourdement la mobilité à longue distance des retraités. En outre, les plus âgés appartiennent à une génération fortement imprégnée d'une culture valorisant peu les loisirs et le tourisme. Moins d'un tiers de ceux qui vivent en couple se sont déplacés au cours des trois mois précédant l'enquête et seulement 19 % de leurs homologues vivant seuls<sup>1</sup>. Ainsi qu'ils vivent seuls ou en couple, les niveaux de mobilité à longue distance des plus âgés sont très inférieurs à la moyenne (Tableau 99). Deux principaux motifs dominent leur mobilité de plus âgés en couple ou seul : les vacances et les visites à la famille.

**Tableau 99 : Niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 75 ans et plus**

	<b>Retraités en couple</b>	<b>Rapport à la moyenne</b>	<b>Retraités seuls</b>	<b>Rapport à la moyenne</b>
Nombre de voyages	2,6	-45 %	1,2	-74 %
Distances (km)	1640	-58 %	1200	-69 %
Nuits d'absence	13,3	-30 %	13,4	-30 %

*Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural*

62 % des individus en couple appartiennent à un ménage motorisé. Ceux-ci utilisent la voiture dans deux tiers des cas, les autres voyages sont effectués en train (22 %) ou en car (11 %). Seules 14 % des personnes de 75 ans et plus vivant seules sont motorisées. La voiture reste leur principal mode de déplacement à longue distance (41 %), mais le train (28 %) et le car (26 %) occupent également une place importante.

La motorisation du ménage apparaît comme la condition au maintien d'une mobilité de longue distance après 74 ans (Tableau 100). En fait, si la voiture offre une plus grande autonomie, chez les individus les plus âgés, elle est également le reflet d'un meilleur état de santé et d'une moindre dépendance physique et intellectuelle. D'ailleurs les comportements modaux des motorisés relativisent un peu la fréquence d'usage de la voiture car les plus âgés ne sont pas toujours disposés à l'utiliser pour des voyages longs qui peuvent s'avérer éprouvants et dangereux. Ainsi, même parmi ceux qui disposent d'une voiture l'usage des autres modes est significatif.

<sup>1</sup> Parmi les personnes seules de 75 ans et plus, les femmes sont encore plus nombreuses que chez les 60-74 ans, elles représentent 85 % des individus de ce sous-groupe.



**Tableau 100 : Niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 75 ans et plus selon la motorisation du ménage**

	Retraités en couple		Retraités vivant seuls	
	Motorisés (62 %)	Non motorisés (38 %)	Motorisés (14 %)	Non motorisés (86 %)
Nombre de voyages	3,6	1,0	3,5	0,8
Distances (km)	2240	680	4808	633
Nuits d'absence	18,3	5,3	27,6	11,2

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 2.3.2.2. Analyse et mesure des inégalités

Les conditions économiques d'existence des plus âgés contrastent également avec le niveau de vie de leurs cadets, en particulier ceux vivant en couple. Ce niveau de vie plus faible s'explique par des revenus moindres issus des périodes d'activité et par l'importance des carrières incomplètes chez cette population. On observe ainsi une mauvaise ventilation des individus par quintile, qui ajoutée aux faibles effectifs disponibles et au taux de départ relativement réduit au sein de ce groupe, posent d'importants problèmes de représentativité dès lors que l'on distingue les individus selon leur quintile d'appartenance. Nous limiterons donc notre approche à l'analyse des coefficients de concentration.

Globalement, sur l'ensemble des indicateurs considérés, les indices de concentration reflètent des degrés d'inégalités très importants et même souvent supérieurs aux inégalités de revenu (Tableau 101). Chez les couples, l'impact du revenu se maintient parmi les retraités motorisés. Chez les couples non-motorisés, il convient d'être prudent car l'appréciation de la situation repose sur un échantillon limité. Les niveaux paraissent toutefois moins subordonnés au revenu, et tout se passe comme si les contraintes liées à l'âge l'emportaient sur le revenu en réduisant les niveaux de mobilité pour tous.

**Tableau 101 : Indices de concentration des niveaux de mobilité à longue distance des retraités de 75 ans et plus selon le revenu**

	Retraités en couple			Retraités vivant seuls		
	Global	Motorisés	Non motorisés*	Global	Motorisés*	Non motorisés
Nombre de voyages	0,284	0,253	0,116	0,338	0,113	0,336
Distances (km)	0,220	0,204	-0,038	0,420	0,163	0,323
Nuits d'absence	0,220	0,230	-0,217	0,304	0,276	0,238
Revenu	0,276	0,286	0,239	0,279	0,269	0,268

\*Effectif faible résultats peu significatifs

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

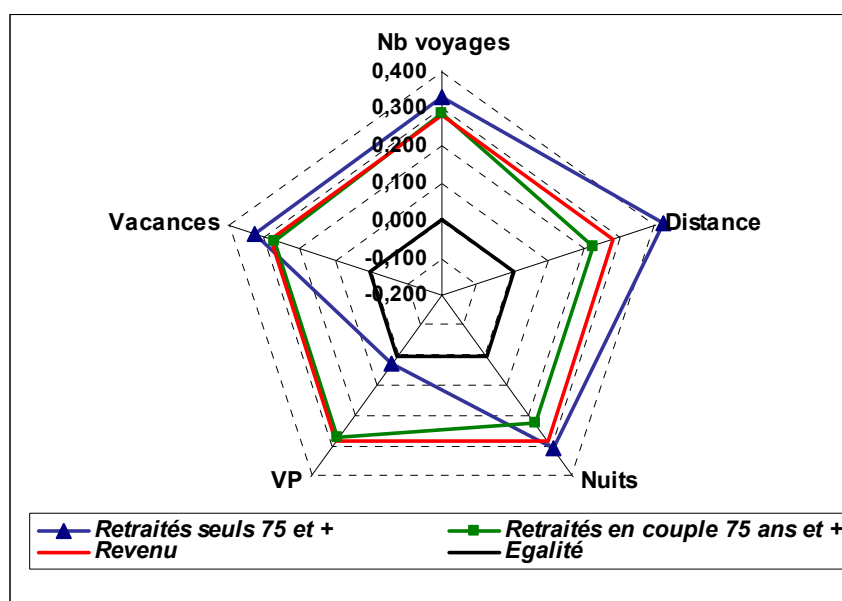
Parmi les personnes seules, les inégalités de mobilité mesurée au niveau global sont les plus fortes de la population. Ces indices diminuent faiblement lorsque l'on se restreint aux individus

non motorisés, majoritaires au sein de ce groupe. Chez les personnes motorisées les inégalités sont un peu plus faibles mais les résultats sont assez peu significatifs.

### 2.3.2.3. En résumé, des inégalités plus prononcées parmi les personnes seules

Après 75 ans, parmi les handicaps qui limitent la mobilité à longue distance des individus, le revenu pénalise plus lourdement les personnes seules que celles qui vivent encore en couple (Graphique 109). Ces dernières subissent des degrés d'inégalités qui les rapprochent des 60-74 ans en couple.

**Graphique 109 : Indices de concentration des niveaux et des comportements de mobilité à longue distance, chez retraités de 75 ans et plus, en couple et seuls**



Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Note : Cette représentation Graphique permet de visualiser les inégalités verticales de mobilité à longue distance des individus. Elle permet de positionner le niveau de ces inégalités par rapport aux inégalités de revenus et par rapport à une situation d'égalité parfaite

Parmi les personnes seules de plus de 75 ans, les indices de concentration calculés sur les niveaux de mobilité sont supérieurs aux inégalités de revenu. Il semble que le niveau de vie apparaisse ici, comme un révélateur d'inégalités plus larges que celles relatives à la sphère économique : les plus modestes sont en effet souvent les plus isolés et les personnes dont l'état de santé est le moins bon

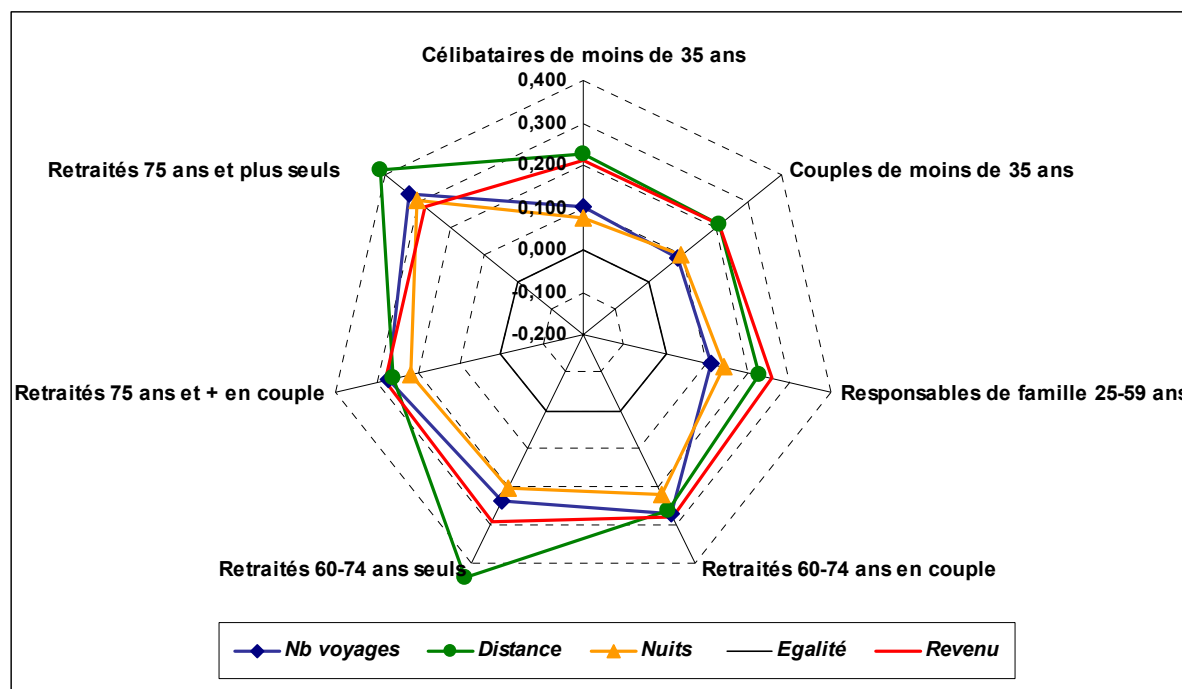
### **3 - EN CONCLUSION : DES MOBILITÉS DE LONGUE DISTANCE DISTINCTIVES**

La mobilité à longue distance pour motifs personnels offre une autre facette de la mobilité : celle qui s'inscrit dans le temps affranchi des contraintes professionnelles et domestiques, encore très présentes en fin de semaine. Sans être exceptionnelle, cette mobilité plus occasionnelle, rompt avec la routine du quotidien et relève le plus souvent de décisions familiales. L'analyse proposée dans cette partie, permet d'avancer que les inégalités de mobilité s'inscrivent très nettement dans le temps hors travail, celui qui conduit les individus à plus de 100 km de leur domicile. Cette approche prolonge également les questionnements liés aux modes d'appropriation du temps libre que nous avons commencés à appréhender dans le chapitre précédent dédié à la mobilité de fin de semaine. En conclusion nous souhaiterions revenir sur les principaux résultats mis en évidence.

#### **3.1. Les inégalités de mobilité à longue distance touchent tous les ménages**

Les inégalités de mobilité à longue distance sont présentes chez tous les individus, indépendamment des caractéristiques du ménage de rattachement (Graphique 110). C'est après 60 ans qu'elles sont le plus prononcées, en particulier chez les personnes vivant seules. L'analyse des niveaux de mobilité selon le revenu met en évidence un clivage important entre d'un côté des retraités aisés, adeptes de loisirs et de vacances, souvent propriétaires d'une résidence secondaire, et disposant d'un réseau relationnel étendu et d'un autre côté, des retraités peu enclins à se déplacer à longue distance par incapacité physique, manque de moyen de transport et d'argent, et subissant parfois un isolement relationnel important.

Chez les individus en âge d'être actif, les écarts selon le revenu sont moins importants. Chez les célibataires comme chez les couples, seules les distances parcourues apparaissent fortement influencées par le revenu. Les destinations lointaines restent réservées aux plus aisés, tandis que la fréquence des voyages et le nombre de nuits d'absence sont assez indifférenciés. La mobilité des couples avec enfant fait émerger de nouvelles problématiques qui l'écarte du schéma précédent. Le fait de se déplacer à plusieurs augmente tous les coûts (transport, hébergement, activités ...) et suppose le respect des périodes de vacances scolaires qui sont les plus prisées et donc les plus chères. Ainsi, chez les familles les inégalités portent sur tous les indicateurs de niveaux et sont en moyenne de même ordre que les inégalités de revenu.

**Graphique 110 : Indices de concentration des indicateurs de niveaux de mobilité individuelle à longue distance selon le ménage de rattachement**

Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie  
 Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

Ces résultats vont dans le sens des précédents travaux conduits sur la mobilité non locale. Ainsi, l'approche dynamique menée par Orfeuill et Soleyret [2002] montre plutôt une dégradation de la situation entre 1982 et 1994 : sur la période on observe en effet un rattrapage des catégories modestes concernant la mobilité locale qui ne se vérifie pas sur la mobilité à longue distance (tous motifs confondus) : « sur ce segment, la croissance est même légèrement plus élevée dans les catégories les plus aisées de la population » [Orfeuill, Soleyret, 2002, p. 216]. De même, si on se limite au motif de vacances on observe un très net ralentissement des départs depuis 1999 [Viard, 2002]. « La réalité des mobilités vacancières est complexe et contrastée : les mobilités individuelles s'affirment et se diversifient, mais leur diffusion sociale apparaît comme assez bloquée et leur pratique toujours très ségrégative, avec, même des disparités accusées face aux départs multiples » [Cazes et Potier, 2002, p. 51].

### 3.2. La motorisation du ménage : une condition nécessaire mais pas suffisante

Pour certains, la démocratisation progressive de la motorisation est étroitement liée à l'évolution de la place qu'occupent les vacances et les loisirs extérieurs au domicile dans notre société [Rauch, 2003]. Il est vrai que ce mode est de loin le plus utilisé pour les voyages de longue distance et qu'il semble bénéficier d'une faible substituabilité.

Cependant, alors que durant la semaine, l'accès individuel au volant exerçait un pouvoir homogénéisateur sur les niveaux et les comportements de mobilité, en matière de mobilité à longue distance, face à la diversité des ressources mobilisées, la motorisation intervient comme une condition nécessaire mais pas suffisante pour voyager. Ainsi les différences entre quintiles restent très prononcées parmi les individus rattachés à un ménage motorisé quel que soit le type de ménage. Les difficultés rencontrées sur ce segment de la mobilité dépassent donc les questions liées à l'accès aux modes. La généralisation de l'accès à la voiture particulière, conclusion à laquelle semble nous conduire l'examen des pratiques de semaine, ne permettrait donc pas de gommer les fortes inégalités qui traversent ce segment de la mobilité, aujourd'hui fortement valorisé et en expansion.

### **3.3. Des inégalités qui se matérialisent principalement sur la fréquence des voyages**

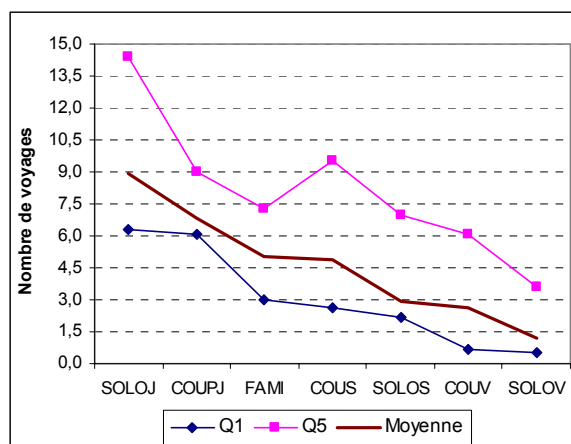
La mobilité à longue distance est une mobilité coûteuse et donc susceptible de marginaliser durablement les plus vulnérables, déjà confrontés aux difficultés du quotidien. Les dépenses investies dépassent la simple sphère du transport puisque l'accès à certaines activités, notamment les loisirs et les vacances, suscite des coûts élevés, auxquels s'additionnent souvent des frais d'hébergement une fois sur place.

La saisie rétrospective des déplacements à longue distance pour motifs personnels montre que le nombre de voyages réalisés dans l'année et les distances qui leur sont associées font plus que tripler du 1<sup>er</sup> au dernier quintile. En revanche, la répartition des voyages par motif reste stable quels que soient le revenu et la position de l'individu dans le cycle de vie. En résumé, tous les motifs de déplacement augmentent dans des proportions similaires avec le revenu. On peut donc avancer, qu'à notre échelle d'observation, il n'existe pas d'activités réservées aux plus aisés et d'autres aux plus modestes.

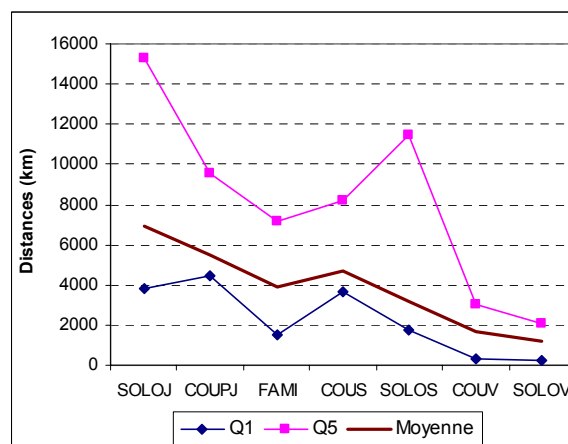
L'autre résultat sur lequel il convient d'insister est l'intensité avec laquelle les activités à plus de 100 km sont pratiquées par les plus aisés. En effet, la fréquence des voyages augmente plus que proportionnellement avec le revenu, ce qui confère à la mobilité de longue distance le statut d'une consommation supérieure alors que l'évolution des niveaux de mobilité quotidienne s'apparente à celle d'une consommation primaire. D'une manière générale, quel que soit le groupe de cycle de vie analysé, on observe un très net accroissement des niveaux de mobilité des individus rattachés au dernier quintile qui se distinguent significativement de la moyenne (Graphique 111, Graphique 112). Ce résultat laisse penser que si la mobilité à longue distance est

entrée dans la norme, sa pratique régulière reste encore l'apanage des classes aisées. L'augmentation des distances résulte à la fois de la multiplication des voyages, mais également d'un éloignement du domicile en moyenne plus important chez les individus du dernier quintile qui se déplacent plus fréquemment au-delà des frontières nationales.

**Graphique 111 : Nombre de voyages par quintile extrême selon le type de ménage de rattachement**



**Graphique 112 : Distances parcourues par quintile extrême selon le type de ménage de rattachement**



\*Calculé sur les trois mois précédant l'enquête

Les individus appartenant à un ménage dont la PR est étudiante ne sont pas pris en compte dans la typologie

Source : ENT 1993-1994, agglomérations d'au moins 20 000 habitants, hors agglomération parisienne et rural

### 3.4. Des difficultés multiples qui ont tendance à se cumuler

Au plan global, nous avons pu mettre en évidence, l'impact du capital culturel sur la mobilité de longue distance. Les analyses réalisées laissent penser qu'il existe une culture spécifique de la mobilité à longue distance selon le niveau d'études : les plus diplômés, se déplacent indépendamment de leurs revenus tandis que les individus rattachés aux ménages faiblement diplômés semblent se conformer aux normes en vigueur dans leur milieu puisque même les plus aisés ont des niveaux de mobilité assez faibles. Cependant, les effets propres du revenu et du niveau d'études n'ont pas pu être testés par manque d'effectif. Il reste que la forte sensibilité au revenu de la mobilité à longue distance renvoie à la diversité des ressources individuelles et collectives qu'elle requiert et qui se trouvent comme condenser autour des questions de revenu. Nous revenons ci-dessous sur les principaux points identifiés :

- Au-delà des aspects purement économiques, la mobilité à longue distance dépend également de l'étendue du réseau relationnel, puisque les visites à la famille ou aux amis constituent la première motivation des voyages (36 % des voyages). Or, un résultat bien

connu est que les relations de sociabilité sont cumulatives<sup>1</sup> de sorte que les plus aisés jouissent d'une plus grande sociabilité, offrant en retour de plus fréquentes opportunités de voyages. Ainsi, si l'on admet que les activités de temps libre peuvent constituer la base de nouveaux liens sociaux, on peut également avancer que celles-ci les supposent aussi.

- En outre, l'importance des relations interpersonnelles à distance dépend également des possibilités de recours à l'hébergement gratuit, qui jouent sur les durées d'absence. Rappelons que l'hébergement chez des amis ou des parents est de loin le premier mode de logement puisqu'il est privilégié dans plus de la moitié des voyages (55 %) d'au moins une nuit. De fait, les individus les plus aisés sont également ceux qui ont le plus de possibilités de congés à moindres coûts. En plus d'un réseau relationnel plus étriqué, on peut faire l'hypothèse d'une attractivité plus réduite des hébergements proposés par les proches des ménages à bas revenu, de même que l'incapacité matérielle à pouvoir recevoir (logement de petite taille, absence de chambre d'amis...).
- La mobilité de longue distance fait également appel à de réelles compétences d'anticipation et d'organisation, inégalement réparties au sein de la population et capables d'exclure ceux qui en sont privées. Les aptitudes requises<sup>2</sup> sont cumulatives et entretenues par une pratique régulière. Elles résultent de processus d'apprentissage individuels et générationnels qui fonctionnent à l'échelle familiale mais également à celle de toute une société [Ceriani et al., 2004]. Le retard accumulé par les plus modestes dans ce domaine est très préjudiciable notamment parce que le travail de sélection et de choix face à une offre variée et diffuse est d'autant plus difficile à opérer que le budget est serré. Cette inexpérience contribue à entretenir le clivage entre les hyper-informés complètement autonomes et maîtrisant les outils et les codes en rapport avec leurs pratiques et ceux ayant besoin d'un fort degré d'encadrement pour préparer leur départ.
- Enfin et pour conclure sur ce point, on évoquera l'impact des barrières psychologiques

<sup>1</sup> « Si l'on considère la hiérarchie sociale, un individu a des relations avec ceux qui sont en dessous de lui plus qu'avec ceux qui sont au-dessus de lui. Schématiquement, plus on est haut dans la pyramide sociale, plus on a de relations. Le principe n'est donc pas la substitution mais la multiplication des contacts », [Degenne et al., 2002, p. 83].

<sup>2</sup> « La décision de partir hors de son environnement quotidien et le choix de la destination parmi une large palette démontre la compétence du touriste à se positionner dans un réseau complexe et articulé. Par le nécessaire dépassement de l'échelle locale, le touriste est capable d'appréhender l'espace de façon réticulaire, et non pas de façon « territoriale », c'est-à-dire par des cercles concentriques ou aires continues ; et les guides touristiques qui décrivent l'espace selon des itinéraires, l'aident dans cette entreprise. [...] Cette compétence géographique à choisir des lieux traduit une indéniable stratégie et une capacité d'organisation », [Ceriani et al., 2004, p. 28].

qui se manifestent principalement selon deux modalités. On observe chez certains ménages une absence de désir de partir qui touchent plus particulièrement les générations les plus anciennes mais que l'on retrouve aussi chez d'autres ménages [Périer, 2000]. La mobilité à longue distance lorsqu'elle n'est pas imposée par des obligations familiales ou autres, doit être stimulée par l'imaginaire du départ et du voyage or certains préfèrent surinvestir leur logement (jardinage, bricolage, piscine privée ...) et passer leur temps libre chez eux.

Mais l'imaginaire du départ peut être également entravé par les difficultés du quotidien chez les ménages exposés au chômage et à la précarité. L'absence de désir de partir prend la forme d'une privation, entretenue par la culpabilité, et conduit à l'absence d'autorisation morale à se déplacer [Rauch, 2003].

Il reste que la mobilité à longue distance et les activités qui lui sont associées ne peuvent être appréhendées comme une simple consommation de loisirs, puisqu'elles participent à l'épanouissement individuel et qu'à ce titre, les inégalités qui la traversent s'apparentent à des inégalités de droits sociaux<sup>1</sup> [Caire, 2003]. Or nous l'avons vu, les pratiques de longue distance font face à d'importantes inégalités structurelles.

---

<sup>1</sup> L'égal accès de tous aux vacances figure dans la loi de 1998 de lutte contre les exclusions.





## Conclusion

Dans un objectif de développement durable des mobilités, nous avons tenté d'approfondir la question des inégalités économiques de mobilité, afin d'améliorer les connaissances sur les enjeux sociaux des politiques de transports. L'émergence de nouvelles normes en matière de mobilités, parallèlement à la transformation du phénomène inégalitaire liée à la diffusion des situations de précarité et à l'instabilité du marché de l'emploi, invitaient à reconsidérer les relations entre inégalités de revenu et mobilités. Nous avons également souhaité inscrire ce travail dans le champ de recherche très large consacré aux inégalités, dans la mesure où les difficultés rencontrées pour se déplacer participent selon nous à la production et à la reproduction des inégalités socio-économiques.

Notre travail s'est efforcé de mettre en lumière l'impact de la position sociale des individus, appréhendée à travers leur place dans la hiérarchie des revenus, sur leurs pratiques effectives de mobilité. Les possibilités différenciées d'accès au mode automobile ont été analysées car l'automobile, en modifiant les rapports à l'espace et au temps, rend possible des schémas de mobilité qui s'imposent dorénavant à tous. Les différentes formes de flux cycliques (mobilité quotidienne et de fin de semaine, voyages) qui caractérisent les mouvements récurrents ou plus exceptionnels des individus dans des espaces familiers ou lointains, ont été prises en compte.

Malgré des limites, il nous semble que cette approche apporte au final toute une série d'éléments de compréhension et d'éclaircissements sur les liens entre inégalités économiques et mobilité. Elle ouvre également des pistes de réflexion pour une meilleure prise en compte des préoccupations en matière d'équité sociale dans la gestion d'une mobilité durable. En guise de conclusion nous souhaiterions revenir sur la portée et les limites de notre méthode ainsi que sur les principaux enseignements de ce travail. Nous présenterons enfin les apports qu'il est possible d'en tirer dans la perspective d'une approche « durable » des mobilités.

## 1 - PORTÉE ET LIMITES DES CHOIX MÉTHODOLOGIQUES

L'intégration des différentes échelles spatio-temporelles de réalisation des déplacements a permis de fournir une approche globale de la mobilité, telle qu'elle peut être obtenue grâce aux enquêtes statistiques classiques sur la mobilité (Enquêtes Ménages Déplacements, Enquêtes Nationales Transport). Sur chaque segment examiné, il s'agissait de mesurer et d'interpréter les inégalités économiques de pratiques de mobilité individuelle à partir d'indicateurs simples permettant, sinon de recomposer la complexité du phénomène, tout au moins d'en présenter les différentes dimensions. A défaut de pouvoir mener une approche systémique des mobilités de semaine, de week-end et de longue distance, la prise en considération de ces diverses composantes avait pour but de rendre compte des liens et des articulations éventuels entre les logiques inégalitaires opérant sur les différents segments considérés.

Nous avons inscrit notre démarche dans une compréhension macroscopique de l'influence du revenu sur les mobilités. Les niveaux et les comportements de mobilité individuelle ont systématiquement été rapportés au revenu par unité de consommation du ménage. Des indices de concentration portant sur les principaux indicateurs de mobilité ont également été calculés, puis mis en parallèle avec l'ampleur des inégalités de revenu. Nous avons ainsi pu quantifier l'effet du revenu sur les pratiques de mobilité de l'ensemble de la population. Cette approche transversale nous a permis de délivrer la thématique des modes de saisie traditionnels, axés sur des approches catégorielles et souvent focalisées sur les situations de pauvreté et d'exclusion.

Afin de mener une analyse « toutes choses égales par ailleurs » du rôle du revenu, des efforts particuliers ont été consentis pour contrôler les effets des autres facteurs de différenciation (âge, activité, composition du ménage, localisation). Nous sommes conscients de l'intérêt, mais aussi des limites de cette décorrélation systématique. En effet, ce faisant nous avons probablement minoré l'impact du revenu étant donné la spécificité de cette variable qui entretient des liens étroits avec la plupart des caractéristiques socio-économiques des individus. Mais peut-on réellement isoler un effet « pur » du revenu sans courir le risque de le sous-estimer ? Cette solution nous a paru moins dommageable que celle consistant à attribuer au revenu des effets qui peuvent résulter de la position dans le cycle de vie, de la génération d'appartenance ou encore de la localisation résidentielle. Par ailleurs, au fil de l'exposé, nous avons signalé quelques incertitudes quant à la fiabilité de certains écarts du fait de la petite taille des échantillons disponibles. Les problèmes d'effectifs constituent assurément une limite de ce type d'approche, dès lors que l'on souhaite désagréger finement l'analyse afin de mettre en évidence un « effet propre » du revenu.

Les partis-pris méthodologiques de notre travail et notamment la volonté de raisonner à grande échelle à partir d'enquêtes statistiques globales sur la mobilité, imposent certaines restrictions, en particulier pour ce qui concerne la prise en compte d'individus aux profils socio-économiques « atypiques ». Très hétérogènes dans leurs caractéristiques sociales, ces individus (femmes isolées avec enfant, actifs à temps partiel, chômeurs ou autres inactifs bénéficiaires des minima sociaux) sont souvent mal représentés dans les enquêtes classiques. Ces personnes sont pourtant susceptibles de rencontrer plus de difficultés que les autres pour se déplacer, car elles sont davantage exposées à la précarité et à la flexibilité des lieux d'emploi, comme aux difficultés d'accès à la voiture particulière. Par ailleurs, les différentes sources bibliographiques évoquées dans le premier chapitre de notre travail soulignent la montée de ces situations socio-économiques au cours des dernières décennies. Si les données dont nous disposons ne nous ont pas permis de rendre compte de l'impact de la diffusion de nouvelles formes d'inégalités, on peut néanmoins s'interroger sur les moyens à mettre en œuvre pour mieux intégrer ces transformations sociétales plus que transitoires, dans l'analyse statistique de la mobilité.

Enfin, malgré la prise en compte des spécificités des segments de la mobilité analysés et l'intégration des déterminants socio-économiques traditionnels (cycle de vie, occupation, genre...), le système explicatif du rôle du revenu que nous proposons n'est sans doute pas complet. D'autres variables peuvent venir sensiblement modifier la corrélation entre le niveau de vie et les pratiques de mobilité. Il s'agit notamment de facteurs de nature différente comme les valeurs, les modèles culturels ou les événements biographiques dont les effets n'ont pu être testés empiriquement. Cette limite nous paraît particulièrement gênante concernant l'analyse des pratiques de mobilité « hors contraintes ». En effet, on peut penser que lorsque les obligations de déplacements (professionnels, scolaires, domestiques) sont fortes, l'écart entre les besoins de mobilité (exprimés ou non exprimés) et les aspects réels (mobilité effective) est susceptible d'être plus réduit. A l'inverse lorsque le contexte est plus ouvert, d'autres critères qu'il est plus difficile d'appréhender, comme les motivations subjectives ou les parcours individuels, peuvent venir brouiller l'effet du revenu. Nous l'avons constaté dans l'analyse de la mobilité à longue distance : lorsque les contraintes de déplacements diminuent, les dispersions en matière de niveaux de mobilité s'accroissent et les éléments explicatifs disponibles dans les données ne permettent pas toujours de donner une intelligibilité aux écarts observés.

Ainsi, nous ne prétendons pas répondre aux nombreuses questions qui restent encore en suspens dans l'analyse des inégalités de mobilité. Notre travail doit être appréhendé en complémentarité avec des analyses qui s'appuient sur des données plus spécifiques (quant aux populations

enquêtées) et plus régulières (quant au suivi temporel). Des approches axées sur l'évaluation des dépenses monétaires que les ménages consacrent à leurs déplacements permettraient également de compléter judicieusement notre travail focalisé sur les pratiques de mobilité. Il convient de souligner à ce propos que le système statistique sur les déplacements est encore très mal armé pour mener des analyses statistiques fines sur les relations entre coûts de déplacement et mobilité analysée, même si l'on se restreint à la mobilité quotidienne. A l'exception de l'enquête nationale transport, les enquêtes ménages n'offrent pas d'information sur le kilométrage annuel des voitures possédées. Quant aux enquêtes Budget de Familles ne permettent pas à elles seules d'estimer les dépenses de mobilité car si elles distinguent les différents postes transport (achat, usage, entretien), elles n'offrent pas la possibilité de rapprocher ces dépenses d'un type d'usage particulier des véhicules (usage spécifiquement urbain ou pour la « longue distance », usage quotidien ou de fin de semaine...). De plus, elles sous-estiment certaines dépenses peu fréquentes. L'amélioration des outils permettant de rendre compte des dépenses consenties par les ménages pour se déplacer améliorerait significativement la portée des résultats.

Concernant les futures Enquêtes Ménages Déplacements, un recueil systématique de l'information capitale que constituent les revenus, à l'instar du mode de saisie retenu dans l'Enquête Nationale Transport, serait souhaitable. De même, des efforts mériteraient d'être poursuivis pour mieux rendre compte des pratiques de week-end et de longue distance. Une meilleure connaissance des inégalités de pratiques de mobilité passe par le développement de données permettant de suivre les mêmes individus sur les différents segments de la mobilité. Ces moyens importants nous semblent à la mesure des enjeux sociaux soulevés par la place prééminente qu'occupent les mobilités dans les modes de vie contemporains.

Au final, il reste que la méthodologie utilisée dans ce travail ainsi que les indicateurs présentés (accès au volant, taux de motorisation par UM) présentent un intérêt certain dans la compréhension des inégalités de mobilité. Par leur caractère relativement simple et intuitif, ils peuvent être facilement reproduits et par là même, complétés, validés ou nuancés. Les résultats de nos analyses, que nous rappelons ci-dessous, plaident selon nous pour un suivi longitudinal des pratiques de déplacement sur la base des outils et des méthodes proposés.

## **2 - PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'APPROCHE EMPIRIQUE**

Notre travail empirique offre des visions complémentaires de l'impact du revenu sur les mobilités dans la mesure où différentes échelles spatio-temporelles de réalisation de la mobilité sont envisagées. Afin de mettre en évidence les logiques inégalitaires que nous avons pu identifier et leurs éventuelles interactions, nous proposons une relecture transversale des résultats présentés dans les chapitres de la thèse autour de quatre points qui nous semblent essentiels : le premier propose une grille de lecture d'ensemble de l'impact du revenu, le deuxième analyse comment l'accès à l'automobile s'intègre au système d'explication proposé et enfin les deux derniers points mettent en lumière le rôle d'autres variables socio-économiques et leurs effets réciproques sur les inégalités de mobilités.

### **2.1. Un système explicatif fondé sur le degré de contrainte**

Au terme de ce travail, il nous semble possible de fonder un système explicatif du rôle du revenu sur les mobilités basé sur la thématique du « contraint / non contraint ». Cette thématique transversale, à laquelle nous nous sommes abondamment référés au cours de notre exposé, permet d'interpréter les inégalités de mobilité observées. L'impact du niveau de vie apparaît en effet comme une fonction décroissante du degré de contraintes spatiales et temporelles auquel sont soumises les activités. Ce système explicatif se décline à deux niveaux : selon le segment de mobilité analysé et selon la position dans le cycle de vie.

#### **2.1.1. Des contraintes variables selon le type de mobilité**

Tout d'abord, notre travail a permis de montrer que la hiérarchie des niveaux de mobilité respecte la hiérarchie des revenus, en d'autres mots, les individus les plus aisés sont aussi les plus mobiles. Toutefois, si les disparités sont perceptibles sur toutes les composantes de la mobilité, ce sont les pratiques de longue distance qui participent le plus au creusement des écarts entre individus situés à l'extrémité de l'échelle des revenus.

Au quotidien, devant l'obligation de tous de se déplacer (pour le travail, les études, l'alimentation...), les pratiques de mobilité sont, pour une grande majorité des individus, assez peu sensibles au revenu. Sur l'ensemble de la population, les écarts observés entre quintiles extrêmes varient dans un rapport de 1 à 1,1 pour le nombre de déplacements et de 1 à 1,4 pour les distances parcourues et les vitesses. Les inégalités qu'il est possible de déceler s'opèrent par le bas, car malgré l'importance des contraintes spatio-temporelles qui participent au nivellement des pratiques, certains individus demeurent à l'écart de cette tendance moyenne. Il s'agit souvent

d'individus très démunis, sans activité professionnelle.

Les pratiques de mobilité apparaissent nettement plus distinctives lorsque les choix existent : choix dans la réalisation ou non de l'activité, choix du type d'activités, du lieu, de la période... Ainsi lorsque le contexte est plus « libre », la sensibilité au revenu des déplacements s'accroît. Les déplacements de fin de semaine restent relativement encadrés par les achats, le travail ou les études, en particulier le samedi. Le week-end, l'impact du revenu se manifeste essentiellement dans des pratiques très différenciées de mobilité non locale. Tous types de déplacements confondus (locaux et non locaux) les individus du dernier quintile se déplacent 1,7 fois plus souvent et parcourent 2,4 fois plus de kilomètres que ceux du premier quintile.

Quant aux voyages de longue distance, effectués chaque année pour motifs personnels, nous avons mis en évidence qu'ils demeureraient très fortement liés aux ressources monétaires du ménage. Sur ce segment de la mobilité, les écarts entre quintiles extrêmes varient dans un rapport de 1 à 2,9, de 1 à 3,3 et de 1 à 2, concernant respectivement le nombre de voyages, les distances parcourues et le nombre de nuits d'absence. Pour ce type de déplacements, les inégalités s'opèrent par le haut dans la mesure où les niveaux de mobilité des plus aisés se distinguent très nettement de ceux des classes moyennes. Bien que les week-ends, les vacances, les courts séjours en France ou à l'étranger, sont perçus comme de nouvelles normes sociales, ces pratiques restent le terrain d'expression privilégié des classes aisées.

Ainsi il en va de la mobilité comme d'un bien de consommation dérivé, dont la nature changerait en fonction des activités qu'elle permet d'accomplir. En raisonnant par analogie, la mobilité locale de semaine apparaît comme une consommation de première nécessité tandis que la mobilité de longue distance de fin de semaine ou annuelle fait encore partie des consommations dites « supérieures ». Les effets du revenu sur les pratiques de déplacement sont donc hétérogènes et ils se donnent à voir très différemment selon les segments de la mobilité analysés.

### **2.1.2. Des contraintes variables selon l'étape du cycle de vie**

Le raisonnement autour de la thématique « contraint / non contraint » permet également d'interpréter l'impact du revenu, une fois le champ d'analyse circonscrit à un segment particulier de la mobilité.

En semaine, l'incidence du revenu varie en fonction de la plus ou moins forte rigidité des programmes d'activités qui dépend de l'âge, des étapes du cycle de vie et de la situation professionnelle des individus. C'est en partie parce que les emplois du temps quotidiens des retraités sont les plus « libres » qu'on observe une corrélation étroite entre le revenu et leurs

pratiques de mobilité. Le poids des appartenances sociales sur la structure des déplacements est particulièrement visible chez les jeunes retraités, du fait des habitudes et des expériences accumulées qui cristallisent les inégalités socio-économiques de départ. L'âge allant, l'accumulation de handicaps de toutes sortes (physiques, psychiques, isolement relationnel...) gomme progressivement les inégalités de mobilité en réduisant les opportunités de déplacement du plus grand nombre.

La comparaison entre les pratiques de semaine des actifs et des femmes au foyer, appartenant à la même tranche d'âge, offre également une bonne illustration de ce résultat. Pour les actifs, rejoindre chaque jour le lieu de travail est une nécessité « économique », de fait les pratiques de mobilité apparaissent relativement indifférenciées. En revanche, chez les femmes au foyer, si les tensions spatio-temporelles qui pèsent sur les déplacements sont bien réelles, notamment lorsqu'il s'agit d'accompagner les jeunes enfants, leurs emplois du temps demeurent davantage modulables. C'est pourquoi l'impact du revenu sur les pratiques de mobilité de ce sous-groupe est plus significatif que chez les actifs. Le niveau de vie du ménage définit le degré de liberté qui régit l'organisation des modes de vie des femmes au foyer. Il oriente les possibilités d'accès à la mobilité motorisée et par là même, le choix du (ou des) lieux d'approvisionnement, le choix de l'établissement scolaire des enfants, choix souvent réduits à l'offre de proximité pour les plus modestes. Il influe également sur la fréquence des loisirs extérieurs au domicile, etc... Ainsi, dans toutes les dimensions de leur vie (familiale, sociale, et personnelle), les plus démunies disposent de marges de manœuvre réduites.

En fin de semaine, la hiérarchisation de l'impact du revenu sur les mobilités des différents groupes de cycle de vie est assez similaire à celle observée en semaine. Le revenu reste globalement plus discriminant sur les pratiques des inactifs que des actifs. Pour tous, son influence est plus significative du fait de l'importance croissante du temps « hors contraintes ».

Enfin, l'analyse des inégalités de mobilité de longue distance réalisée annuellement pour motifs personnels nous a conduit à considérer les individus selon le type de ménage d'appartenance. Sur ce segment de la mobilité, les freins financiers touchent les ménages à chaque étape du cycle de vie et ils se doublent de « freins culturels » plus ou moins importants selon la génération d'appartenance. Toutefois si l'étude des pratiques de mobilité à longue distance fait émerger de nouvelles problématiques, la compréhension du rôle du revenu ne s'écarte pas complètement du schéma d'explication précédent. C'est en effet parmi les jeunes retraités qui disposent de plus de temps libre et qui ont encore la capacité physique d'en tirer profit que les inégalités sont les plus fortes. En milieu de cycle de vie, les voyages réalisés par les familles sont les plus dépendants du



revenu et cela tient aux coûts financiers importants liés au départ d'une famille en vacances, renforcés par le respect des rythmes scolaires qui limite les occasions d'absence aux périodes les plus coûteuses.

## **2.2. Le rôle primordial de l'automobile**

Pour chaque type de mobilité analysé, il nous a paru indispensable de tenir compte des possibilités d'accès à l'automobile dans la réalisation des schémas de déplacements. Avant de revenir sur l'impact de la voiture particulière sur les inégalités de mobilité, nous rappelons brièvement les inégalités d'accès à ce mode.

### **2.2.1. Des conditions d'accès différenciées**

Pour commencer, il convient de rappeler que la relation à l'automobile varie selon le segment de mobilité considéré. Durant la semaine, les emplois du temps étant les plus individualisés, c'est la possibilité effective de conduire régulièrement une voiture qui est déterminante. Le week-end, en dépit de meilleures possibilités d'accompagnement en voiture, l'accès individuel au volant reste le facteur qui influe le plus sur les pratiques. Le rapport à l'automobile change pour ce qui concerne les voyages pour motifs personnels. Dans ce cas, l'enjeu porte sur l'équipement ou non du ménage. En effet, les ménages non motorisés apparaissent manifestement et durablement à l'écart des pratiques de longue distance. L'absence de voiture particulière au sein du ménage traduit également pour le plus grand nombre un manque de revenu pour voyager. Cependant, parmi les ménages équipés, les pratiques de longue distance restent fortement différenciées.

L'indicateur d'accès effectif au volant montre que la part des accédants varie globalement entre 37 % et 78 % du premier au dernier quintile. Ce différentiel est encore plus accentué parmi les retraités, alors qu'il se réduit très fortement parmi les actifs (entre 66 % et 88 % d'accédants entre les deux extrémités de la hiérarchie des revenus). En matière d'équipement automobile des ménages, on constate que 53 % des ménages du premier quintile disposent d'une voiture particulière contre 96 % des foyers les plus aisés. Cependant, si les situations de non-équipement ne sauraient s'expliquer exclusivement par le manque de revenu (les effets d'âge et de génération jouent également), nous avons pu mettre en évidence qu'en milieu de cycle de vie, elles concernent pour l'essentiel des ménages économiquement vulnérables (*cf.* Chapitre 3). Ainsi, parmi les ménages dont la personne de référence est âgée de 25 à 59 ans, un tiers des foyers appartenant au premier quintile ne sont pas équipés contre seulement 2 % des plus aisés.

La conduite automobile, déterminante dans les pratiques de semaine, creuse les écarts entre

accédants et non-accédants. En permettant de mieux gérer les tensions qui gouvernent les emplois du temps, elle élargit considérablement le champ des possibles. Ce faisant, on aurait pu s'attendre à une plus forte influence du revenu sur les pratiques de mobilité des individus accédants. En réalité il n'en est rien, nos analyses ont en effet montré que les inégalités de mobilité sont significativement plus réduites parmi ceux qui disposent d'un accès effectif au volant. Le revenu discrimine mieux les pratiques de mobilité de semaine des non-accédants.

Le non-accès au volant est plus ou moins subi selon les revenus : il se traduit par un mode de vie citadin garantissant une bonne accessibilité aux lieux pour les plus aisés, mais par une fréquence plus faible des déplacements parmi les plus modestes. Ainsi si les plus riches semblent s'en passer, les plus pauvres n'accédant pas au volant rencontrent quotidiennement des difficultés dans leurs déplacements.

Au bilan, on retiendra que les inégalités de mobilité de semaine et de fin de semaine sont toujours plus fortes parmi ceux qui ne peuvent conduire régulièrement. L'automobile joue comme un réducteur d'inégalités en matière de mobilité locale.

### **2.2.2. Un pouvoir « homogénéisateur » dépendant du type de mobilité...**

Au quotidien, les inégalités de mobilité déjà faibles observées au plan global diminuent encore parmi les accédants au volant. Il s'agit là d'un résultat majeur de notre travail. En effet, nous avons montré que parmi les individus disposant d'un accès effectif et régulier au volant, le revenu n'exerce plus d'impact sur les pratiques de mobilité. En d'autres mots, entre le haut et le bas de la distribution des revenus, on se déplace aussi fréquemment, sur des distances identiques et en y consacrant autant de temps.

Néanmoins, cette uniformisation n'est que temporaire, puisque le week-end on observe de nouveau des inégalités sur les pratiques de mobilité des accédants au volant. Dans ce contexte moins contraint, les effets additionnels du revenu se concentrent sur les déplacements de loisirs et sur les « grandes » sorties de week-end. Tout se passe comme si les coûts financiers de la mobilité, consentis durant la semaine afin de répondre aux exigences du quotidien, entravaient la mobilité dite « libre » de fin de semaine lorsque les budgets sont serrés et rendaient plus inaccessibles les activités souvent coûteuses de loisir. Si la moindre participation sociale des plus modestes le week-end peut également s'expliquer par des modèles culturels moins tournés vers l'extérieur, les réajustements financiers qu'implique le standard de mobilité imposé au quotidien constituent vraisemblablement une piste de recherche intéressante, que nous aurions souhaité approfondir davantage.

La mobilité de longue distance réalisée pour motifs personnels étant plus familiale, nous avons tenu compte du niveau de motorisation du ménage pour analyser les pratiques. Disposer d'une voiture particulière apparaît comme une condition nécessaire mais pas suffisante à la réalisation de déplacements à longue distance. Parmi les ménages motorisés, les inégalités de pratiques de mobilité à longue distance demeurent très significatives, quelles que soient les étapes du cycle de vie du ménage. L'accès à la voiture particulière ne garantit pas l'accès aux voyages qui sont aujourd'hui fortement valorisés dans la société. Ceux-ci nécessitent des capacités d'organisation et génèrent des coûts (hébergement, activités...) qui dépassent souvent les questions de transport.

### **2.2.3. ...et des programmes d'activités**

L'accès au volant permet de rapprocher les pratiques de mobilité quotidienne d'individus opposés dans la hiérarchie des revenus. Comme nous venons de le rappeler, cette faculté de nivellement offerte par l'accès au volant varie selon le segment de la mobilité considéré. Soulignons qu'au quotidien, cet effet dépend également des programmes d'activités.

En milieu de cycle de vie, chez les actifs, les inégalités de mobilité quotidienne disparaissent complètement parmi les accédants au volant. En d'autres termes, chez les hommes comme chez les femmes, les actifs les plus aisés et les plus modestes utilisent, en moyenne, de manière identique leur véhicule. En revanche, les niveaux et les comportements des femmes au foyer accédantes ne sont pas totalement homogènes. Les plus aisées gardent des niveaux légèrement supérieurs à ceux des plus modestes mais surtout leurs motifs de déplacements sont plus diversifiés.

En somme, lorsque les programmes d'activités sont plus ouverts, les modèles culturels sous-jacents restent déterminants et cela en dépit des possibilités d'accès au volant.

## **2.3. D'autres sources de différenciations : cycle de vie, génération et genre**

Les pratiques de mobilité suivent les différentes étapes du cycle de vie de l'individu. Il existe un cycle de vie de la mobilité qui fait écho au cycle de vie de l'individu et qui est somme toute assez proche du cycle de vie de la motorisation. Nous revenons ci-dessous sur l'impact des effets de génération et de genre sur les inégalités observées selon les étapes du cycle de vie.

### **2.3.1. Des inégalités accentuées parmi les anciennes générations**

La motorisation s'est progressivement diffusée des plus aisés vers les plus modestes, puis des hommes vers les femmes. Les inégalités économiques d'accès à la mobilité motorisée sont ainsi

nettement plus prononcées parmi les générations les plus anciennes. Cela tient pour l'essentiel au retard accumulé par les femmes. Leur moindre participation à la vie professionnelle et les rôles sociaux fortement sexués au sein de ces générations, rendent les femmes moins autonomes que les hommes dans leur accès à la mobilité motorisée.

Parmi les générations les plus anciennes, le revenu ne discrimine pas l'accès au permis de conduire des hommes, en revanche chez les femmes, seules les plus aisées en ont prioritairement bénéficié. Les inégalités concernant l'accès au permis de conduire conditionnent par la suite les inégalités d'équipement et de motorisation du ménage. C'est parmi les individus âgés, en particulier ceux qui vivent seuls et qui sont majoritairement des femmes, que les inégalités d'équipement en automobiles sont les plus prononcées. La dynamique générationnelle a permis de réduire fortement ces inégalités, toutefois elle semble aujourd'hui se ralentir. On observe en effet une diminution du taux d'accession à la motorisation des ménages les plus jeunes [Chauvel, 1998 ; Gallez et al., 1997]. Cette diminution bien réelle serait même pour partie compensée par une plus grande solidarité inter-générationnelle (prêt ou don de véhicule, aide à l'achat... ) [Augello et Feiltler, 1999]. Ce fléchissement de la dynamique générationnelle mériterait d'être confirmé à partir de données plus récentes.

Compte tenu des différentiels importants observés en matière d'accès à la mobilité motorisée, les inégalités de pratiques sont globalement plus prononcées parmi les retraités quel que soit le segment de la mobilité considéré. Le changement de mode de vie aux âges élevés, caractérisé par le passage au second plan des déplacements fortement contraints, fait apparaître des schémas de mobilité quotidiens distincts selon les revenus. Les plus aisés se déplacent plus souvent, notamment du fait de l'importance qu'occupent les activités de loisirs dans leur emploi du temps. Ils témoignent d'une bonne maîtrise du champ spatial, alors que les plus modestes se déplacent le plus souvent à proximité de leur domicile.

De même, parmi les anciennes générations, les pratiques de longue distance sont très fortement corrélées au revenu. Elles opposent les retraités aisés, en couple et motorisés, adeptes de loisirs et de vacances parmi lesquels les possesseurs de résidences secondaires ne sont pas rares, aux retraités modestes, seuls et non motorisés subissant quelques fois un isolement relationnel sévère. A l'inverse, c'est parmi les jeunes générations d'adultes célibataires ou en couple, que l'influence du revenu sur la fréquence des voyages est la plus réduite. Toutefois, au sein de ces jeunes générations, les écarts se creusent concernant l'accès aux destinations les plus lointaines.

### **2.3.2. Des inégalités persistantes chez les femmes**

Les inégalités « sexuées » de mobilité se manifestent principalement sur les conditions d'accès à la mobilité motorisée qui déterminent ensuite les inégalités de pratiques de mobilité de semaine.

Nos analyses ont permis de mettre en évidence que si le revenu n'intervenait pas sur les conditions d'accès au permis des hommes, il restait discriminant chez les femmes, et pas seulement parmi les plus âgées. Le renouvellement générationnel se traduit par une très nette réduction de l'ampleur des inégalités « sexuées », mais celles-ci ne disparaissent pas pour autant. Il ressort de notre travail que l'accès des jeunes hommes au permis est indépendant du revenu tandis que le fait d'appartenir à un ménage modeste diminue sensiblement la probabilité des jeunes filles d'obtenir leur permis avant 25 ans. Pour celles-ci, l'acquisition du permis semble pour partie conditionnée à l'exercice d'une activité professionnelle alors qu'il fait partie du « bagage de base » d'entrée dans la vie adulte chez les jeunes hommes. En milieu de cycle de vie, on constate ainsi d'importantes inégalités chez les femmes au foyer, même parmi les plus jeunes. Chez les actives l'obtention du permis, moins dépendante du revenu, reste toutefois un peu plus inégalitaire que chez les actifs.

De même, l'accès individuel au volant des femmes est plus sensible au revenu que celui des hommes. Lorsqu'un véhicule est « en partage » au sein du ménage, il est prioritairement attribué à l'homme. Les inégalités de mobilité de semaine étant plus prononcées parmi les non-accédants au volant, les femmes apparaissent globalement plus désavantagées que les hommes dans la résolution de leur emploi du temps quotidien. En revanche, chez les accédants au volant, on n'observe pas de différentiels hommes/femmes. De même les inégalités de pratiques de mobilité de fin de semaine et de longue distance ne sont pas dépendantes du genre.

### **2.4. L'influence de la dimension spatiale**

Au cours de notre analyse nous nous sommes également interrogés sur l'influence du contexte spatial sur les inégalités économiques de mobilité. D'autres interrogations se sont portées sur les logiques compensatoires existant entre les pratiques de semaine, de week-end et de longue distance, selon le lieu de résidence. L'intégration de variables spatiales dans l'analyse des déplacements nous a également conduits à formuler un certain nombre de constats concernant les modalités différenciées d'investissement de l'espace. Nous revenons brièvement sur les résultats de ces questionnements car ils restent, selon nous, encore peu aboutis.

### **2.4.1. Sur l'accès au mode automobile**

Rappelons préalablement que les variables de positionnement spatial (taille de l'agglomération de résidence et localisation au sein du bassin de vie) interviennent sur les inégalités d'accès à l'automobile. C'est assez logiquement dans les zones où l'accessibilité est essentiellement fondée sur les moyens de transport individuels motorisés que les inégalités d'équipement sont les plus faibles. En rural, la voiture apparaît comme un bien de première nécessité. Au sein des ménages en âge d'être actif (25-59 ans) les niveaux d'équipement varient de 91 % à 98 % du premier au dernier quintile, alors que cette part fluctue entre 68 % et 99 % dans l'agglomération parisienne.

Le fait de disposer ou non d'au moins une voiture est assez peu sensible à la localisation au sein de l'agglomération, notamment à Lyon. En revanche le « nombre de voitures par unité de motorisation » qui propose une mesure de la motorisation normée à la taille du ménage, montre que les disparités se resserrent du centre à la périphérie. Une localisation résidentielle éloignée du centre est une incitation forte à la multimotorisation des ménages.

Logiquement, plus la dépendance automobile est importante, moins les inégalités de motorisation des ménages sont prononcées. Les difficultés d'accès à l'emploi et au logement ont fait de la mobilité motorisée une variable d'ajustement dont les coûts sont souvent mal anticipés. Cela se traduit par un poids budgétaire important pour les ménages à bas revenu, plus souvent contraints dans le choix de leur lieu de résidence. Diverses études ont ainsi montré que la prise en compte des coûts de transport associés à une localisation résidentielle éloignée du centre reste secondaire chez les ménages, souvent focalisés sur le coût du logement [Berri et al., 2001 ; Orfeuil et Polacchini, 1999 ; Sechet et Quintin, 2001]. Le renchérissement de la mobilité (augmentation du prix des carburants, dispositifs réglementaires concernant la limitation du trafic automobile...) ne semble pas encore en mesure de modifier l'arbitrage entre coût du logement et coût de transport, dans le sens d'un rééquilibrage de l'attention portée au coût des déplacements.

### **2.4.2. Sur les pratiques de mobilité**

En semaine nous avons pu mettre en évidence, au sein des individus dépendant d'un tiers dans l'accès à la mobilité motorisée, que les inégalités étaient exacerbées en périphérie. Chez les scolaires résidant en première ou deuxième couronne de l'agglomération lyonnaise, la meilleure motorisation des ménages aisés facilite les accompagnements en voiture et rend ainsi possible le choix de l'établissement scolaire. A l'inverse, la plupart des scolaires des ménages modestes fréquente l'établissement de leur secteur et bien qu'ils parcourent quotidiennement moins de

kilomètres que les plus aisés, ils consacrent plus de temps à leurs déplacements. De même, parmi les étudiants de périphérie, les plus modestes, moins motorisés que les autres, effectuent quotidiennement de longs trajets pour rejoindre leur lieu d'études. Aux âges élevés, une localisation résidentielle centrale préserve l'autonomie de ceux qui ne peuvent accéder à la mobilité motorisée alors qu'en périphérie plus d'un tiers (34 %) des retraités ne se déplacent plus quotidiennement (19 % des résidents du centre).

La taille des échantillons disponibles et l'hétérogénéité du champ spatial pris en compte n'ont pas systématiquement permis de mesurer le niveau des inégalités de mobilité selon la localisation résidentielle dès lors que l'on tient compte des caractéristiques socio-démographiques des individus et de leurs possibilités d'accès au volant. Un lieu de résidence éloigné du centre accentue-t-il les inégalités de mobilité quotidienne ? L'accès au volant allant croissant du centre à la périphérie, a priori, on peut penser que non. Ces réflexions nous conduisent cependant à imaginer les liens entre les inégalités de mobilité de semaine, de week-end et de longue distance selon le lieu de résidence. Compte tenu de la relative homogénéité des pratiques de déplacements observée durant la semaine, l'effort budgétaire induit par l'accès à une norme motorisée est supérieur lorsque les revenus sont limités, en particulier lorsque les individus résident en périphérie : comment cela se traduit-il sur leurs pratiques de week-end et sur la fréquence de leurs voyages ? Les inégalités de mobilité de temps libre sont-elles plus fortes en périphérie ? Quelles interactions peut-on mettre en évidence ? Nous atteignons ici les limites de ce que notre dispositif d'analyse permet d'inférer à partir des données d'enquête. Il conviendrait pourtant de parvenir à mieux préciser les liens multiples entre inégalités de revenu, localisation résidentielle et les différentes formes de mobilité.

### **2.4.3. Des rapports à l'espace différenciés**

Les variables spatiales dont nous avons tenu compte ne se limitent pas à la localisation du lieu de résidence. Au cours de notre analyse, nous nous sommes également préoccupés des espaces de circulation fréquentés par les individus selon leur revenu. Nous avons ainsi montré que les individus aisés disposaient d'une bonne maîtrise du champ spatial et qu'ils s'affranchissaient très largement des barrières géographiques. Cela tient bien entendu au différentiel observé quant à l'accès au mode automobile mais également à l'éventail de choix dont ils disposent pour définir leur lieu de résidence, d'achats, de loisirs... Ainsi, dès le plus jeune âge les modes d'investissement et d'appropriation de l'espace des classes aisées sont sélectifs et stratégiques alors que l'insertion spatiale des plus modestes est davantage basée sur la proximité. Les individus les plus aisés développent des identités territoriales multiples et complexes tandis que

celles des plus démunis se caractérisent par un ancrage résidentiel fort et par des liens faibles avec les espaces lointains.

Au plan local, nous avons mis en évidence que l'orientation des déplacements de semaine était d'autant plus centrale que les revenus étaient élevés. Pour les actifs, cela tient à la forte tertiarisation de l'emploi lorsque l'on s'élève dans la hiérarchie salariale. Or l'emploi tertiaire demeure encore principalement localisé dans le centre. Mais cette inscription plus centrale des déplacements est valable pour tous les sous-groupes analysés, des scolaires aux retraités. Elle doit être rapprochée du choix d'un établissement scolaire renommé, souvent localisé dans les centres urbains, mais également de modes de vie accordant une plus grande place aux activités de loisirs dont la ville est pourvoyeuse.

L'analyse des pratiques de longue distance a montré que, plus les individus sont aisés, plus ils évoluent sur des échelles spatiales étendues qui dépassent souvent les frontières nationales. Les groupes sociaux les plus favorisés ont en effet une plus grande ouverture sur les ressources non locales (amitiés distantes, éloignement familial, réseaux sociaux fournis et dispersés). Rappelons toutefois la spécificité des individus de nationalité étrangère qui souvent malgré leurs faibles revenus, entretiennent des rapports plus ou moins fréquents avec leur pays d'origine. Leurs niveaux de mobilité à longue distance peuvent ainsi être supérieurs à ceux des individus disposant de ressources financières plus importantes. Cet exemple illustre bien la complexité inhérente à l'identification des inégalités de mobilité. En effet la mobilité ne peut être appréhendée comme une dimension autonome car elle s'inscrit à part entière dans les modes de vie qu'elle contribue en retour à modifier.

### **3 - PISTES DE REFLEXION POUR UNE GESTION DURABLE DES MOBILITÉS**

L'identification, la mesure et l'interprétation des inégalités économiques de mobilité constituent selon nous une première étape nécessaire à l'élaboration de politiques publiques efficaces pour lutter contre celles-ci. A ce point de notre bilan, il nous semble donc intéressant de revenir sur quelques pistes de réflexion soulevées par l'analyse. Nous verrons que la prise en considération des enjeux sociaux de la mobilité soulève d'insolubles problèmes concernant les compromis possibles entre des logiques de décision non convergentes. A l'issue de ce travail, il apparaît très nettement que la recherche d'une plus grande justice sociale entre en conflit avec les préoccupations environnementales et/ou économiques et l'on manque cruellement d'outils pour



arbitrer entre ces différentes dimensions.

### **3.1. Subventionner l'accès à l'automobile pour garantir le droit au transport ?**

L'analyse que nous avons menée confirme, si besoin est, que la reconnaissance du droit au transport ne suffit pas à assurer son caractère effectif. L'égalité des chances en termes de mobilité n'est pas acquise et cela en dépit des efforts consentis depuis plusieurs années pour améliorer la qualité et les performances des transports en commun. Les résultats positifs obtenus dans ce domaine demeurent insuffisants face aux normes de mobilité rendues possibles grâce à l'accroissement des potentiels de vitesse. Ces conclusions nous interrogent sur les conditions d'accès au volant des ménages à bas revenu. Nous l'avons vu, le niveau de vie joue de manière directe et indirecte sur l'accès au volant des individus : d'une part les niveaux effectifs d'accès demeurent différenciés selon le revenu, d'autre part la situation des accédants situés au bas de la distribution des revenus est fragile.

#### **3.1.1. Favoriser l'accès au volant de ceux qui en sont exclus ?**

Rappelons préalablement qu'en 1995 dans l'agglomération lyonnaise, alors que 72 % des individus âgés de 25 à 59 ans disposaient d'un accès individuel et régulier au volant, celui-ci était garanti pour moins de la moitié (47 %) des individus du premier quintile alors qu'il concernait 87 % des individus les plus aisés. Nos analyses ont permis de démontrer qu'au sein des individus utilisant régulièrement leur voiture comme conducteur, les inégalités de pratiques de mobilité quotidienne étaient fortement atténuées. Ainsi, tout laisse penser que si les logiques actuelles se poursuivent (étalement urbain, gentrification des centre-villes, spécialisation fonctionnelle et sociale des espaces, précarisation de l'emploi...) rendre le droit au transport effectif conduira à imaginer des réponses visant à garantir l'accès à la voiture particulière.

Dans un contexte d'accentuation de la dépendance automobile, la perspective d'une offre de transport en commun performante apparaît lointaine, tout particulièrement pour les individus les plus modestes qui sont également les plus exposés aux difficultés d'emploi et de logement. Ainsi si l'on admet que la capacité à se déplacer est une nécessité de nos sociétés et que la voiture particulière représente, dans le système actuel, l'outil le plus efficace permettant de garantir cette capacité, favoriser la motorisation des ménages qui en sont exclus peut être rapproché d'une vision rawlsienne du problème. Selon le principe de maximin énoncé par Rawls, aller dans le sens d'une plus grande équité sociale, supposerait en effet de rétablir l'équilibre en matière d'accès individuel à la mobilité motorisée.

Les frais financiers inhérents à la mobilité automobile constituent assurément une limite importante à la motorisation des ménages modestes. La diffusion de voitures à bas coût, comme la Logan ou les voitures d'occasion, représente une partie de la solution. Aux États-Unis des politiques d'aides à la mobilité automobile ont été envisagées sous la forme de prêts à faible taux d'intérêt réservés aux plus modestes [Cervero, 2004]. Il reste cependant que les charges monétaires liées à l'usage (assurance, carburant, stationnement...) et à l'entretien d'un véhicule grèvent le budget des ménages et limitent les dépenses sur d'autres postes de consommation. Loin de disparaître les inégalités sont alors susceptibles de s'accroître dans d'autres domaines (logement, santé, loisirs...), sauf à envisager des mécanismes permettant de subventionner l'entretien et l'usage du véhicule. En la matière, des mesures ciblées pourraient être envisagées.

Jusqu'à présent la plupart des dispositifs mis en place pour faire face aux problèmes de mobilité rencontrés par les plus démunis, laisse dans l'ombre la question de l'accès à l'automobile. Pourtant plusieurs recherches soulignent l'impact que la norme automobile exerce sur ceux qui en sont exclus [Begag, 1994 ; Guédez, 1995 ; Mignot et al. 2001]. « *Elle [l'automobile] distingue ceux qui sont socialement intégrés et son absence renforce par contre-coup le sentiment d'exclusion* » [Guédez, 1995]. Dans ce contexte, l'utilisation des transports publics apparaît souvent comme un pis-aller. Ce sentiment apparaît encore plus nettement dans le discours des jeunes adultes pour qui l'automobile est irremplaçable [Chevallier, 2002 ; Coutard et al., 2001]. Derrière des motivations subjectives liées au statut singulier que revêt l'automobile, en particulier pour les individus modestes, se cachent des revendications tout à fait objectives que fonde l'expérience de difficultés parfois quotidiennes pour se déplacer. Posséder un véhicule particulier s'apparente aujourd'hui à la conquête d'un « ordinaire » [Chevallier, 2002].

L'analyse des pratiques et des discours des acteurs plaide pour une généralisation de l'accès à la voiture particulière. Cette option très concrète entre cependant en conflit avec les objectifs environnementaux assignés aux politiques publiques de transport. Dans sa formulation la plus radicale, l'argumentaire environnemental va à l'encontre de l'amélioration des conditions d'accès à l'automobilité des plus modestes. Cette vision mériterait pourtant d'être nuancée puisque les objectifs de développement durable supposent une prise en compte simultanée des sphères sociales et environnementales. Une société animée par de réelles valeurs de justice sociale peut-elle se satisfaire d'une bonne conscience environnementale acquise sur les dos des plus modestes ? Doit-on se contenter d'observer les tendances actuelles sans jamais s'interroger sur les moyens à mettre en œuvre pour ceux qui sont exclus du système automobile ? Il ne s'agit pas ici d'opposer les réponses collectives proposées par les transports au commun, aux solutions

individuelles offertes par la voiture particulière, mais d'envisager dans leur globalité des modalités concrètes permettant de garantir une plus grande équité en matière de mobilité, sans négliger les logiques économiques et environnementales. A cet objectif ambitieux, il n'existe pas de solution miracle. On peut cependant avancer avec certitude que si les tendances actuelles se poursuivent, les réponses cantonnées au rôle des transports en commun s'avèreront de plus en plus impuissantes et inopérantes face à des impératifs de mobilité croissants et complexes. En outre, continuer de miser exclusivement sur les effets d'un développement continu de l'offre de transport public conduira à une situation économiquement peu soutenable [Orfeuill et Massot, 2005].

De nos analyses, il ressort clairement que la voiture est l'outil du quotidien, si bien que l'automobilité est au cœur des inégalités qui se jouent sur les déplacements routiniers et habituels. Cependant, il apparaît tout aussi nettement que l'accès au volant ne permet pas de réduire toutes les inégalités de mobilité. Pour les déplacements de longue distance, la motorisation du ménage influe peu sur les inégalités. Les voyages, qui sont aujourd'hui fortement valorisés, restent une affaire de revenu. Les questions soulevées par l'analyse des comportements de longue distance sont complexes et les réponses ne dépendent manifestement pas uniquement du système de transports. Outre l'importance qu'occupent les ressources financières et culturelles dans l'élaboration des schémas de mobilité à longue distance, ceux-ci demeurent également étroitement liés aux facteurs biographiques qui ont conduit certains ménages à s'éloigner de leurs parents ou de leur région d'origine. Une analyse plus qualitative permettant de mieux cerner l'écart entre les aspirations des ménages et leurs pratiques effectives, compléterait et préciserait la nature des difficultés rencontrées et les solutions susceptibles d'y remédier. En l'état actuel de nos connaissances, les pratiques de déplacements lointains pour les loisirs et les vacances apparaissent comme un puissant vecteur de différenciation sociale. Ainsi, prises dans leur globalité, les inégalités de mobilité nous renvoient à des questionnements plus larges concernant la répartition des richesses au sein des sociétés contemporaines. Si des réponses très sectorielles peuvent être judicieusement envisagées, elles ne nous dédouanent pas d'une réflexion d'ensemble sur le modèle de cohésion sociale que l'on souhaite construire pour les années à venir.

### **3.1.2. Tenir compte des automobilistes « pauvres »**

Au-delà des conditions d'accès à la motorisation de ceux qui en sont exclus, ce travail nous interroge sur la situation des individus modestes et motorisés. Quels sont les impacts possibles d'un renchérissement du coût de la mobilité sur ceux pour qui l'accès au volant est déjà une

source de difficultés ? A l'heure où l'on évoque de plus en plus la possibilité de pénaliser financièrement les automobilistes pour réguler l'usage de la voiture particulière en ville, il convient de souligner le manque de données permettant d'estimer précisément les conséquences de ces politiques selon la position dans la hiérarchie sociale [Nicolas et al., 2002]. Le renchérissement des coûts de la mobilité a néanmoins toutes les chances de pénaliser fortement ceux qui ont déjà à surmonter d'importantes difficultés pour accéder à l'automobilité [Darbera, 2001]. Toute augmentation est alors susceptible de se traduire par des arbitrages entre les différents postes de consommation et par la démotorisation d'une partie des individus. Que cette majoration des coûts soit motivée par des préoccupations environnementales ou qu'elle résulte du contexte géopolitique (fluctuation du prix du baril de pétrole), dans le système actuel, elle entre profondément en conflit avec les objectifs d'équité dans l'accès aux modes. Des mesures d'aides, sous condition de revenu, pourraient être envisagées pour ceux dont l'usage de la voiture particulière est le plus contraint.

Par ailleurs, dans le chapitre consacré aux inégalités d'équipement automobile des ménages, nous avons vu que les véhicules appartenant aux ménages modestes étaient les plus anciens, vraisemblablement les plus consommateurs d'énergie et les plus polluants. Ainsi lorsqu'ils se traduisent par une augmentation des coûts d'usage des véhicules anciens (comme pour le super plombé) ou l'obligation d'utiliser des automobiles moins polluantes (et donc plus récentes), les principes environnementaux de gestion de la mobilité pénalisent prioritairement les plus modestes. Les lois et les mesures réglementaires (effectives ou potentielles) inspirées par la montée des valeurs environnementales doivent donc impérativement prendre la mesure de leurs implications en termes d'équité sociale [Jemelin et al., 2005 ; Wiel, 2002]. Elles sont en effet susceptibles d'hypothéquer le droit effectif à la mobilité des plus vulnérables si elles ne sont pas modulées socialement [Ascher, 1998]. Loin de remettre en cause la légitimité des questions environnementales, il s'agit ici d'attirer l'attention sur leur impact social car, bien que les différentes dimensions constitutives de la mobilité durable soient irréductibles, le risque est de voir les logiques environnementales prendre le pas sur les enjeux sociaux.

### **3.2. De nouvelles politiques urbaines pour garantir l'accessibilité aux activités ?**

On peut s'interroger sur la réversibilité des tendances qui conduisent au renforcement de la dépendance automobile, notamment si l'on tient compte des menaces que font peser le réchauffement climatique et la contrainte énergétique sur le système actuel. Il reste

qu'aujourd'hui la voiture n'est plus perçue comme un privilège mais comme un bien de base, nécessaire au quotidien. Cependant d'un point de vue social, les réponses axées sur la généralisation de l'accès à l'automobile peuvent être sujet à controverses dans la mesure où elles risquent d'accentuer la ségrégation socio-spatiale<sup>1</sup> [Wiel, 2005]. Derrière la question de l'accès au volant c'est, en effet la problématique du choix (du lieu de résidence, d'achat, de sorties, de loisirs...) qui se dessine. Nos analyses ont montré que les individus aisés qui n'accèdent pas au volant, certes peu nombreux, ne semblent pas rencontrer de difficultés particulières dans l'organisation de leurs déplacements. Ils bénéficient souvent d'une localisation centrale garantissant une bonne accessibilité aux lieux. C'est dans cette direction que des efforts doivent être consentis afin de lutter contre les situations de captivité à un mode (que ce soit l'automobile ou les transports en commun) ou à un lieu. Cela passe bien entendu par une meilleure articulation des politiques de logement, d'urbanisme et de transport, comme le prévoit la loi SRU.

Une plus grande égalité des chances en matière de mobilité suppose de redonner un sens collectif aux choix individuels. Or on le sait, le coût du logement apparaît comme une variable déterminante de la localisation résidentielle. A ce titre, il constitue un puissant levier d'orientation en matière de planification urbaine. Si l'on souhaite réduire les inégalités de mobilité, les efforts doivent s'orienter vers un modèle de croissance urbaine plus dense et moins ségrégué. Cela passe par une amélioration de l'attractivité de l'offre de logements dans les centres urbains, en particulier pour les familles, grâce à la réhabilitation de friches industrielles par exemple. La mise à disposition de logements sociaux et intermédiaires de qualité, bénéficiant d'une bonne accessibilité aux activités, est susceptible d'offrir une alternative crédible à la dispersion de l'habitat. La mixité sociale des espaces pourrait être complétée par une mixité fonctionnelle en agissant sur la localisation des activités. Ces préconisations n'ont pourtant pas toujours la faveur des élus ni parfois des citoyens car derrière ce modèle de redensification plane parfois le souvenir des espoirs déçus des politiques de construction de grands ensembles dans les années soixante-dix. C'est donc aussi sur le plan des représentations et des mentalités qu'il conviendrait d'intervenir pour casser certaines images pourtant bien ancrées. Une organisation plus collective et plus cohérente des modes de vie conditionnera par la suite l'efficacité des transports urbains et la crédibilité des alternatives au « tout automobile ».

Malgré divers textes législatifs témoignant de la volonté de maîtriser l'urbanisation, l'étalement

---

<sup>1</sup> « (...) plus de mobilité facilitée ne signifie pas plus d'équité (le faux nez des politiques à prétention libérale) mais moins de mixité à cause du surcroît de compétition pour l'espace. C'est toute la différence entre l'esprit de la LOTI (le droit à la mobilité) et celui de la loi SRU (le devoir de mixité), l'exacte mesure de ce que la réalité de l'évolution urbaine nous aura appris dans la période située entre les deux lois » [Wiel, 2005, p. 23].

urbain se poursuit en France si bien qu'aujourd'hui c'est au sein des communes rurales de l'espace à dominante urbaine que l'accélération de la croissance démographique est la plus sensible [Morel et Redor, 2006]. Ces évolutions conduisent à une différenciation démographique et sociale des territoires. Aujourd'hui les moyens mis en œuvre par la puissance publique pour agir sur la production urbaine semblent encore très insuffisants. La France se caractérise en effet par une faible maîtrise foncière publique et par un niveau d'intervention limité concernant la construction de logements sociaux. Pourtant les politiques menées dans d'autres pays européens comme l'Allemagne ou les Pays-Bas ouvrent des perspectives encourageantes quant aux conséquences bénéfiques issues des politiques publiques volontaristes. En Allemagne des prêts sont accordés aux logements permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, aux Pays-Bas les politiques d'attribution des logements sociaux intègrent le critère de minimisation des distances domicile-travail, de même les frais réels des déplacements domicile-travail ne sont déductibles des impôts uniquement s'ils sont effectués en transports en commun [Castel, 2004].

Pour parvenir à un mode de croissance urbaine plus cohérent et moins ségrégué, des politiques contraignantes devront être adoptées afin de limiter les installations en périphérie tout en tenant compte des profils sociaux des ménages, au risque de voir s'accroître les processus de relégation urbaine. Il reste que le choix d'un mode de vie périurbain résulte également des aspirations d'une partie des ménages. Pour tenir compte de ces préférences, d'autres solutions, « (...) *sans doute politiquement et financièrement plus réalistes, optent pour une extension urbaine regroupée plutôt qu'éparpillée mais pas obligatoirement autour de la seule agglomération* » [Wiel, 2002, p. 89]. Cette option s'oriente vers une dédensification urbaine qui n'est pas incompatible avec une localisation de l'habitat pavillonnaire et des pôles d'activités sur un modèle plus urbain, grâce à la création de villes multipolaires avec des noyaux de centralités multifonctionnels bien desservis par les transports en commun [Beaucire, 2000].

Si les orientations des politiques d'urbanisme s'avèreront incontestablement décisives concernant la gestion des mobilités, leur efficacité dépendra également de l'évolution des modes de production économique. Pour ne prendre qu'un exemple, il apparaît que la plus grande flexibilité du travail observée au cours des dernières décennies s'est traduite de manière distincte selon la position dans la hiérarchie salariale. Même s'ils travaillent souvent le soir ou durant le week-end, les cadres bénéficient aujourd'hui d'une plus grande souplesse dans l'organisation de leur emploi du temps quotidien ou annuel. A l'inverse, les ouvriers ou les employés ont vu leurs horaires de travail varier, tout en demeurant très rigides. Les horaires et les semaines de travail

décalés, la variabilité des lieux d'emploi (parfois quotidienne), le développement des journées « hachées » dans le tertiaire d'exécution, l'intérim, ne sont plus des modes d'organisation exceptionnels. Ils gagnent de l'importance en particulier parmi ceux qui sont les moins bien armés pour gérer leurs déplacements, surtout lorsque le lieu d'emploi est éloigné du centre et mal desservi. La généralisation de ce mode d'organisation doit impérativement s'accompagner d'une meilleure participation des entreprises face aux difficultés de mobilité rencontrées par certains de leurs salariés.

Dès lors que l'on s'écarte d'un mode d'appréhension strictement sectoriel, les réponses susceptibles de réduire les inégalités de pratiques de mobilité nous renvoient à l'organisation d'ensemble des modes de vie. Le développement économique des sociétés modernes passe et passera encore par une plus grande capacité de mouvement, d'adaptabilité et de réactivité, susceptibles d'entretenir la concurrence entre les individus et les territoires. Dans le même temps, les revendications en matière de respect de l'environnement, fortement soutenues par la population, semblent aujourd'hui gagner du terrain dans les décisions en matière de politiques publiques. La dimension environnementale de la mobilité est progressivement prise en compte par le marché, comme en témoigne les efforts consentis par les constructeurs automobiles pour améliorer les moteurs des véhicules les plus récents (réduction des émissions, baisse de la consommation énergétique). Mais, alors que des points de convergence semblent apparaître entre les logiques de performance économique et de qualité environnementale, les implications en termes d'équité sociale des politiques demeurent encore trop secondaires. Dans ce contexte, la situation des individus dont les possibilités de localisation résidentielle sont fortement réduites et qui ne disposent pas d'un réel choix modal, semble fortement pénalisée, voire menacée.

## Bibliographie

ABDELKRIM CHIKH RABIA. "Transports et parcours. Déplacements des femmes dans les quartiers périphériques", in B. Duhem, J.-L. Gourdon, P. Lassave et S. Ostrowetsky. *Villes et Transports*. Actes du séminaire, Tome 1. Plan Urbain, 1994.

ABRAHAM CLAUDE. "Amertume et acceptabilité des péages (1) : les émeutes du Pont d'Arcole", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, pp. 53-66, 2001.

AFFICHARD JOËLLE et FOUCAULD DE JEAN-BAPTISTE, *Pluralisme et équité - La justice sociale dans les démocraties*, Esprit, 1995, Paris, 261 p.

AGUILERA ANNE. "Services aux entreprises, centralité et multipolarisation. Le cas de Lyon", *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, n°3, pp. 397-422, 2002.

AGUILERA ANNE et MIGNOT DOMINIQUE. "Structure des localisations intra-urbaines et mobilité domicile travail", *Recherche Transport Sécurité*, n°77, pp. 311-325, 2002.

AMAOUCHE M-D., ESTEBE P., EPSTEIN R. et DE DECKER M. *Les politiques publiques de transport et les inégalités socio-territoriales*. Rapport pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. PUCA-PREDIT. Acadie reflexe, 2001, 123 p.

ARMOOGUM JIMMY, *Correction de la non-réponse et de certaines erreurs de mesures dans une enquête par sondage : application à l'enquête Transports et Communications 1993-1994*, Les collections de l'INRETS, 2002, Arcueil, 174 p.

ARNESON R. "Equality and equal opportunity for welfare", *Philosophical Studies*, n°56, pp. 77-93, 1989.

ARNSPERGER CHRISTIAN. 2003, *John Rawls ou la mauvaise conscience du socialisme français*.

[en ligne] Disponible sur

<[http://www.etes.ucl.ac.be/DOCH/DOCH%20125%20\(Arnsperger\).pdf](http://www.etes.ucl.ac.be/DOCH/DOCH%20125%20(Arnsperger).pdf)>, 8 p.

ARNSPERGER CHRISTIAN et VAN PARIJS PHILIPPE, *Ethique économique et sociale*, La Découverte, 2000, Paris, 119 p.

ARTHAUT RÉGIS. "Le budget transports des ménages depuis 40 ans - La domination de l'automobile s'est accrue", *INSEE Première*, n°1039, 2005.

ASCHER FRANÇOIS, *La république contre la ville*, Editions de l'Aube, 1998, 201 p.

ASCHER FRANÇOIS, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Editions de l'Aube, 2001, 110 p.

ATKINSON A.B. "On the measurement of inequality", *Journal of Economic Theory*, n°2, pp. 244-263, 1970.

ATKINSON A.B et BOURGUIGNON F., *Handbook of income distribution. Volume 1*, Elsevier Science, 2000, 958 p.



- ATKINSON A.B, RAINWATER L. et SMEEDING T. "La distribution des revenus dans les pays de l'OCDE", *Recueil de politique sociale*, n°18, 1995.
- ATKINSON TONY, GLAUDE MICHEL et OLIER LUCILE. *Inégalités économiques*. Rapport pour le Conseil d'Analyse Economique. La documentation française, 2001, 385 p.
- AUGELLO DANIEL et FEITLER SIMONE. "Les futurs de l'automobile en ville", *TEC*, n°151, pp. 2-11, 1999.
- BACCAÏNI BRIGITTE. "Les trajets domicile-travail en Ile-de-France. Contrastes entre catégories socio-professionnelles", *Economie et statistique*, n°294-295, pp. 109-126, 1996.
- BAE C.-H. C. "The equity impacts of Los Angeles' air quality policies", *Environment and Planning A*, n°29, pp. 1563-1584, 1997.
- BAILLY JEAN-PAUL. *Les temps de villes*. Rapport pour le Conseil Economique et Social, 2002, 94 p.
- BANISTER DAVID. *Problèmes d'équité et d'acceptabilité posés par l'internalisation des coûts des transports*. Internaliser les coûts sociaux des transports. OCDE-CEMT, 1993.
- BARON JEAN-FRANÇOIS. "La consommation automobile depuis quarante ans - Entretien et réparation, premier poste de dépense", *INSEE Première*, n°844, 2002.
- BASSAND MICHEL, COORNAERT MONIQUE, OFFNER JEAN-MARC et PELLEGRINO PIERRE. "Introduction du numéro "Mobilités"", *Espaces et sociétés*, n°54-55, pp. 7-13, 1989.
- BASSAND MICHEL et KAUFMANN VINCENT. "Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions ?" in M. Bonnet et D. Desjeux. *Les territoires de la mobilité*. Sciences sociales et sociétés, PUF, 2000, pp. 129-140.
- BAUELLE GUY, DARRIS GÉRARD, OLLIVRO JEAN et PIHAN JEAN. "Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages", *Cybergéo : Revue européenne de géographie*, n°287, pp. 1-17, 2004.
- BAUDELLOT CHRISTIAN. *Educational results are on the up yet gaps are getting ever wider*. Paper presented at Princeton University : The new cleavages in France, October 11, 2003. [En ligne] <<http://elias.ens.fr/~baudelot/Princeton.doc>>.
- BEAUCIRE FRANCIS. "La "ville compacte" est-elle importable en France ?" in S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy. *Les sens du mouvement*. Belin, 2005, pp. 170-174.
- BEAUVAIS JEAN-MARIE et FOUQUET JEAN PHILIPPE. "Familles sans voiture", in J.-M. Beauvais et C. Espinasse. *Avec ou sans voiture ?* La documentation française, 2001, pp. 9-50.
- BEGAG AZOUZ, *La ville des autres : la famille immigrée et l'espace urbain*, Pul, 1991, Lyon, 159 p.
- BEGAG AZOUZ. "Entre "rouiller" et "s'arracher", réapprendre à flâner", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 Juin-Septembre, pp. 180-187, 1993.
- BEGAG AZOUZ, *Espace et exclusion - Mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon*, L'Harmattan, 1995, Paris, 165 p.
- BENSAID JEAN, COHEN DANIEL, MAURIN ERIC et MONGIN OLIVIER. "Les nouvelles inégalités", *Revue Esprit*, pp. 34-52, 2004.
- BERGER MARTINE. *Mobilités résidentielles, mobilités quotidiennes : une approche des*

*déterminants sociaux des aires de déplacement en région parisienne*. Communication ESO, Rennes, Octobre 2004.

BERRI AKLI. *Dynamics of inequality among french households with regard to transport consumption*. Communication à la 10ème World Conference on Transport Research, Istanbul 4-8 juillet 2004, 11 p.

BERRI AKLI, GALLEZ CAROLINE et MADRE JEAN-LOUP. "Dynamique des dépenses de logement et de transport des ménages franciliens", in P. Lassave et A. Haumont. *Mobilités spatiales. Une question de société*. L'Harmattan, 2001, pp. 21-33.

BESSY-PIETRI PASCALE et SICAMOIS YANN. "Le zonage en aires urbaines en 1999 : 4 millions d'habitants en plus dans les aires urbaines", *INSEE Première*, n°765, 2001.

BIDOU-ZACHARIASEN CATHERINE "La prise en compte de l' « effet de territoire » dans l'analyse des quartiers urbains", *Revue française de sociologie*, n°XXXVIII, pp. 97-117, 1997.

BIHR ALAIN. "La société démocratique face aux inégalités : inégalités des chances ou inégalités des situations ?" *Cahiers français*, n°314, pp. 24-28, 2003.

BIHR ALAIN et PFEFFERKORN ROLAND, *Déchiffrer les inégalités*, Syros, 1999, Paris, 416 p.

BLACKLOW PAUL et RAY RANJAN. 1999, *A Comparison of Income and Expenditure Inequality Estimates : The Australian Evidence, 1975/76 to 1993/94*. [en ligne] Disponible sur <[http://www.utas.edu.au/ecofin/Library/discussion\\_papers/papers\\_99/1999-05.PDF](http://www.utas.edu.au/ecofin/Library/discussion_papers/papers_99/1999-05.PDF)>, School of Economics University of Tasmania, 24 p.

BODIER MARCELINE. "La voiture : une habitude qui se prend jeune", *INSEE Première*, n°474, 1996.

BOIDIN BRUNO. "Quel est l'apport des indicateurs composites des inégalités et de développement ?" *Problèmes économiques*, n°2865, 2004.

BOITEUX MARCEL et BAUMSTARK LUC, *Transports : choix des investissements et coûts des nuisances*, Commissariat Général du Plan. La documentation française, 2001, 328 p.

BOLTANSKI LUC. "Les usages sociaux de l'automobile", *Actes de la recherche en sciences sociales*, pp. 25-49, 1975.

BOLTANSKI LUC et CHIAPELLO EVE, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard, 1999, 843 p.

BOLTANSKI LUC et THÉVENOT LAURENT, *De la justification*, Gallimard, 1991, Paris, 485 p.

BONNAFOUS ALAIN et MASSON SOPHIE. *Evaluation des politiques de transports et équité spatiale*. Document de travail n° 99/02. Laboratoire d'économie des transports, 1999, 33 p.

BONVALET CATHERINE et GOTMAN ANNE, *Le logement, une affaire de famille*, L'Harmattan, 1993, Paris, 167 p.

BOSC SERGE, *Stratification et transformations sociales*, Nathan, 1993, Paris, 207 p.

BOUABDALLAH K., CAVACO S. et LESUEUR J-Y. "Recherche d'emploi contraintes spatiales et durée du chômage : une analyse microéconométrique", *Revue d'Economie Politique*, pp. 137-156, 2002.

BOUDON RAYMOND, *L'inégalité des chances*, Armand Colin, 1979, Paris, 398 p.

BOUDON RAYMOND et BOURRICAUD FRANÇOIS, *Dictionnaire critique de la sociologie*, PUF,

1982, Paris, 651 p.

BOURDIEU PIERRE, *La distinction*, Les éditions de minuit, 1979, Paris, 670 p.

BOURDIEU PIERRE, *La misère du monde*, Seuil, 1993, Paris, 1460 p.

BOURDIEU PIERRE, *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*, Seuil, 1994, Paris, 252 p.

BOURDIEU PIERRE et PASSERON CLAUDE, *Les héritiers*, réédition 1994. Les éditions de minuit, 1964, Paris, 189 p.

BRUNET ROGER, FERRAS ROBERT et THÉRY HERVÉ, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, 1993.

BUFFET LAURENCE. *Les différences sexuelles de l'accès à l'espace urbain chez les adolescents de banlieues défavorisées*. XXXIXème Colloque de l'ASRDLF, Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales. Lyon, 1-3 Septembre 2003.

BUISSON MARIE-ANDRÉE, MIGNOT DOMINIQUE et AGUILERA-BELANGER ANNE. "Métropolisation et polarités intra-urbaines : le cas de Lyon", *Revue d'Econome Régionale et Urbaine*, n°2, pp. 271-296, 2001.

CAIRE GILLES. *Les nouvelles frontières du non-départ en vacances des ruraux et des urbains: fracture sociale ou stratégie spatiale ?* Département de Géographie de l'Université de Poitiers, Colloque rural-urbain : les nouvelles frontières, permanences et changements des inégalités socio-spatiales. Poitiers, 4-6 Juin 2003.

CASTEL JEAN-CHARLES. « *Les moyens de la planification, de l'aménagement et du développement urbain en Europe* » - *Une comparaison entre six pays européens (France, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, Espagne, Italie)*. Université d'été du Conseil Français des Urbanistes, Toulouse, 25-27 Août 2004, 20 p.

CASTEL ROBERT, *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*, Folio essais. Gallimard, 1999, Paris, 813 p.

CAZENAVE PHILIPPE et MORRISSON CHRISTIAN, *Justice et redistribution*, Economica, 1978, Paris, 280 p.

CAZES GEORGES et POTIER FRANCOISE. "Un "système vacancier" français ?" in J. Viard, F. Potier et J.-D. Urbain. *La France des temps libres et des vacances*. Editions de l'Aube, 2002, pp. 45-61.

CEMT. *Transport et loisirs*. Rapport de la cent onzième table ronde d'économie des transports. OCDE, 1998, 211 p.

CERC. "Quinze ans d'évolution des inégalités", *Problèmes économiques*, n°2769, pp. 29-32, 2002.

CERIANI GIORGIA, KNAFOU REMY et STOCK MATHIS. "Les compétences cachées du touriste", *Sciences humaines*, n°145, pp. 28-30, 2004.

CERTU, *Déplacements et liens sociaux. Actes du séminaire Octobre 1992 - Juillet 1993*, CERTU, 1993, 294 p.

CERVERO ROBERT. "Etats-Unis : l'innovation au service de la réinsertion en Californie", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004, pp. 163-177.

CERVERO ROBERT, SANDOVAL ONESIMO et LANDIS JOHN. 2002, *Transportation as a stimulus to*

*welfare-to-work : private versus public mobility*. [en ligne] Disponible sur <http://www.uctc.net/papers/435.pdf>, 28 p.

CETE DE L'OUEST. *La mobilité et les pratiques de déplacements des personnes précaires et l'usage des transports urbains dans l'agglomération nantaise*. 1996.

CETUR. *Les transports face au désenclavement des quartiers*. Bagnaux, 1993, 54 p.

CHAMPAGNE VALÉRIE et MAURICE ELISABETH. "L'évolution des revenus et des patrimoines déclarés à l'impôt sur le revenu et à l'impôt sur la fortune dans les années quatre-vingt-dix", in T. Atkinson, M. Glaude et L. Olier. *Inégalités économiques*. Rapport pour le Conseil d'Analyse Economique. La documentation française, 2001, pp. 285-300.

CHARPIN JEAN-MICHEL et FRAGONARD BERTRAND. "Qui est pauvre en France ?" *Le Monde*, 22 juillet 2004.

CHAUVEL LOUIS, *Le destin des générations*, PUF, 1998, Paris, 301 p.

CHAUVEL LOUIS. "Le retour des classes sociales ?" *Revue de l'OFCE*, n°79, pp. 315-359, 2001.

CHAUVEL LOUIS. "Inégalité, conscience et système de classes sociales : les contradictions de l'objectivité et de la subjectivité", *Comprendre : les inégalités. Revue de philosophie et de sciences sociale*, PUF, n°4, pp. 129-152, 2003.

CHENU ALAIN. "Le repérage de la situation sociale", in A. Leclerc, D. Fassin, H. Grandjeanet al. *Les inégalités sociales de santé*. La découverte. Collection "Recherches", 2000, Paris, pp. 93-107.

CHENU ALAIN. "Les horaires et l'organisation du temps de travail", *Economie et statistique*, n°352-353, pp. 151-167, 2002.

CHENU ALAIN et HERPIN NICOLAS. "Une pause dans la marche vers la civilisation des loisirs ?" *Economie et Statistiques*, n°352-353, pp. 15-37, 2002.

CHEVALLIER MAURICE. *Mobilité et autonomie, ségrégation urbaine et politique de désenclavement*. Rapport de recherche. Lyon, 1996.

CHEVALLIER MAURICE. *Usage et accès à l'automobile pour les ménages à faibles ressources : « automobilistes pauvres » et automobilité des personnes à faibles revenus dans les agglomérations lyonnaise et grenobloise*. Rapport de recherche pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. PUCA-PREDIT. 2002, 103 p.

CHOFFEL PHILIPPE et DELATTRE ERIC. "Habiter un quartier défavorisé : quels effets sur la durée de chômage ?" *Premières Synthèses, Dares*, n°43, 8 p, 2003.

CHURCH A et FROST M. *Transport and social exclusion*. Report for the London Transport Planning. 1999.

CLAISSE GÉRARD, DIAZ OLVERA LOURDES, DILLE BIBATA, PAULO CHRISTELLE, PLAT DIDIER et POCHET PASCAL. *Inégalités de déplacement et équité sociale : la donne*. Recherche pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. Rapport intermédiaire n°1. Laboratoire d'économie des transports, 2000a, 91 p.

CLAISSE GÉRARD, DIAZ OLVERA LOURDES, DILLE BIBATA, PAULO CHRISTELLE, PLAT DIDIER et POCHET PASCAL. *Inégalités de déplacement et équité sociale : revenus, indices et inégalités d'accès à la voiture particulière. Résultats provisoires*. Recherche pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. Rapport intermédiaire n°2. Laboratoire d'économie

des transports, 2000b, 68 p.

CLIFTON KELLY J. *Examining Travel Choices of Low-Income Populations : Issues, Methods, and New Approaches*. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Moving through nets : The physical and social dimensions of travel. Lucerne, 10-15 August 2003, 23 p.

CNT. *Transports urbains et exclusion sociale*. 1991, 37 p.

COHEN DANIEL, *Richesse du monde, pauvretés des nations*, Flammarion, 1997, Paris, 167 p.

COHEN DANIEL, *Nos temps modernes*, Flammarion, 1999, Paris, 161 p.

COHEN G.A. "On the currency of egalitarian justice", *Ethics*, n°99, pp. 906-944, 1989.

CONCIALDI PIERRE, GADREY JEAN, LÉVY CATHERINE et MARIC MICHEL. "Cohésion sociale : des politiques à l'aveuglette", *Le Monde*, 2 juillet 2004.

CONSEIL NATIONAL DU TOURISME. *Coordonner et optimiser les aides au départ en vacances des familles*. Section Droit aux Vacances, 2004, 80 p.

CORCUFF PHILIPPE, *Philosophie politique*, Collection 128. Nathan, 2000, 128 p.

COSTES LAURENCE. *Immobilités, inégalités et management de la mobilité des étudiants en Ile-de-France*. Rapport pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. PUCA-PREDIT. RATP mission Prospective, 2002, 87 p.

COULAGEON PHILIPPE et MENGER PIERRE-MICHEL. "Les loisirs des actifs : un reflet de la stratification sociale", *Economie et Statistiques*, n°352-353, pp. 39-55, 2002.

COULANGEON PHILIPPE. "Classes sociales, pratiques culturelles et styles de vie. Le modèle de la distinction est-il (vraiment) obsolète ?" *Sociologie et sociétés*, vol. XXXVI, pp. 59-85, 2004.

COUTARD OLIVIER, DUPUY GABRIEL et FOL SYLVIE. *Les pauvres entre dépendance automobile et assignation territoriale : comparaison France / Royaume-Uni*. Rapport pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. Université Paris X-Nanterre (GAAT) avec la collaboration de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (LATTIS) et de l'Université de Manchester (Graduate School of Social Sciences), 2001, 67 p.

COUTARD OLIVIER, DUPUY GABRIEL et FOL SYLVIE. "La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ?" *Espaces et sociétés*, n°108-109, pp. 155-175, 2002.

COUTRAS JACQUELINE. "La mobilité des femmes au quotidien", *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 Juin-Septembre, pp. 162-179, 1993.

COWELL F.A. "Measurement of inequality", in A. B. Atkinson et F. Bourguignon. *Handbook of income distribution. Volume I*. Elsevier Science, 2000, pp. 87-166.

CRAGUE GILLES. "Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires", *Economie et Statistiques*, n°369-370, pp. 191-212, 2003.

CRENNER EMMANUELLE. "La parenté : un réseau de sociabilité actif mais concentré", *INSEE Première*, n°600, 1998.

CROZET YVES, *Analyse économique de l'Etat*, Armand Colin, 1994.

CUIN CHARLES-HENRY. "Inégalité sociale", in A. Akoun et P. Ansart. *Dictionnaire de sociologie*. Le Robert-Seuil, 1999, Paris.

DARBÉRA RICHARD. "Effets redistributifs et allocatifs d'une modification de la TIPP sur les

carburants automobiles", *Recherche Transports Sécurité*, n°72, pp. 37-55, 2001.

DARGAY JOYCE, MADRE JEAN-LOUP et CHLOND BASTIAN. *Demotorisation seen through panel surveys : a comparison of France, Britain and Germany*. 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Lucerne 10-14, August 2003.

DAVID MARIE-GABRIELLE et STARZEC CHRISTOPHE. "Aisance à 60 ans, dépendance et isolement à 80 ans", *INSEE Première*, n°447, 1996.

DEGENNE ALAIN, LEBEAUX MARIE-ODILE et MARRY CATHERINE. "Les usages du temps : cumul d'activités et rythmes de vie", *Economie et Statistiques*, n°352-353, pp. 81-99, 2002.

DELARUE J-M, *Banlieues en difficultés : la relégation*, Syros, 1991, Paris, 224 p.

DELTAS G. "The Small Sample Bias of the Gini Coefficient : Results and Implications for Empirical Research", *Review of Economics and Statistics*, vol. 85, n°1, pp. 226-234, 2003.

DIRN LOUIS, *La société française en tendances 1975-1995*, PUF, 1998, Paris, 459 p.

DIV. *Ouvrir les quartiers*. Actes du symposium de Nantes. 1993, 142 p.

DONALD R.G et PICKUP L. "The effects of local bus deregulation in Great Britain on low income families : the cas of Merseyside", *Transportation Planning and Technology*, vol. 15, n°2/4, pp. 331-347, 1991.

DONNAT OLIVIER. "La stratification sociale des pratiques culturelles et son évolution 1973-1997", *Revue française de sociologie*, vol. XL, n°1, pp. 111-119, 1999.

DUBET FRANÇOIS, *Les inégalités multipliées*, Editions de l'Aube, 2001, 70 p.

DUBET FRANÇOIS et LAPEYRONNIE DIDIER, *Les quartiers d'exil*, Seuil, 1992, 246 p.

DUCLOS JEAN-YVES. *Poverty, Social Welfare and Equity : Measurement and Inference*. MIMAP Training Programme. Département d'économique. Université Laval, 1999, 78 p.

DUCLOS JEAN-YVES et TABI MARTIN. 1998, *Inégalité et redistribution du revenu, avec une application au Canada*. [en ligne] Disponible sur <http://www.crefa.ecn.ulaval.ca/cahier/9821.pdf> .>, CREFA, 42 p.

DUMAZEDIER JOFFRE, *Vers une civilisation du loisir ?*, 1962, 309 p.

DUMONTIER FRANÇOISE et PAN KÉ SHON JEAN-LOUIS "En 13 ans, moins de temps contraints et plus de loisirs", *INSEE Première*, n°675, 1999.

DUPOIT JULES. "De la mesure de l'utilité des travaux publics", *Annales des Ponts et Chaussées*, n°166, pp. 332-375, 1844.

DUPUY GABRIEL, *L'auto et la ville*, Collection Dominos. Flammarion, 1995a, 125 p.

DUPUY GABRIEL, *Les territoires de l'automobile*, Anthropos-Economica, 1995b, Paris, 216 p.

DUPUY GABRIEL. "From the "magic circle" to "automobile dependence" : measurements and political implications", *Transport Policy*, n°6, pp. 1-17, 1999a.

DUPUY GABRIEL, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos-Economica, 1999b, Paris, 160 p.

DUPUY GABRIEL. ""Automobilités" : Quelles relations à l'espace ?" in M. Bonnet et D. Desjeux. *Les territoires de la mobilités*. Sciences sociales et sociétés, PUF, 2000a, pp. 37-51.

- DUPUY GABRIEL. "Mobilités et mutations de la ville", in M. Bonnet et D. Desjeux. *Les territoires de la mobilité*. Puf, 2000b, Paris, pp. 7-9.
- DURU BELLAT MARIE. "Les inégalités sociales à l'école : des analyses sociologiques aux interrogations politiques", *Comprendre : les inégalités. Revue de philosophie et de sciences sociale*, PUF, n°4, pp. 53-68, 2003.
- DWORKIN RONALD. "What is equality ? Part 1 : Equality of welfare", *Philosophy and Public Affairs* n°10, pp. 185-246, 1981a.
- DWORKIN RONALD. "What is equality ? Part 2 : Equality of ressources", *Philosophy and Public Affairs* n°10, pp. 283-345, 1981b.
- ELBAUM MIREILLE. "Justice sociale, inégalité, exclusion", *Revue de l'OFCE*, n°53, pp. 197-247, 1995.
- EUZEBY ALAIN. "Quelle théorie de la justice sociale ?" *Problèmes économiques*, n°2838, pp. 14-20, 2004.
- FIELDS G.S. et FEI J.C.H. "On inequality comparisons", *Econometrica*, n°46, pp. 303-316, 1978.
- FIGINI PAOLO. *Inequality measures, equivalence scales and adjustment for household size composition*. Department of Economics - Trinity College, 1998a, 25 p.
- FIGINI PAOLO. *Measuring inequality : on the correlation between indices*. Department of Economics - Trinity College, 1998b, 35 p.
- FITOUSSI JEAN-PAUL, *Le débat Interdit : monnaie, Europe, pauvreté*, Arléa, 1995, Paris, 318 p.
- FITOUSSI JEAN-PAUL, ELOI LAURENT et MAURICE JOËL. *Ségrégation urbaine et intégration sociale*. Rapport pour le Conseil d'Analyse Economique. La documentation française, 2004, 137 p.
- FITOUSSI JEAN-PAUL et ROSANVALLON PIERRE, *Le nouvel âge des inégalités*, Seuil, 1996, Paris, 231 p.
- FITOUSSI JEAN-PAUL et SAVIDAN PATRICK. "La démocratie à l'épreuve des inégalités", *Comprendre : les inégalités. Revue de philosophie et de sciences sociale*, PUF, n°4, pp. 1-25, 2003.
- FLAMM MICHAEL. *Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*. Thèse de doctorat. Faculté environnement naturel, architectural et construit. Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, 2004, 307 p.
- FLEURBAEY MARC, *Théories économiques de la justice*, Economica, 1996, Paris, 250 p.
- FLEURBAEY MARC. "De la mesure des inégalités à la définition de l'équité", in Y. Michaud. *Egalité et inégalités*. Odile Jacob 2003a, Paris, pp. 27-44.
- FLEURBAEY MARC. "La société démocratique face aux inégalités : quelle conception de l'égalité ?", *Cahiers français*, n°314, pp. 18-23, 2003b.
- FOLEY, *Resource Allocation and the Public Sector*, Yale Economic Essays, 1967.
- FORSÉ MICHEL. "La diminution de l'inégalité des chances scolaires ne suffit pas à réduire l'inégalité des chances sociales", *Revue de l'OFCE*, n°63, pp. 229-239, 1997.
- FOUGÈRE DENIS et KRAMARZ FRANCIS. "La mobilité salariale en France de 1967 à 1999", in T.

Atkinson, M. Glaude et L. Olier. *Inégalités économiques*. Rapport pour le Conseil d'Analyse Economique. La documentation française, 2001, pp. 333-354.

FOULQUIÉ PAUL, *Dictionnaire de la langue philosophique*, PUF, 1992, Paris, 778 p.

FROUD JULIE, HASLAM COLIN, JOHAL SUKHDEV, JULLIEN BERNARD et WILLIAMS KAREL. "Les dépenses de motorisation comme facteur d'accentuation des inégalités et comme frein au développement des entreprises automobiles : une comparaison franco-anglaise", in G. Dupuy et F. Bost. *L'automobile et son monde*. Editions de l'Aube, 2000, Paris, pp. 75-96.

GAFFRON P, HINE JULIAN P et MITCHELL FIONA. *The role of transport on social exclusion in urban scotland : litterature review*. <[http://www.scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/rtseuc\\_01.htm](http://www.scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/rtseuc_01.htm)>. Scottish executive central research unit, 2001, 35 p.

GALLAND OLIVIER. "Entrer dans la vie adulte : des étapes toujours plus tardives, mais resserrées", *Economie et statistique*, n°337-338, pp. 13-36, 2001.

GALLAND OLIVIER et ROUAULT DOMINIQUE. "Des études supérieures inégalement rentables selon les milieux sociaux", *INSEE Première*, n°469, 1996.

GALLEZ CAROLINE. "Une nouvelle perspective pour la projection à long terme des comportements d'équipement et de motorisation", *Recherche Transports Sécurité*, n°48, pp. 3-14, 1995.

GALLEZ CAROLINE. *Coût des transports, localisation de l'habitat, enjeux sociaux*. Actes des Entretiens de Ségur, 23 septembre 1999, 5 p.

GALLEZ CAROLINE, POLACCHINI ANNARITA et ORFEUIL JEAN-PIERRE. "L'évolution de la mobilité quotidienne, croissance ou réduction des disparités ?" *Recherche Transport Sécurité*, n°56, pp. 27-42, 1997.

GAMEL CLAUDE, *Economie de la justice sociale. Repères éthiques du capitalisme*, Editions Cujas, 1992, Paris, 135 p.

GARDENHIRE ALISSA D. et SERMONS WILLIAM. *Understanding Automobile Ownership Behavior of Low-Income Households*. Conference Proceedings. Personal Travel : The Long and Short of It, Washington, D.C. June 28–July 1, 1999, 18 p.

GHORRA-GOBIN CYNTHIA. *La construction des catégories de l'inégalité et les modalités de l'action publique : réflexion à partir de l'expérience américaine*. Rapport pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. PUCA-PREDIT. Implementation, 2001, 86 p.

GIBLIN JEAN-PIERRE. *Faut-il un élargissement des modes d'évaluation des investissements publics ?* Lettre de l'AFSE n°59, pp. 13-25.

GIROD ROGER, *Les inégalités sociales, Que sais-je ?*, Puf, 1993, Vendôme, 127 p.

GOBILLON LAURENT et SELOD HARRIS. "Les déterminants spatiaux du chômage en Ile-de-France", in J.-P. Fitoussi, E. Laurent et J. Maurice. *Ségrégation urbaine et intégration sociale*. La documentation française, 2004, pp. 171-187.

GOODWIN P. B. "Demographic Impacts, Social consequences, and the Transport Policy Debate", *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 6, n°2, 1990.

GOUIDER NELLY. "Les Français prennent de plus en plus goût aux voyages", *INSEE Première*, n°565, 1998.



- GOUIDER NELLY, *La mobilité longue distance des ménages en 1994*, Insee Résultats, 1999.
- GRIECO MARGARET. "Time Pressures and Low-income Families: The Implications for "Social" Transport Policy in Europe", *Community Development Journal*, vol. 30, n°4, pp. 347-363, 1995.
- GRIECO MARGARET, PICKUP L. et WHIPP R., *Gender, transport and employment*, Avebury, 1989.
- GUÉDEZ ANNIE. "L'exclusion en question et les transports", *Les Annales de la Recherche Urbaines*, n°68-69, pp. 164-169, 1995.
- GUILLEMIN OLIVIER et ROUX VALÉRIE. "Comment se détermine le niveau d'une personne ?" *INSEE Première*, n°798, 2001.
- GUILLOY CHRISTOPHE et NOYÉ CHRISTOPHE, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France*, Editions Autrement, 2004, Paris, 70 p.
- HARZO CHRISTIAN, CLERGET MARIE-PIERRE et ROSALES-MONTANO SILVIA. *Chômage et déplacements. Impact du chômage sur les pratiques et attitudes en matière de déplacements urbains*. Observatoire Social de Lyon et Agence d'Urbanisme. Lyon, 1995, 119 p.
- HARZO CHRISTIAN, FAVRE-MERCURET VIRGINIE, COUTY FRÉDÉRIC et CLERGET MARIE-PIERRE. *Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains*. Recherche pour le Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement. Rapport final. Observatoire Social de Lyon, 2001, 115 p.
- HAY A. et TRINDER E. "Concepts of equity, fairness, and justice expressed by local transport policymakers", *Environment and Planning C : Government and Policy*, n°9, pp. 443-465, 1991.
- HEINZE WOLFGANG G. "Perspectives offertes par la croissance", in CEMT. *Transport et loisirs*, 1998, pp. 7-54.
- HÉRAN FRANÇOIS. "La sociabilité, une pratique culturelle", *Economie et statistique*, n°216, pp. 3-22, 1988.
- HERPIN NICOLAS et VERGER DANIEL. "Consommation et stratification sociale selon le profil d'emploi", *Economie et statistique*, n°324-325, pp. 57-74, 1999.
- HINE JULIAN et GRIECO MARGARET. "Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport", *Transport Policy*, n°10, pp. 299-306, 2003.
- HINE JULIAN et MITCHELL FIONA. "Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion", *Urban Studies*, vol. 38, n°2, pp. 319-332, 2001.
- HIVERT LAURENT. *Le parc automobile des ménages*. Rapport sur convention INRETS-ADEME. INRETS, 2000, 159 p.
- HIVERT LAURENT et PÉAN DE PONFILLY JULIEN. *Inégalités d'accès à l'automobile*. Rapport de recherche convention INRETS-ADEME. INRETS, 2000, 73 p.
- HOURRIEZ JEAN-MICHEL. "Des ménages modestes aux ménages aisés : des sources de revenus différentes", *INSEE Première*, n°916, 2003.
- HOURRIEZ JEAN-MICHEL, LEGENDRE NADINE et LE VERRE ROBERT. "Plus de ménages pauvres parmi les salariés, moins chez les retraités", *INSEE Première*, n°761, 2001.
- HOURRIEZ JEAN-MICHEL et LEGRIS BERNARD. "L'approche monétaire de la pauvreté : méthodologie et résultats", *Economie et Statistique*, n°308/309/310, pp. 35-63, 1997.

HOURRIEZ JEAN-MICHEL et OLIER LUCILE. "Niveau de vie et taille du ménage : estimations d'une échelle d'équivalence", *Economie et Statistique*, n°308/309/310, pp. 65-94, 1997.

HOURRIEZ JEAN-MICHEL et ROUX VALÉRIE. "Vue d'ensemble des inégalités de revenu et de patrimoine", in T. Atkinson, M. Glaude et L. Olier. *Inégalités économiques*. Rapport pour le Conseil d'Analyse Economique. La documentation française, 2001, pp. 269-284.

INRETS. *Enquête Transports et Communications 1981-1982, 1993-1994. Déplacements longue distance*. Document technique. 1997, 135 p.

INSEE. *Enquête Transports et Communications*. Dessin de fichier-Dictionnaire des codes. Division conditions de vie des ménages, 1996.

INSEE, SYTRAL et CETE. *Enquête déplacements auprès des ménages de l'agglomération lyonnaise 1994-1995*. Document technique. 1995, 119 p.

JANSSON JAN OWEN. "Car demand modelling and forecasting", *Journal of Transport Economics and Policy*, pp. 125-139, 1989.

JEMELIN CHRISTOPHE, KAUFMANN VINCENT et BARBEY JULIE. *Politiques de transport et inégalités sociales d'accès. Analyse comparative d'enquêtes-ménages déplacements françaises et suisses*. Colloque Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale, Vaulx-en-Velin, 21-22 Avril 2005, 27 p.

JUAN SALVADOR, LARGO-POIRIER ANNE, ORAIN HÉLÈNE et POLTORAK JEAN-FRANÇOIS, *Les sentiers du quotidiens. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, L'Harmattan, 1997, 2004 p.

JULIEN PHILIPPE. "Mesurer un univers urbain en expansion", *Economie et Statistiques*, n°336, pp. 3-33, 2000.

KAUFMANN VINCENT, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2000, 252 p.

KAUFMANN VINCENT. *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*. Synthèse et Recherches. 2001 Plus n°48. Centre de Prospective et de Veille scientifique. Ministère de L'Equipement, des Transports et du Logement, 1999, 64 p.

KAUFMANN VINCENT. "La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ?" in M. Bassand, V. Kaufmann et D. Joye. *Enjeux de la sociologie urbaine*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001, Lausanne, pp. 87-102.

KAUFMANN VINCENT. "Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ?" *Cahiers internationaux de sociologie*, PUF, vol. CXVIII, pp. 119-135, 2005.

KAUFMANN VINCENT et FLAMM MICHAEL. *Famille, temps et mobilité*. 2002.

KAUFMANN VINCENT, SCHULER MARTIN, CREVOISIER OLIVIER et ROSSEL PIERRE. *Mobilité et motilité : de l'intention à l'action*. Rapport de recherche. Cahier du Lasur n°4. Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 2004, 76 p.

KAWABATA MIZUKI. *Job access and work among autoless adults on welfare in Los Angeles*. Working Paper, The Raph et Goldy Lewis center for regional policy studies at UCLA, 20 p.

KNAFOU REMY. "Les mobilités touristiques et de loisirs et le système global des mobilités", in M. Bonnet et D. Desjeux. *Les territoires de la mobilités*. Sciences sociales et sociétés, PUF, 2000, pp. 85-94.

- KOENIG GÉRARD. "Théorie économique de l'accessibilité urbaine", *Revue économique*, vol. 25, n°2, pp. 275-297, 1974.
- KOLM SERGE-CHRISTOPHE. "The Optimal Production of Social Justice", in J. Margolis et H. Guitton. *Public Economics*. Macmillan, 1969, London, pp. 145-200.
- KOLM SERGE-CHRISTOPHE, *Justice et équité*, Editions du CNRS, 1972, Paris, 126 p.
- KOUBI GENEVIÈVE. "Égalité, Inégalités et différences", in Y. Michaud. *Égalité et inégalités*. Odile Jacob 2003, Paris, pp. 117-143.
- KYMLICKA WILL, *Les théories de la justice*, La Découverte, 1999, Paris, 362 p.
- LAFERRÈRE ANNE. "Quitter le nid : entre forces centripètes et centrifuges", *Economie et statistique*, n°381-382, pp. 147-175, 2005.
- LALANDE ANDRÉ, *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, PUF, 1992, Paris, 1323 p.
- LANGMYHR TORE. "Managing equity : the case of road pricing", *Transport Policy*, vol. 4, n°1, pp. 25-39, 1997.
- LE BRETON ERIC. "Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004a, pp. 49-73.
- LE BRETON ERIC. "Nouveaux problème de mobilité, nouveaux acteurs ? L'aide à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004b, pp. 115-146.
- LE TOQUEUX JEAN-LUC et MOREAU JACQUES. "Les zones urbaines sensibles - Forte progression du chômage entre 1990 et 1999", *INSEE Première*, n°835, 2002.
- LEBARON FRÉDÉRIC. "Le structuralisme génétique", in J.-M. Berthelot. *La sociologie française contemporaine*. Puf, 2000, Paris, pp. 59-69.
- LECHENE VALÉRIE. "Une revue de la littérature sur les échelles d'équivalence", *Economie et Prévision*, n°110-111, pp. 169-182, 1993.
- LEGENDRE NADINE. "Evolution des niveaux de vie de 1996 à 2001", *INSEE Première*, n°947, 2004.
- LEGRIS BERNARD et LOLLIVIER STEPHAN. "Le niveau de vie par génération", *INSEE Première*, n°423, 1996.
- LERMAN R.I. et YITZHAKI S. "Improving the Accuracy of Estimates of Gini Coefficients", *Journal of Econometrics*, n°42, pp. 43-47, 1989.
- LEVINSON. "Accessibility and the journey to work", *Transport Geography*, vol. 6, n°1, pp. 11-21, 1998.
- LEVY JACQUES. "Les nouveaux espaces de la mobilité", in M. Bonnet et D. Desjeux. *Les territoires de la mobilités*. Sciences sociales et sociétés, PUF, 2000, pp. 155-170.
- LEVY RENÉ. "Inégalités sociales", in J.-P. Fragnière et R. Girod. *Dictionnaire suisse de politique sociale*. [en ligne], <<http://www.socialinfo.ch/cgi-bin/dicoposso/>>, 2002.
- LITMAN TODD. *Evaluating Transportation Equity*. Victoria Transport Policy Institute, 1999, 23 p.
- LOLLIVIER STÉFAN. "Inégalités de revenus et de patrimoine en France : Quels indicateurs ? Quels

constats ?" in C. Daniel et C. Le Clainche. *Mesurer les inégalités. De la construction des indicateurs aux débats sur les interprétations*. Mission recherche-DREES. Collection MiRe, 2000, pp. 21-30.

LUCAS KAREN. "Mobilité et pauvreté : le diagnostic au Royaume-Uni", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004, pp. 75-98.

LYONS GLENN. "The introduction of social exclusion into the field of travel behaviour", *Transport Policy*, n°10, pp. 339-342, 2003.

MACKETT ROGER L. et TITHERIDGE HELENA. *A methodology for the incorporation of social inclusion into transport policy*. Communication à la 10ème World Conference on Transport Research, Istanbul 4-8 juillet 2004, 17 p.

MADRE JEAN-LOUP. *Les interventions publiques dans les transports de voyageurs et leurs effets redistributifs*. Thèse d'Etat. Faculté de sciences économiques, sciences humaines et sciences juridiques. Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1979, 267 p.

MADRE JEAN-LOUP. *La tarification des transports urbains comme outil de politique sociale*. CREDOC, 1981, 93 p.

MADRE JEAN-LOUP et GALLETZ CAROLINE. "Équipement automobile des ménages et cycle de vie", *Sociétés Contemporaines*, n°14-15, pp. 59-78, 1993.

MADRE JEAN-LOUP et LAMBERS T. *Prévisions à long terme du trafic automobile*. Collection des rapports n°60. CREDOC, 1989, 106 p.

MADRE JEAN-LOUP et MAFFRE JOËLLE. "La mobilité des résidents français. Panorama général et évolution", *Recherche Transports Sécurité*, n°56, pp. 2-26, 1997.

MAFFRE JOËLLE et VOLATIER JEAN-LUC. *Profils globaux de mobilité. La mobilité globale des français en 1982 et 1994*. Etude réalisée pour le PREDIT et l'ADEME. CREDOC, 1998, 128 p.

MAGAIN DENIS. *Les théories de la justice distributive post-rawlsiennes : une revue de la littérature*. Working paper. Paris: Center for Economic Studies, KULeuven et THEMA, 2000, 35 p.

MARUANI MARGARET, *Les nouvelles frontières de l'inégalité. Hommes et femmes sur le marché du travail*, La découverte, Collection "Recherches", 1998, 283 p.

MASSOT MARIE-HÉLÈNE et ORFEUIL JEAN-PIERRE. "La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale", *Cahiers internationaux de sociologie*, PUF, vol. CXVIII, pp. 81-100, 2005a.

MASSOT MARIE-HÉLÈNE et ORFEUIL JEAN-PIERRE. "Les mobilités urbaines dans 20 ans", in S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy. *Les sens du mouvement*. Belin, 2005b, pp. 219-227.

MAURIN ERIC, *Le ghetto français. Enquête sur le séparatisme social*, Le seuil, collection la république des idées, 2004, 95 p.

MAURIN LOUIS. "Portrait d'une France inégale", *Comprendre : les inégalités. Revue de philosophie et de sciences sociale*, PUF, n°4, pp. 29-51, 2003.

MAURIN LOUIS. "Les oubliés des congés", *Alternatives économiques*, n°205, Juillet 2002.

MERLIN PIERRE. "Inégalités, transports urbains et mesure de leur impact", *Humanisme et*

*Entreprise*, n°105, pp. 53-63, 1977.

MEURET DENIS, *La justice du système éducatif*, De Boeck, 1999, 249 p.

MEURS DOMINIQUE et PONTHEUX SOPHIE. "Une mesure de la discrimination dans l'écart de salaire entre hommes et femmes", *Economie et Statistiques*, n°337-338, pp. 135-158, 2000.

MIGNOT DOMINIQUE, AGUILERA ANNE et BLOY DANIELLE. *Permanence des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain*. Rapport de recherche financé par l'ADEME. Laboratoire d'économie des transports, 2004, 114 p.

MIGNOT DOMINIQUE, ROSALES MONTANO SYLVIA, HARZO CHRISTIAN, CÉLINE CHOLEZ, CUSSET JEAN MICHEL, DIAZ OLVERA LOURDES, DEGUILHEM YANNICK, LAINEZ VALÉRIE, PAULO CHRISTELLE et PELOT VÉRONIQUE. *Mobilité et Grande Pauvreté*. Recherche financée par le PREDIT-PUCA. Laboratoire d'économie des transports, Observatoire social de Lyon, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 2001, 222 p.

MILEWSKI FRANÇOISE, DAUPHIN SANDRINE, KESTEMAN NADIA, LETABLIER MARIE-THÉRÈSE, MÉDA DOMINIQUE, NALLET FRANÇOISE, PONTHEUX SOPHIE et VOUILLOT FRANÇOISE *Les inégalités entre les femmes et les hommes : les facteurs de précarité*. Rapport de mission remis à madame Nicole Ameline : Ministre de la Parité et de l'Égalité professionnelle. 2005, 350 p.

MINC ALAIN, *La France de l'an 2000*, Odile Jacob, 1994, 320 p.

MOREL BERNARD et REDOR PATRICK. "Enquêtes annuelles de recensement 2004 et 2006 : la croissance démographique s'étend toujours plus loin des villes", *INSEE Première*, n°1058, 2006.

MOTHÉ DANIEL, *Le temps libre contre la société*, Desclée de Brouwer, 1999, Paris, 110 p.

MOTTE BENJAMIN et ROY EMELINE. "Caractérisation de l'espace francilien au travers du prisme de la motorisation", *Recherche Transports Sécurité*, n°77, pp. 297-310, 2002.

MURAKAMI ELAINE et YOUNG JENNIFER. *Daily Travel by Persons with Low Income*. NPTS Symposium, Tampa, Florida, 29-31 October 1997.

NICOLAS JEAN-PIERRE, POCHET PASCAL et POIMBOEUF HÉLÈNE. *Indicateurs de mobilité durable : application à l'agglomération lyonnaise*. Rapport de recherche. Collection études & recherches du LET. Apdd - Laboratoire d'économie des transports, 2001a, 127 p.

NICOLAS JEAN-PIERRE, POCHET PASCAL et POIMBOEUF HÉLÈNE. *Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise : méthodes et résultats*. Rapport de recherche pour le compte de Renault. Apdd - Laboratoire d'économie des transports, 2001b, 127 p.

NICOLAS JEAN-PIERRE, POCHET PASCAL et POIMBOEUF HÉLÈNE. "Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ?" *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°41, pp. 53-76, 2002.

NUTLEY STEPHEN D. "Rural transport problems and non-car populations in the USA : a UK perspective", *Journal of Transport Geography*, vol. 4, n°2, pp. 93-106, 1996.

OFFNER JEAN-MARC. "Du voisinage à l'urbanité. Les mobilités piétonnes", *Espaces et sociétés*, n°54-55, pp. 69-88, 1989.

ONG PAUL M. et BLUMENBERG E. "Job access, commute and travel burden among welfare recipients", *Urban Studies*, vol. 35, pp. 77-93, 1998.

ORFEUIL JEAN-PIERRE. *La mobilité : analyses, représentations, controverses*. Thèse

d'habilitation. Institut d'Urbanisme de Paris. Université Paris XII - Val de Marne, 1999, 345 p.

ORFEUIL JEAN-PIERRE. "Introduction de l'ouvrage", in J.-P. Orfeuil. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Editions de l'Aube, 2004a, pp. 11-25.

ORFEUIL JEAN-PIERRE, *Transports, pauvretés, exclusions : Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Editions de l'Aube, 2004b, Paris, 181 p.

ORFEUIL JEAN-PIERRE. 2004c, *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du moyen âge à la société hypermoderne*, IUP / Paris XII / CRETEIL, 40 p.

[en ligne] Disponible sur <<http://www.univ-paris12.fr/creteil/2/orfeuil/jpo04e.pdf>>.

ORFEUIL JEAN-PIERRE et MASSOT MARIE-HÉLÈNE. "Penser les mobilités de demain. Essai de clairvoyance prospective", *Le Banquet. Revue du CERAP*, n°22, 2005.

ORFEUIL JEAN-PIERRE et SOLEYRET DANIELÈ. "Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? " *Recherche Transports Sécurité*, n°76, pp. 208-221, 2002.

PAN KÉ SHON JEAN-LOUIS. "D'où sont mes amis venus ?" *INSEE Première*, n°613, 1998.

PÉRIER PIERRE, *Vacances populaires. Images, pratiques et mémoire*, Presses universitaires de Rennes, 2000.

PFEFFERKORN ROLAND. "Proposition de définition des inégalités sociales", in C. Daniel et C. Le Clainche. *Définir les inégalités. Des principes de justice à leur représentation sociale*. Mission recherche-DREES. Collection MiRe, 2000, pp. 127-137.

PIKETTY THOMAS, *Les hauts revenus en France au 20<sup>ème</sup> siècle : inégalités et redistribution, 1901-1998*, Grasset, 2001a, Paris, 807 p.

PIKETTY THOMAS. "Les inégalités dans le long terme", in T. Atkinson, M. Glaude et L. Olier. *Inégalités économiques*. Rapport pour le Conseil d'Analyse Economique. La documentation française, 2001b, pp. 137-187.

PIKETTY THOMAS. 2004, *L'impact de la taille des classes et de la ségrégation sociale sur la réussite scolaire dans les écoles françaises : une estimation à partir du panel primaire 1997*. [en ligne] Disponible sur <<http://www.jourdan.ens.fr/piketty/fichiers/public/Piketty2004b.pdf>>, 71 p.

PIRON VINCENT. "Amertume et acceptabilité des péages (2) : études de cas et recommandations", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, pp. 67-77, 2001.

POCHET PASCAL, *Les personnes âgées*, La découverte, 1997, Paris, 122 p.

POCHET PASCAL. "Mobilité et accès à la voiture chez les personnes âgées : évolution actuelles et enjeux", *Recherche Transports Sécurité*, n°79, pp. 93-106, 2003.

POCHET PASCAL et SCHÉOU BERNARD, *Le tourisme à l'âge de la retraite*, La documentation française, 2002, 268 p.

POLACCHINI ANNARITA et ORFEUIL JEAN-PIERRE. "Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports", *Recherche Transport Sécurité*, n°63, pp. 31-44, 1999.

POTIER FRANCOISE. "De l'évolution de la mobilité pendulaire à celle des loisirs", in J. Viard, F. Potier et J.-D. Urbain. *La France des temps libres et des vacances*. Editions de l'Aube, 2002, pp. 23-43.

POTIER FRANCOISE et ZEGEL PASCALE. *Exclusions et inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme*. Rapport sur convention PUCA. Lettre de commande n°F01101, 2002, 79 p.

PRÉTECEILLE EDMOND. "Les registres de l'inégalité : lieu de résidence et ségrégation sociale", *Cahiers français*, n°314, pp. 64-70, 2003.

PRÉTECEILLE EDMOND, RAKOTOMALALA MARIE-JOSÉE, RESPLANDY MYREILLE et CALZADA CHRISTIAN. *Structures sociales des espaces résidentiels et de travail en Ile-de-France en 1999 et transformations 1990-1999*. XXXIXème Colloque de l'ASRDLF, Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales. Lyon, 1-3 Septembre 2003, pp. 18.

PURWANTO ALLOYSIUS JOKO. *Dynamique des inégalités entre les Franciliens face aux transports*. Thèse de doctorat. Faculté de sciences économiques et de gestion. Université Lumière Lyon 2, 2004, 434 p.

RAUCH ANDRÉ. "Les loisirs, un temps libéré ?" *Projet*, n°273, pp. 43-51, 2003.

RAUX CHARLES et SOUCHE STÉPHANIE. "Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des transports ? Le cas de TEO à Lyon", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, pp. 27-52, 2001.

RAVEL CLAIRE. "1975-2002 : la part des ménages sans emploi a doublé", *INSEE Première*, n°998, 2005.

RAWLS JOHN, *Théorie de la justice*, Seuil, 1987, Paris, 666 p.

REICHMAN SHALOM. "Le droit au transport : acte déclaratif ou projet innovateur ?" *Transports*, n°298, pp. 413-415, 1984.

RÉMY JEAN et VOYÉ LILIANE, *La ville, vers une nouvelle définition ?*, L'Harmattan, 1992, Paris, 173 p.

ROCH MARIAN. "La spatialisation du social à l'épreuve de la mobilité : l'exemple de l'espace péri-urbain", *Espaces et sociétés*, n°94, pp. 135-151, 1998.

ROEMER JOHN E, *Equality of opportunity*, Harvard University Press, 1998.

ROLLIER YANN et WIEL MARC. "La pérégrination au sein de l'agglomération bretonne", *Les annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 Juin-Septembre, pp. 152-161, 1993.

ROSALES MONTANO SILVIA et HARZO CHRISTIAN. *Tarifification sociale. Aides aux déplacements et précarité financière dans les réseaux de transports publics de province*. Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon et Observatoire social de Lyon. Lyon, 1994, 164 p.

ROSENBLOOM SANDRA et ALTSHULER ALAN. "Equity issues in urban transportation", *Policy Studies Journal*, n°98, pp. 29-39, 1977.

ROSS STEPHEN L. "Racial Differences in Residential and Job Mobility : Evidence Concerning the Spatial Mismatch Hypothesis", *Journal of Urban Economics*, n°43, pp. 112-135, 1998.

ROUGÉ LIONEL. *Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains : entre contraintes, tactiques et captivité*. Colloque Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale, Vaulx-en-Velin, 21-22 Avril 2005.

ROUGERIE CATHERINE. "Évolution des inégalités de patrimoine chez les salariés entre 1986 et 2000". *Données sociales. La société française. Edition 2002*. INSEE. La documentation française, 2002, pp. 413-415.

- ROUQUETTE CÉLINE. "Départs en vacances : la persistance des inégalités", *Economie et statistique*, n°345, pp. 33-53, 2001.
- ROUQUETTE CÉLINE et TACHÉ CATHERINE, *Les vacances des Français*, Insee Résultats, 2002.
- ROUSSEAU JEAN-JACQUES, *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes*, LGF-Le livre de poche, édition 2000, 1755, Paris, 157 p.
- ROUSSEAU JEAN-JACQUES, *Du contrat social*, GF Flammarion, édition 2001, 1762, 256 p.
- ROUXEL MICHEL. "La carte de France des revenus déclarés", *INSEE Première*, n°900, 2003.
- SANCHEZ THOMAS W. "The impact of public transport on US metropolitan wage inequality", *Urban Studies*, vol. 39, n°3, pp. 423-436, 2002.
- SANCHEZ THOMAS W. , SHEN QING et PENG ZHONG-REN. "Transit mobility, Jobs access and low-income : labour participation in US metropolitan areas", *Urban Studies*, vol. 41, n°7, pp. 1313-1331, 2004.
- SCHULTHEIS FRANZ. "La construction des représentations collectives des inégalités : une comparaison France-Allemagne", in C. Daniel et C. Le Clainche. *Mesurer les inégalités. De la construction des indicateurs aux débats sur les interprétations*. Mission recherche-DREES. Collection MiRe, 2000, pp. 7-18.
- SCHWARTZ OLIVIER, *Le monde privé des ouvriers. Hommes et femmes du Nord*, Quadrige-Puf, 1990, Paris, 531 p.
- SÉCHET RAYMONDE et QUINTIN PHILIPPE. "Prêt à taux zéro et mobilités résidentielles : le cas de l'Ille-et-Vilaine", in P. Lassave et A. Haumont. *Mobilités spatiales. Une question de société*. L'Harmattan, 2001, Paris, pp. 7-19.
- SEN AMARTYA. "Ethical Measurement of Inequality : Some Difficulties", in W. Krelle et A. F. Shorrocks. *Personal Income Distribution*, 1978, Amsterdam, pp. 81-94.
- SEN AMARTYA, *Repenser l'inégalité*, Seuil, 2000a, Paris, 282 p.
- SEN AMARTYA. "Social justice and the distribution of income", in A. B. Atkinson et F. Bourguignon. *Handbook of income distribution. Volume I*. Elsevier Science, 2000b, pp. 59-85.
- SENCÉBÉ YANNICK et LEPICIER DENIS. *Migrations résidentielles de l'urbain vers le rural en France : différenciation sociale des profils et ségrégation spatiale*. Colloque Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale, Vaulx-en-Velin, 21-22 Avril 2005.
- SIDGWICK H., *The Method of Ethics*, 7ème Edition : 1973. Macmillan, 1907.
- SILVERA RACHEL. "Les inégalités entre femmes et hommes sur le marché du travail : du constat à l'analyse", in C. Daniel et C. Le Clainche. *Mesurer les inégalités. De la construction des indicateurs aux débats sur les interprétations*. Mission recherche-DREES. Collection MiRe, 2000, pp. 121-136.
- SOUCHE STÉPHANIE. "Péages urbains et équité : une revue de la littérature", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°43, pp. 119-146, 2003.
- SUEUR JEAN-PIERRE, *Demain la ville*, La documentation française, 1998, Paris, 231 p.
- TABARD NICOLE. "Des quartiers pauvres aux banlieues aisées : une représentation sociale du territoire", *Economie et statistique*, n°270, pp. 5-22, 1993.



- TALBOT JULIEN. "Les déplacements domicile-travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux", *INSEE Première*, n°767, 2001.
- TARRIUS ALAIN. "Transports autoproduits : production et reproduction du social", *Espaces et sociétés*, n°46, pp. 35-54, 1985.
- TARRIUS ALAIN, *Les fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, L'Harmattan, 1992, Paris, 207 p.
- TARRIUS ALAIN, *Les nouveaux cosmopolitismes : mobilités, identités, territoires*, Editions de l'Aube, 2000, 266 p.
- TAYLOR BRIAN D. et ONG PAUL M. "Spatial Mismatch or Automobile Mismatch ? An examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas", *Urban Studies*, vol. 32, n°9, pp. 1453-1473, 1995.
- THISSE JACQUES-FRANÇOIS. "L'équité spatiale", in J.-P. Auray, A. Bailly, P.-H. Derycke et J.-M. Huriot. *Encyclopédie d'économie spatiale*. Economica, 1994, Paris, pp. 225-231.
- THISSE JACQUES-FRANÇOIS, WASMER ETIENNE et ZÉNOU YVES. "Ségrégation urbaine, logement et marchés du travail", in J.-P. Fitoussi, E. Laurent et J. Maurice. *Ségrégation urbaine et intégration sociale*. La documentation française, 2004, pp. 139-169.
- TOCQUEVILLE, *De la démocratie en Amérique*, Tome 2, édition 1981. Flammarion, 1840, Paris, 414 p.
- TOURAINÉ ALAIN, *Critique de la modernité*, Fayard, 1992, Paris.
- TOURAINÉ ALAIN, *Production de la société*, Editions du Seuil, 1993, Paris, 477 p.
- TRINDER E, HAY A, DIGNAN J, ELSE P et SKORUPSKI J. "Concepts of equity, fairness, and justice in British transport legislation, 1960-88", *Environment and Planning C: Government and Policy*, n°9, pp. 31-50, 1991.
- TRUELOVE M. "Measurement of spatial equity", *Environment and Planning C: Government and Policy*, n°11, pp. 19-35, 1993.
- URBAIN JEAN-DIDIER, *Paradis verts. Désirs de campagne et passions résidentielles*, Payot, 2002, Paris, 392 p.
- URRY JOHN. 1999, *Automobility, Car Culture and Weightless Travel : A discussion paper*. [en ligne] Disponible sur <<http://www.lancs.ac.uk/fss/sociology/papers/urry-automobility.pdf>>, Departement of Sociology. Lancaster University, 16 p.
- VAN PARIJS PHILIPPE, *Qu'est-ce qu'une société juste ?*, Seuil, 1991, Paris, 311 p.
- VARIAN H. "Equity, envy and efficiency", *Journal of Economic Theory*, n°29, pp. 217-244, 1974.
- VIARD JEAN. "Temps libre, loisirs, vacances et art de vivre : le triangle des Bermudes des sociétés modernes", in J. Viard, F. Potier et J.-D. Urbain. *La France des temps libres et des vacances*. Editions de l'Aube, 2002, pp. 3-22.
- VIARD JEAN. *Réinventer les vacances. la nouvelle galaxie du tourisme*. Rapport du groupe d'experts "Prospective de la demande touristique à l'horizon 2010". La documentation Française, 1998, 335 p.
- VIARD JEAN, POTIER FRANÇOISE et URBAIN JEAN-DIDIER, *La France des temps libres et des vacances*, Editions de l'Aube - Datar, 2002, Paris, 227 p.

- VIEGAS JOSÉ M et MACARIO ROSARIO. "Acceptabilité des prix dans les systèmes de transport", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°40, pp. 9-26, 2001.
- VILLENEUVE-GOKALP CATHERINE. "Les jeunes partent toujours au même âge de chez leurs parents", *Economie et statistique*, n°337-338, pp. 61-80, 2001.
- WACHS MARTIN et KUMAGAI T. GORDON. "Physical accessibility as a social indicator", vol. 7, pp. 437-456, 1973.
- WALZER MICHAEL, *Sphères de justice*, Seuil, 1998, 476 p.
- WEBER MAX, *Economie et société. Tome 1 : les catégories de la sociologie*, édition 1995, Pocket, 1922, Paris, 410 p.
- WENGLANSKI SANDRINE. *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France*. Thèse de doctorat. Institut d'urbanisme de Paris. Université de Paris XII - Val de Marne, 2003, 373 p.
- WIEL MARC, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Architecture + Recherches, 1999, Liège, 149 p.
- WIEL MARC, *Ville et automobile*, Descartes & Cie, 2002, Paris, 140 p.
- WIEL MARC. "La transition urbaine est-elle réversible ?" in A. Aguiléra, J.-L. Madre et D. Mignot. *Les villes ont-elles achevé leur transition ?* Les collections de l'INRETS, 2005, Arcueil, pp. 15-28.
- WIEVIORKA MICHEL, *Commenter la France*, Editions de l'Aube, 1997, 189 p.
- WUHL SIMON, *L'égalité. Nouveaux débats*, PUF, Sociologie d'aujourd'hui, 2002, Paris, 360 p.
- YONNET PAUL, *Travail, loisir : temps libre et lien social*, Gallimard, 1999, Paris, 324 p.
- ZAHAVI YACOV et RYAN J.M. "Stability of travel components over time", *Transportation research record*, n°750, pp. 19-26, 1980.
- ZENOU YVES. "Les inégalités dans la ville", in F. Maurel, A. Perrot, J. Prager et J-F Thisse. *Villes et économie*. La documentation française, 2004, pp. 109-128.



# **Annexes**

## **Annexe 1 : L'enquête ménages de l'agglomération lyonnaise**

Dans l'agglomération lyonnaise, quatre enquêtes ménages ont été réalisées selon la méthodologie CERTU : en 1966, 1977, 1985 et 1995. Bien que les méthodologies aient évoluées sur cette période de vingt ans, les objectifs restent globalement les mêmes : mesurer et analyser les comportements de déplacements des ménages et des individus qui le compose, suivre leurs évolutions, comparer ces comportements et ces évolutions dans les principales agglomérations, identifier les aspirations des ménages et des individus en matière de mobilité, étudier les améliorations à apporter au système de déplacements urbains.

Pour la dernière enquête ménages réalisée dans l'agglomération lyonnaise, le recueil de terrain a été réalisé en trois phases distinctes entre novembre 1994 et avril 1995 (hors périodes de vacances scolaires), auprès d'un échantillon représentatif de l'agglomération lyonnaise, sélectionné par tirage aléatoire à partir du fichier de recensement général de la population de 1990. Ce tirage aléatoire est stratifié par zones de l'agglomération lyonnaise, un coefficient de redressement est in fine affecté à chacune des zones. L'aire d'étude et les zonages retenus ont évolué conformément à l'évolution de l'aire du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme et à la prise en compte de certaines communes de l'Ain, extérieures à ce périmètre.

Outre les caractéristiques socio-économiques des ménages et des individus qui les composent, l'enquête recense l'ensemble des déplacements réalisés la veille du jour de l'enquête (obligatoirement un jour de semaine), entre 4h00 du matin le jour recensé et 4h00 du matin le jour de l'enquête, par tous les individus de 5 ans et plus appartenant aux ménages sélectionnés. Ne sont pas pris en compte les trajets en marche à pied non exclusive, précédant ou suivant l'usage d'un autre moyen de transport (ex : aller chercher sa voiture au parking, se rendre à l'arrêt de bus...), les déplacements réalisés entièrement à l'extérieur du périmètre de l'enquête, ceux effectués entièrement à l'extérieur de la plage horaire sélectionnée et ceux effectués en tant que conducteur d'un véhicule utilisé pour le transport marchand de personnes ou de marchandises.

## **Annexe 2 : L'enquête nationale transport et communications**

Dans l'enquête transport, pour éviter que le recueil de la mobilité soit trop influencé par la date d'enquête, celui-ci s'est étalé sur l'année. Huit vagues d'enquête ont ainsi été effectuées entre mai 1993 et avril 1994. L'enquête recense la mobilité de 14213 ménages dont le tirage au sort s'est fait par stratification sur la région et la catégorie de commune à partir du recensement de 1990 et des logements construits depuis. La mobilité de semaine (y.c celle du week-end) et de longue distance est analysée sur un échantillon de 14 213 individus, puisqu'un seul individu par ménage, âgé de plus de 6 ans, a été sélectionné. L'individu qui a répondu au questionnaire portant sur la mobilité de semaine et de week-end a été choisi par un tirage au sort à probabilité uniforme tandis que celui qui a répondu au questionnaire sur les déplacements de longue distance a été choisi par un tirage à probabilités inégales puisque la personne du ménage la plus mobile à longue distance avait deux chances sur trois d'être retenue. Il ne s'agit donc pas forcément de la même personne.

Si les effectifs des échantillons sont plus importants que ceux d'une enquête ménages d'agglomération, il faut noter toutefois que le territoire enquêté est bien plus vaste et bien moins homogène ici de telle sorte que la réduction à une certaine catégorie d'espace restreint rapidement les effectifs<sup>1</sup>. Le champ de la mobilité balayé par l'enquête transport est nettement plus large que celui pris en compte par les enquêtes ménages d'agglomération, et ce tant sur le plan spatial que temporel. Représentative de la population française, l'enquête nationale transport permet notamment de connaître la mobilité des résidents des zones périurbaines lorsque celles-ci sont situées au-delà des limites administratives des agglomérations urbaines. Le second grand avantage est de nous renseigner sur la mobilité de week-end, non prise en compte dans les enquêtes ménages d'agglomération, et sur la mobilité dépassant le cadre urbain, puisqu'aux côtés de la mobilité locale, la mobilité à longue distance a elle aussi été recueillie. Enfin, les variables de positionnement social et de revenus apparaissent plus détaillées que dans les enquêtes ménages locales. Les individus et les ménages peuvent être précisément caractérisés sur le plan social ce qui, compte tenu des objectifs de notre recherche est particulièrement important.

---

<sup>1</sup> Ainsi, par exemple, l'échantillon enquêté dans les Zones de Peuplement Industriel ou Urbain (ZPIU) de plus de 300 000 habitants (hors région Ile-de-France) représentent 31 % de la population, soit 4 457 ménages. Mais dès lors que l'on s'intéresse à la banlieue la plus périphérique ou au périurbain de ces ZPIU, l'échantillon n'est plus que de (respectivement) 860 et 1358 ménages, ce qui limite le degré de désagrégation possible des analyses sur ces espaces particuliers. Ces chiffres seraient bien entendu encore plus restreints, si l'on se limitait à une taille de ZPIU supérieure.

### Annexe 3 : Les valeurs discrètes de revenu retenues pour chaque tranche de revenu

<b>Revenu du ménage</b> <i>Moins de 2500 F.</i>	<b>Revenu du ménage</b> <i>De 2500 à 5000 F</i>	<b>Revenu du ménage</b> <i>De 5000 à 7500 F</i>
1 1250 2 1500 3 1750 4 1810 5 1870 6 1930 7 1990 8 2050 9 2110 10 2170 11 2230 12 2290 13 2350 14 2410 15 2470	1 2500 2 3000 3 3500 4 3750 5 3950 6 4150 7 4350 8 4550 9 4750 10 4900	1 5000 2 5250 3 5500 4 5750 5 6100 6 6350 7 6550 8 6750 9 6950 10 7150 11 7350
<b>Revenu du ménage</b> <i>De 7500 à 10000 F.</i>	<b>Revenu du ménage</b> <i>De 10000 à 12500 F</i>	<b>Revenu du ménage</b> <i>De 12500 à 15000 F</i>
1 7500 2 7700 3 7900 4 8100 5 8300 6 8600 7 8850 8 9100 9 9350 10 9600 11 9850	1 10000 2 10200 3 10400 4 10600 5 10800 6 11100 7 11350 8 11600 9 11850 10 12100 11 12350	1 12500 2 12700 3 12900 4 13100 5 13300 6 13600 7 13850 8 14100 9 14350 10 14600 11 14850
<b>Revenu du ménage</b> <i>De 15000 à 20000 F.</i>	<b>Revenu du ménage</b> <i>De 20000 à 30000 F</i>	<b>Revenu du ménage</b> <i>De 30000 à 50000 F</i>
1 15000 2 15300 3 15600 4 15900 5 16200 6 16500 7 16800 8 17100 9 17750 10 18650 11 19550	1 20000 2 21150 3 22500 4 23750 5 25000 6 27750	1 30650 2 31300 3 31950 4 32600 5 33250 6 33900 7 34550 8 35200 9 35850 10 36500 11 37150 12 37800 13 38450 14 39100 15 39750 16 45000

Pour la tranche de revenu 50000 F. et plus, les valeurs discrètes retenues pour les 27 ménages composant cette dernière tranche de revenu sont les suivantes :

1	50000
2	51500
3	53000
4	54500
5	56000
6	57500
7	59000
8	61500
9	63000
10	64500
11	70000
12	50000
13	51500
14	53000
15	54500
16	56000
17	57500
18	59000
19	61500
20	63000
21	50000
22	51500
23	53000
24	54500
25	56000
26	57500
27	59000

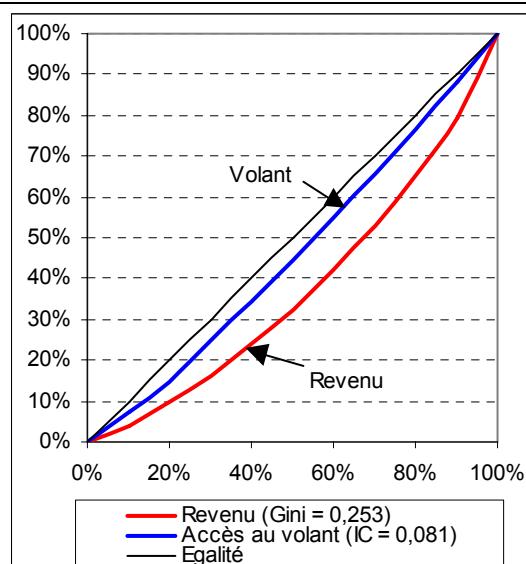
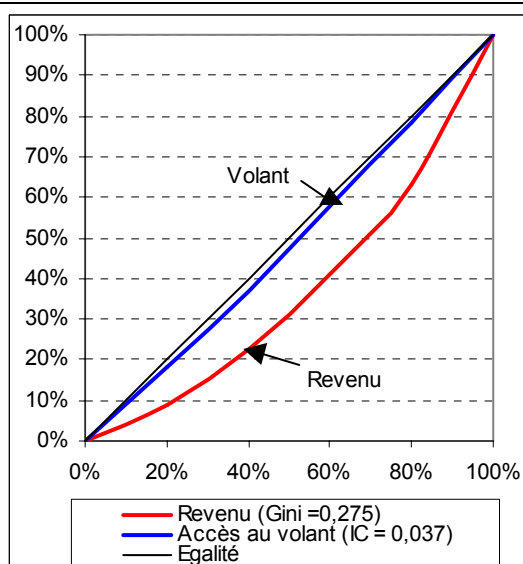


## Annexe 4 : Courbes de concentration des revenus et du niveau d'accès au volant

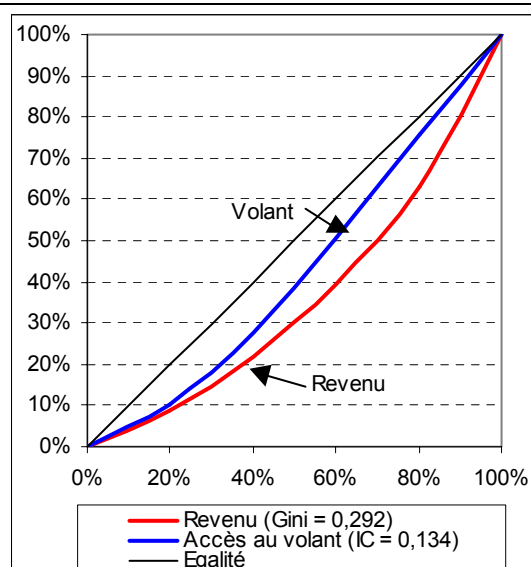
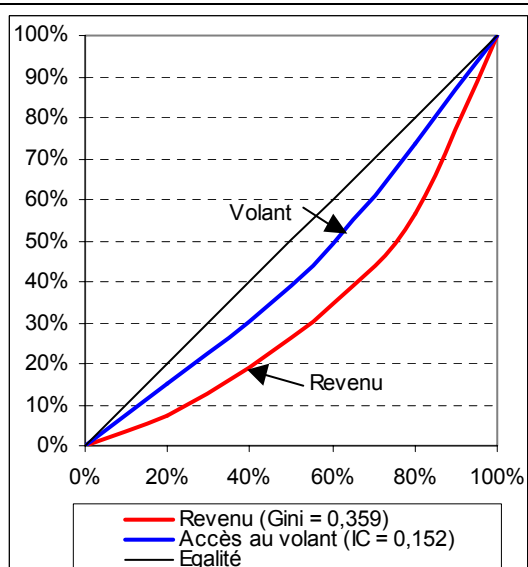
HOMMES

FEMMES

ACTIFS DE 25-59 ANS



CHÔMEURS 25-55 ANS



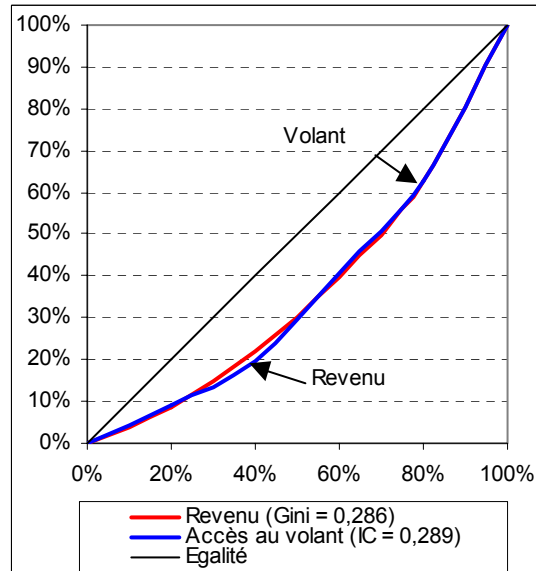
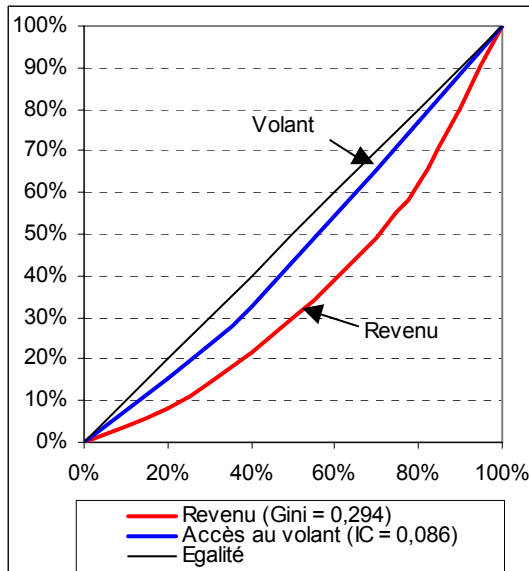
Source : EMD de Lyon 1994-1995

Source : EMD de Lyon 1994-1995

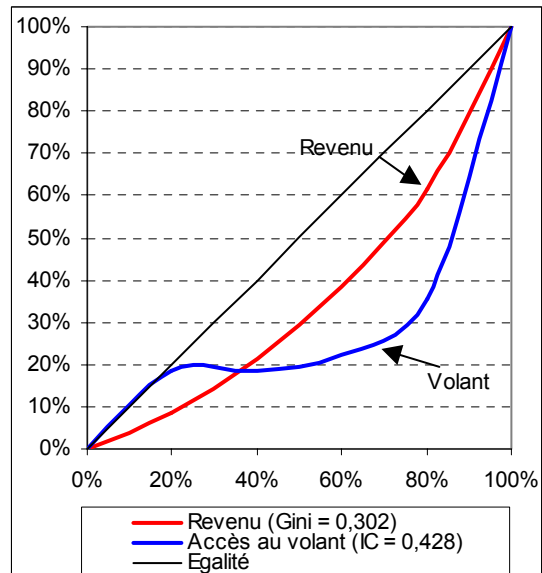
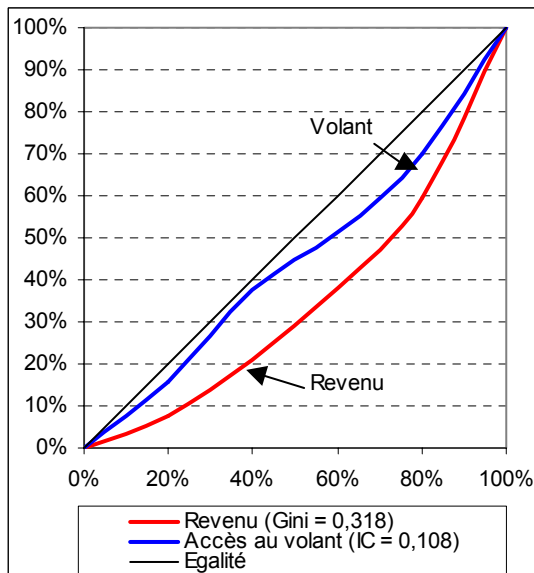
**HOMMES**

**FEMMES**

**RETRAITÉS 60-74 ANS**



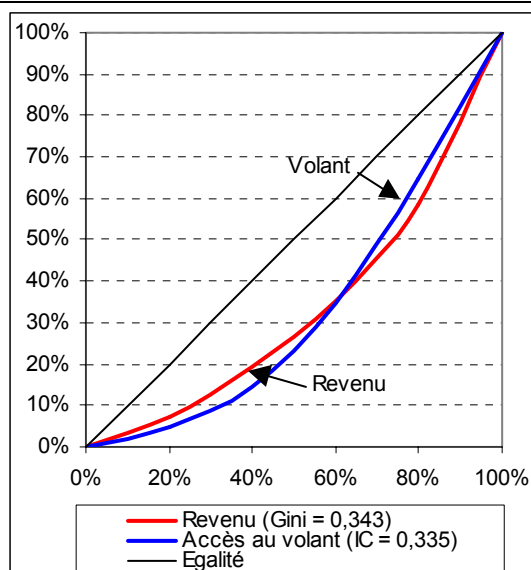
**RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS**



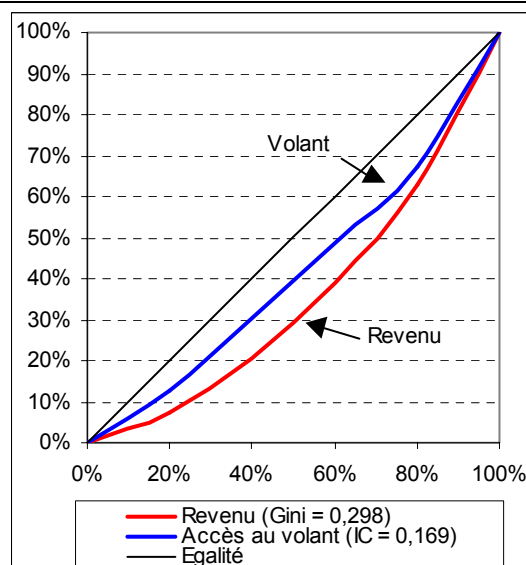
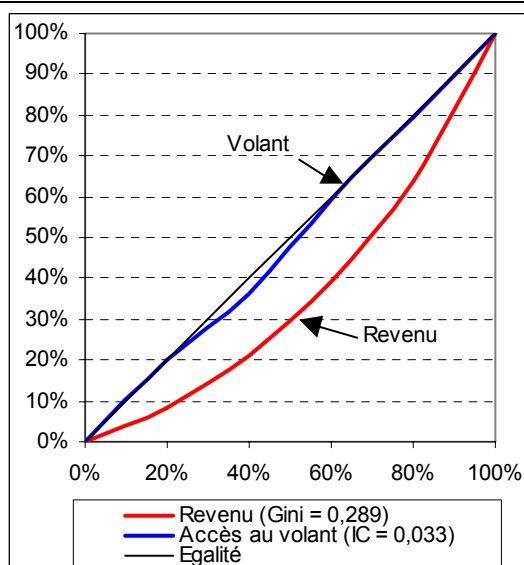
Source EMD de Lyon 1994-1995

Source : EMD de Lyon 1994-1995

### FEMMES AU FOYER 25-55 ANS



### MOINS DE 25 ANS CHEZ LEURS PARENTS



Source : EMD de Lyon 1994-1995

Source : EMD de Lyon 1994-1995

## Annexe 5 : Agrégation des motifs de voyages, réalisée à partir de l'ENT 1993-1994

Intitulé ETC 1993-94	Durée	Intitulé retenu
Visites à des parents Visites à des amis Vacances Résidence secondaire (aller à) Visites de monuments et lieux historiques Spectacles culturels, sportifs, réunions Faire du sport (football, ski, aller à la plage, à la chasse...) Lieux de loisirs (parc de loisirs, fête foraine, bowling...) Café, restaurant, brasserie	au moins 4 nuits	Vacances
Visites à des parents	moins de 4 nuits	Visites à des parents
Visites à des amis	moins de 4 nuits	Visites à des amis
Vacances Résidence secondaire (aller à) Visites de monuments et lieux historiques Spectacles culturels, sportifs, réunions Faire du sport (football, ski, aller à la plage, à la chasse...) Lieux de loisirs (parc de loisirs, fête foraine, bowling...) Café, restaurant, brasserie	moins de 4 nuits	Agrément, loisirs
Grande surface et centre commercial Commerce de proximité, service et autre achat Soins médicaux et personnels Démarche administrative, réservation, recherche d'informations Accompagner quelqu'un à la gare, à l'aéroport à un autre endroit Aller chercher quelqu'un à la gare, à l'aéroport à un autre endroit Autres motifs personnels	aucun critère	Affaires personnelles



# Liste des figures

## 1 - LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : LE SYSTÈME DE MOBILITÉ SPATIALE .....	15
TABLEAU 2 : LES PRINCIPES D'ÉQUITÉ DANS LE TRANSPORT .....	36
TABLEAU 3 : EVOLUTION DE L'INDICE DE GINI DU NIVEAU DE VIE HORS PATRIMOINE .....	45
TABLEAU 4 : POIDS DES DIFFÉRENTS SEGMENTS DE LA MOBILITÉ ET ÉVOLUTION DES NIVEAUX ENTRE 1982 ET 1994.....	61
TABLEAU 5 : ÉVOLUTION DES INÉGALITÉS ENTRE 1974 ET 1997 .....	73
TABLEAU 6 : EFFETS DE SEUIL ET INCOHÉRENCES LIÉS AU DÉCOUPAGE DES REVENUS EN TRANCHE.....	98
TABLEAU 7 : ESTIMATION DE LA DISTRIBUTION DES REVENUS DES MÉNAGES À L'INTÉRIEUR DES TRANCHES DE REVENU DANS L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE .....	100
TABLEAU 8 : CORRESPONDANCE DES DÉCILES ET QUINTILES DE REVENU DANS L'EMD DE LYON ET L'ENT .....	101
TABLEAU 9 : TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES EN FONCTION DU REVENU CORRIGÉ EN DÉCILES.	101
TABLEAU 10 : ÉCHELLE D'ÉVALUATION DES INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ	110
TABLEAU 11 : GROUPES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES.....	114
TABLEAU 12 : TAUX D'ÉQUIPEMENT, ÉCARTS INTERQUINTILES ET INDICES DE CONCENTRATION SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE .....	126
TABLEAU 13 : DÉTERMINATION DE L'ÉCHELLE D'ÉQUIVALENCE : UNITÉ DE MOTORISATION.....	133
TABLEAU 14 : LOCALISATION DES MÉNAGES DE 25-59 ANS AU SEIN DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE .....	138
TABLEAU 15 : TAUX DE MOTORISATION, ÉCARTS INTERQUINTILES ET INDICES DE CONCENTRATION SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE .....	140
TABLEAU 16 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE .....	150
TABLEAU 17 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE DES PLUS DE 60 ANS.....	151
TABLEAU 18 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE DES 25-59 ANS .....	152
TABLEAU 19 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE DES 18-24 ANS VIVANT CHEZ LEURS PARENTS .....	155
TABLEAU 20 : MODALITÉS DE CONSTRUCTION DE L'INDICATEUR D'ACCÈS AU VOLANT .....	157
TABLEAU 21 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU VOLANT .....	163

TABLEAU 22 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU VOLANT .....	164
TABLEAU 23 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU VOLANT .....	165
TABLEAU 24 : DISTANCES DOMICILE TRAVAIL DES ACTIFS SELON LE REVENU ET L'ACCÈS AU VOLANT .....	166
TABLEAU 25 : ECARTS INTERQUINTILES ET COEFFICIENTS DE CONCENTRATION DU NIVEAU D'ACCÈS AU VOLANT .....	168
TABLEAU 26 : PRINCIPAUX INDICATEURS DE MOYENNE ET DE DISPERSION .....	176
TABLEAU 27 : NIVEAUX DE MOBILITÉ QUOTIDIENS SELON LE CYCLE DE VIE .....	179
TABLEAU 28 : MODES DE TRANSPORTS QUOTIDIENS SELON LE CYCLE DE VIE .....	180
TABLEAU 29 : MOTIFS DE DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SELON LE CYCLE DE VIE .....	181
TABLEAU 30 : RÉPARTITION SPATIALE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SELON LE CYCLE DE VIE .....	182
TABLEAU 31 : NIVEAUX DE MOBILITÉ QUOTIDIENS DES ACCÉDANTS ET DES NON-ACCÉDANTS AU VOLANT SELON LE CYCLE DE VIE .....	183
TABLEAU 32 : NIVEAUX DE MOBILITÉ QUOTIDIENS SELON LE CYCLE DE VIE ET LA LOCALISATION RÉSIDENTIELLE .....	184
TABLEAU 33 : NIVEAUX DE MOBILITÉ SELON LE REVENU .....	186
TABLEAU 34 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES ADULTES ACCÉDANT ET NON-ACCÉDANT AU VOLANT SELON LE REVENU .....	187
TABLEAU 35 : LOCALISATION RÉSIDENTIELLE DES ACCÉDANTS ET DES NON-ACCÉDANTS AU VOLANT SELON LE REVENU .....	187
TABLEAU 36 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES SCOLAIRES SELON LA LOCALISATION RÉSIDENTIELLE .....	189
TABLEAU 37 : NIVEAUX DE MOBILITÉ ET USAGE DES PRINCIPAUX MODES SELON LE REVENU .....	191
TABLEAU 38 : LOCALISATION RÉSIDENTIELLE, DISTANCE DOMICILE-ÉCOLE, ET NIVEAUX DE MOBILITÉ DES SCOLAIRES ENTRE QUINTILES EXTRÊMES .....	193
TABLEAU 39 : NIVEAUX ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES ÉTUDIANTS VIVANT CHEZ LEURS PARENTS .....	195
TABLEAU 40 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES ÉTUDIANTS SELON LE REVENU .....	197
TABLEAU 41 : NIVEAUX ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES ACTIFS .....	200
TABLEAU 42 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES ACTIFS SELON LE REVENU .....	201
TABLEAU 43 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES ACTIFS ACCÉDANTS AU VOLANT SELON LE REVENU .....	202
TABLEAU 44 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES ACTIFS N'ACCÉDANT PAS AU VOLANT SELON LE REVENU .....	203
TABLEAU 45 : NIVEAUX ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES CHÔMEURS .....	206
TABLEAU 46 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES CHÔMEURS SELON LE REVENU .....	207
TABLEAU 47 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ DES CHÔMEURS ACCÉDANTS ET NON-ACCÉDANTS .....	208
TABLEAU 48 : NIVEAUX ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES FEMMES AU FOYER .....	209
TABLEAU 49 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES FEMMES AU FOYER SELON LE REVENU .....	211
TABLEAU 50 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES FEMMES AU FOYER ACCÉDANT AU VOLANT SELON LE REVENU .....	212
TABLEAU 51 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ DES FEMMES AU FOYER N'ACCÉDANT PAS AU VOLANT .....	213
TABLEAU 52 : NIVEAUX ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS .....	215
TABLEAU 53 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS ÂGÉS DE 60 À 74 ANS SELON LE REVENU .....	216
TABLEAU 54 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS ACCÉDANTS AU VOLANT SELON LE REVENU .....	217
TABLEAU 55 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS N'ACCÉDANT PAS AU VOLANT SELON LE REVENU .....	218

TABLEAU 56 : NIVEAUX ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS DE PLUS DE 75 ANS .....	220
TABLEAU 57 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS SELON LE REVENU.....	221
TABLEAU 58 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS ACCÉDANT AU VOLANT SELON LE REVENU .....	222
TABLEAU 59 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS N'ACCÉDANT PAS AU VOLANT SELON LE REVENU .....	222
TABLEAU 60 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DE FIN DE SEMAINE SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION ET LE REVENU .....	234
TABLEAU 61 : INDICATEURS DE MOYENNE ET DE DISPERSION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DE WEEK-END ET DE SEMAINE .....	235
TABLEAU 62: NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES SCOLAIRES UN JOUR DE SEMAINE ET EN FIN DE SEMAINE .....	246
TABLEAU 63: NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES SCOLAIRES EN FIN DE SEMAINE SELON LE REVENU .....	247
TABLEAU 64 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES SCOLAIRES UN JOUR DE SEMAINE ET EN FIN DE SEMAINE .....	248
TABLEAU 65 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES ACTIFS UN JOUR DE SEMAINE ET EN FIN DE SEMAINE .....	250
TABLEAU 66 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES ACTIFS EN FIN DE SEMAINE SELON L'ACCÈS AU VOLANT .....	251
TABLEAU 67 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DE WEEK-END DES ACTIFS SELON LE REVENU.....	251
TABLEAU 68 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DES ACTIFS ACCÉDANT AU VOLANT SELON LE REVENU EN SEMAINE ET LE WEEK-END .....	252
TABLEAU 69 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES ACTIFS N'ACCÉDANT PAS AU VOLANT EN SEMAINE ET LE WEEK-END .....	253
TABLEAU 70: NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES CHÔMEURS UN JOUR DE SEMAINE ET EN FIN DE SEMAINE .....	254
TABLEAU 71: NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES CHÔMEURS EN FIN DE SEMAINE SELON L'ACCÈS AU VOLANT .....	255
TABLEAU 72 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DE WEEK-END DES CHÔMEURS SELON LE REVENU.....	255
TABLEAU 73 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES CHÔMEURS ACCÉDANT OU NON ACCÉDANT AU VOLANT, EN SEMAINE ET LE WEEK-END.....	256
TABLEAU 74 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES FEMMES AU FOYER UN JOUR DE SEMAINE ET EN FIN DE SEMAINE.....	257
TABLEAU 75 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES FEMMES AU FOYER EN FIN DE SEMAINE SELON L'ACCÈS AU VOLANT .....	258
TABLEAU 76 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DE WEEK-END DES FEMMES AU FOYER SELON LE REVENU .....	258
TABLEAU 77: NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES FEMMES AU FOYER ACCÉDANT AU VOLANT SELON LE REVENU LE WEEK-END ET EN SEMAINE .....	259
TABLEAU 78 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES FEMMES AU FOYER NON-ACCÉDANTES AU VOLANT EN SEMAINE ET LE WEEK-END .....	260
TABLEAU 79 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 60 À 74 ANS UN JOUR DE SEMAINE ET EN FIN DE SEMAINE.....	261
TABLEAU 80 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 60 À 74 ANS EN FIN DE SEMAINE SELON L'ACCÈS AU VOLANT.....	262
TABLEAU 81 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DE WEEK-END DES RETRAITÉS DE 60 À 74 ANS SELON LE REVENU .....	263
TABLEAU 82 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 60 À 74 ANS ACCÉDANT AU VOLANT SELON LE REVENU EN SEMAINE ET LE WEEK-END ET EN SEMAINE.....	264



TABLEAU 83 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 60 À 74 ANS NON ACCÉDANT AU VOLANT SELON LE REVENU EN SEMAINE ET LE WEEK-END.....	264
TABLEAU 84: NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS UN JOUR DE SEMAINE ET EN FIN DE SEMAINE.....	266
TABLEAU 85 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS EN FIN DE SEMAINE SELON L'ACCÈS AU VOLANT.....	267
TABLEAU 86 : NIVEAUX DE MOBILITÉ DE WEEK-END DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS SELON LE REVENU.....	267
TABLEAU 87 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS, ACCÉDANT AU VOLANT, EN SEMAINE ET LE WEEK-END.....	268
TABLEAU 88 : NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉCANISÉE DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS NON ACCÉDANTS AU VOLANT SELON LE REVENU EN SEMAINE ET LE WEEK-END.....	269
TABLEAU 89 : PRINCIPAUX INDICATEURS DE MOYENNE ET DE DISPERSION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE.....	281
TABLEAU 90 : TYPOLOGIE D'ANALYSE DE LA MOBILITÉ DE LONGUE DISTANCE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE.....	283
TABLEAU 91 : NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES PERSONNES SEULES DE MOINS DE 35 ANS.....	294
TABLEAU 92: NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES INDIVIDUS EN COUPLE DANS LES MÉNAGES DE MOINS DE 35 ANS.....	297
TABLEAU 93 : NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RESPONSABLES DE FAMILLE.....	299
TABLEAU 94 : NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS.....	306
TABLEAU 95 : NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS SELON LA MOTORISATION DU MÉNAGE.....	307
TABLEAU 96 : ECARTS INTER-QUINTILES ET INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS.....	307
TABLEAU 97 : ECARTS INTER-QUINTILES ET INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS, MÉNAGES MOTORISÉS.....	309
TABLEAU 98 : ECARTS INTER-QUINTILES ET INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS, MÉNAGES NON MOTORISÉS.....	309
TABLEAU 99 : NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS.....	311
TABLEAU 100 : NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS SELON LA MOTORISATION DU MÉNAGE.....	312
TABLEAU 101 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS SELON LE REVENU.....	312

## 2 - LISTE DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1 : EVOLUTION DU TAUX DE PAUVRETÉ.....	49
GRAPHIQUE 2 : TAUX DE PAUVRETÉ SELON L'ÂGE.....	49
GRAPHIQUE 3 : EVOLUTION DE LA MOTORISATION DES MÉNAGES.....	65
GRAPHIQUE 4 : RÉPARTITION CUMULÉE DE LA POPULATION PAR TRANCHE DE REVENU DANS L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE.....	99
GRAPHIQUE 5 : COURBE DE LORENZ DES REVENUS.....	103
GRAPHIQUE 6 : ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DU MÉNAGE SELON L'ÂGE ET LE GENRE DE LA PERSONNE DE RÉFÉRENCE.....	122

GRAPHIQUE 7 : ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE ET LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION.....	125
GRAPHIQUE 8 : ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE ET LA LOCALISATION RÉSIDEN- TIELLE.....	125
GRAPHIQUE 9 : EQUIPEMENT AUTOMOBILE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE ET LE REVENU PAR UC .....	127
GRAPHIQUE 10 : INDICES DE CONCENTRATION DE L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES SELON LE CYCLE DE VIE .....	127
GRAPHIQUE 11 : EQUIPEMENT AUTOMOBILE DES 25-59 ANS SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION ET LE REVENU PAR UC.....	128
GRAPHIQUE 12 : INDICES DE CONCENTRATION DE L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES DE 25-59 ANS SELON LA LOCALISATION.....	128
GRAPHIQUE 13 : NOMBRE DE VP PAR MÉNAGE EN FONCTION DU REVENU PAR UC ET DU NOMBRE D'ADULTES DU MÉNAGE*.....	130
GRAPHIQUE 14 : NOMBRE DE VP PAR MÉNAGE ET NOMBRE DE VP PAR ADULTE EN FONCTION DU NOMBRE D'ADULTES DU MÉNAGE* .....	131
GRAPHIQUE 15 : NOMBRE DE VP PAR ADULTE EN FONCTION DU REVENU PAR UC EN QUINTILES ET DU NOMBRE D'ADULTES DU MÉNAGE* .....	131
GRAPHIQUE 16 : NOMBRE DE VP / MÉNAGE ET NOMBRE DE VP / UM EN FONCTION DU NOMBRE D'ADULTES DU MÉNAGE.....	134
GRAPHIQUE 17 : NOMBRE DE VP / ADULTE ET NOMBRE DE VP / UM EN FONCTION DU NOMBRE D'ADULTES DU MÉNAGE.....	134
GRAPHIQUE 18 : MOTORISATION DES MÉNAGES EN FONCTION DE L'ÂGE DE LA PR ET DU REVENU PAR UC .....	135
GRAPHIQUE 19 : MOTORISATION DES MÉNAGES EN FONCTION DU REVENU PAR UC ET DE L'ÂGE DE LA PR .....	135
GRAPHIQUE 20 : MOTORISATION DES MÉNAGES DE 25-59 ANS EN FONCTION DE LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION ET DU REVENU PAR UC.....	136
GRAPHIQUE 21 : MOTORISATION DES MÉNAGES DE 25-59 ANS EN FONCTION DU REVENU PAR UC ET DE LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION .....	136
GRAPHIQUE 22 : MOTORISATION DES MÉNAGES EN FONCTION DE LA LOCALISATION RÉSIDEN- TIELLE ET DU REVENU PAR UC .....	137
GRAPHIQUE 23 : MOTORISATION DES MÉNAGES EN FONCTION DU REVENU PAR UC ET DE LA LOCALISATION RÉSIDEN- TIELLE .....	137
GRAPHIQUE 24 : INDICES DE CONCENTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DE LA MOTORISATION DES MÉNAGES SELON LE CYCLE DE VIE .....	140
GRAPHIQUE 25 : MULTIÉQUIPEMENT DE TROIS CATÉGORIES DE MÉNAGES DE DEUX ADULTES SELON LE REVENU PAR UC.....	140
GRAPHIQUE 26 : MULTIÉQUIPEMENT DES MÉNAGES* EN FONCTION DE LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION ET DU REVENU PAR UC .....	141
GRAPHIQUE 27 : MULTIÉQUIPEMENT DES MÉNAGES* EN FONCTION DE LA LOCALISATION RÉSIDEN- TIELLE ET DU REVENU PAR UC .....	141
GRAPHIQUE 28 : ANNÉE DE 1 <sup>ÈRE</sup> MISE EN CIRCULATION DU VÉHICULE LE PLUS RÉCENT SELON LE QUINTILE DE REVENU PAR UC.....	143
GRAPHIQUE 29 : ETAT DU VÉHICULE À L'ACHAT SELON LE QUINTILE DE REVENU PAR UC.....	143
GRAPHIQUE 30 : ANNÉE DE 1 <sup>ÈRE</sup> MISE EN CIRCULATION DU VÉHICULE LE PLUS RÉCENT SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE.....	144
GRAPHIQUE 31 : ETAT DU VÉHICULE À L'ACHAT SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE .....	144
GRAPHIQUE 32 : PUISSANCE FISCALE DU VÉHICULE LE PLUS PUISSANT SELON LE REVENU PAR UC .....	146

GRAPHIQUE 33 : PUISSANCE FISCALE DU VÉHICULE LE PLUS PUISSANT SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE.....	146
GRAPHIQUE 34 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS SELON L'ÂGE ET LE GENRE .....	148
GRAPHIQUE 35 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS SELON LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE ET LE GENRE .	148
GRAPHIQUE 36 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE SELON LE CYCLE DE VIE ET LE NIVEAU D'ÉTUDES DES HOMMES .....	149
GRAPHIQUE 37 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DE CONDUIRE SELON LE CYCLE DE VIE ET LE NIVEAU D'ÉTUDES DES FEMMES .....	149
GRAPHIQUE 38 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DES 60-74 ANS SELON LE REVENU .....	150
GRAPHIQUE 39 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DES 75 ANS ET PLUS SELON LE REVENU .....	150
GRAPHIQUE 40 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DES 25-59 SELON LE REVENU .....	152
GRAPHIQUE 41 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DES 25-59 ANS SELON LE NIVEAU D'ÉTUDES.....	152
GRAPHIQUE 42 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DES JEUNES ADULTES SELON LE GENRE.....	154
GRAPHIQUE 43 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS DES ENFANTS RÉSIDANT EN PÉRIPHÉRIE SELON LE GENRE ET LE REVENU PAR UC .....	154
GRAPHIQUE 44 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS ET TAUX D'ACCÈS EFFECTIF AU VOLANT SELON LE CYCLE DE VIE .....	159
GRAPHIQUE 45 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS ET TAUX D'ACCÈS EFFECTIF AU VOLANT DES HOMMES.....	160
GRAPHIQUE 46 : TAUX D'ACCÈS AU PERMIS ET TAUX D'ACCÈS EFFECTIF AU VOLANT DES FEMMES.....	160
GRAPHIQUE 47 : TAUX D'ACCÈS AU VOLANT SELON LE CYCLE DE VIE ET LA LOCALISATION RÉSIDENTIELLE.....	162
GRAPHIQUE 48 : TAUX D'ACCÈS AU VOLANT DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS SELON LE GENRE ET LE REVENU .....	163
GRAPHIQUE 49 : TAUX D'ACCÈS AU VOLANT DES RETRAITÉS DE 60-74 ANS TITULAIRES DU PERMIS SELON LE GENRE ET LE REVENU .....	163
GRAPHIQUE 50 : TAUX D'ACCÈS AU VOLANT DES HOMMES ACTIFS SELON LA LOCALISATION DU LIEU DE RÉSIDENCE.....	165
GRAPHIQUE 51 : TAUX D'ACCÈS AU VOLANT DES FEMMES ACTIVES SELON LA LOCALISATION DU LIEU DE RÉSIDENCE.....	165
GRAPHIQUE 52 : INDICES DE CONCENTRATION DE L'ACCÈS AU VOLANT ET AU PERMIS CHEZ LES HOMMES .....	171
GRAPHIQUE 53 : INDICES DE CONCENTRATION DE L'ACCÈS AU VOLANT ET AU PERMIS CHEZ LES FEMMES .....	171
GRAPHIQUE 54 : LOCALISATION RÉSIDENTIELLE DES LYCÉENS EN FONCTION DU REVENU .....	196
GRAPHIQUE 55 : LOCALISATION RÉSIDENTIELLE DES ÉTUDIANTS EN FONCTION DU REVENU .....	196
GRAPHIQUE 56 : INDICES DE CONCENTRATION DES INDICATEURS DE MOBILITÉ DES SCOLAIRES .....	198
GRAPHIQUE 57 : INDICES DE CONCENTRATION DES PRINCIPAUX INDICATEURS DE MOBILITÉ DES ACTIFS ACCÉDANT ET NON-ACCÉDANT AU VOLANT .....	204
GRAPHIQUE 58 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS ET PART DES INDIVIDUS NON MOBILES SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE.....	233
GRAPHIQUE 59 : DISTANCES PARCOURUES ET PART DES VOYAGEURS À LONGUE DISTANCE SELON LE LIEU DE RÉSIDENCE.....	233
GRAPHIQUE 60 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS ET PART DES INDIVIDUS NON MOBILES* SELON LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE .....	238
GRAPHIQUE 61 : DISTANCES PARCOURUES ET PART DES VOYAGEURS À LONGUE DISTANCE SELON LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE .....	239
GRAPHIQUE 62: MODES DE DÉPLACEMENTS DE FIN DE SEMAINE SELON LE CYCLE DE VIE.....	240
GRAPHIQUE 63 : MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DE FIN DE SEMAINE SELON LE CYCLE DE VIE .....	240

GRAPHIQUE 64 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS ET PART DES INDIVIDUS NON MOBILES* SELON LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE ET L'ACCÈS AU VOLANT .....	241
GRAPHIQUE 65 : DISTANCES PARCOURUES ET PART DES VOYAGEURS À LONGUE DISTANCE SELON LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE ET L'ACCÈS AU VOLANT .....	241
GRAPHIQUE 66 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS ET PART DES INDIVIDUS NON MOBILES SELON LE REVENU .....	243
GRAPHIQUE 67 : DISTANCES PARCOURUES ET PART DES VOYAGEURS À LONGUE DISTANCE SELON LE REVENU .....	243
GRAPHIQUE 68: NOMBRE DE DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS ET PART DES NON-MOBILES SELON LE REVENU, PARMIS LES ACCÉDANTS AU VOLANT .....	244
GRAPHIQUE 69 : DISTANCES PARCOURUES ET PART DES VOYAGEURS À LONGUE DISTANCE SELON LE REVENU, PARMIS LES ACCÉDANTS AU VOLANT .....	244
GRAPHIQUE 70 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS ET PART DES NON-MOBILES SELON LE REVENU, PARMIS LES NON-ACCÉDANTS AU VOLANT .....	244
GRAPHIQUE 71 : DISTANCES PARCOURUES ET PART DES VOYAGEURS À LONGUE DISTANCE SELON LE REVENU, PARMIS LES NON-ACCÉDANTS AU VOLANT .....	244
GRAPHIQUE 72 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS MÉCANISÉS ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU, PARMIS LES ACTIFS ACCÉDANT AU VOLANT .....	253
GRAPHIQUE 73 : NOMBRE DE DÉPLACEMENTS (LOCAUX ET NON-LOCAUX) PAR QUINTILES EXTRÊMES ET SELON LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE.....	272
GRAPHIQUE 74 : DISTANCES PARCOURUES (EN LOCAL ET NON-LOCAL) PAR QUINTILES EXTRÊMES ET SELON LA POSITION DANS LE CYCLE DE VIE.....	272
GRAPHIQUE 75: INDICES DE CONCENTRATION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS LOCAUX .....	273
GRAPHIQUE 76 : INDICES DE CONCENTRATION DES DISTANCES PARCOURUES EN LOCAL.....	273
GRAPHIQUE 77 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION.....	280
GRAPHIQUE 78 : NOMBRE DE NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION.....	280
GRAPHIQUE 79 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE TYPE DE MÉNAGE DE RATTACHEMENT .....	284
GRAPHIQUE 80 : NOMBRE DE NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE TYPE DE MÉNAGE DE RATTACHEMENT .....	284
GRAPHIQUE 81 : MODES DE TRANSPORT À LONGUE DISTANCE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE.....	285
GRAPHIQUE 82 : MOTIFS DU VOYAGE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE .....	285
GRAPHIQUE 83 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU .....	288
GRAPHIQUE 84 : NOMBRE DE NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE REVENU .....	288
GRAPHIQUE 85: RÉPARTITION PAR MOTIF SELON LE REVENU .....	289
GRAPHIQUE 86 : RÉPARTITION MODALE SELON LE REVENU.....	289
GRAPHIQUE 87 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE NIVEAU D'ÉTUDES DE LA PR.....	290
GRAPHIQUE 88 : NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE NIVEAU D'ÉTUDES DE LA PR .....	290
GRAPHIQUE 89 : EFFETS CONJUGUÉS DU REVENU ET DU NIVEAU D'ÉTUDES SUR LA FRÉQUENCE DES VOYAGES, CHEZ LES INDIVIDUS ÂGÉS DE 25 À 59 ANS .....	291
GRAPHIQUE 90 : EFFETS CONJUGUÉS DU REVENU ET DU NIVEAU D'ÉTUDES SUR LES DISTANCES, CHEZ LES INDIVIDUS ÂGÉS DE 25 À 59 ANS.....	291
GRAPHIQUE 91 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU PARMIS LES MOTORISÉS ET LES NON-MOTORISÉS .....	293

GRAPHIQUE 92 : NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE REVENU PARMIS LES MOTORISÉS ET LES NON-MOTORISÉS.....	293
GRAPHIQUE 93: NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU CHEZ LES CÉLIBATAIRES DE MOINS DE 35 ANS, MOTORISÉS ET ACTIFS .....	295
GRAPHIQUE 94 : NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON REVENU CHEZ LES CÉLIBATAIRES DE MOINS DE 35 ANS, MOTORISÉS ET ACTIFS .....	295
GRAPHIQUE 95 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX ET DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES CÉLIBATAIRES DE MOINS DE 35 ANS, MOTORISÉS ET ACTIFS .....	296
GRAPHIQUE 96 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU, CHEZ LES INDIVIDUS EN COUPLE (PR DE MOINS DE 35 ANS, MÉNAGE MOTORISÉ, AU MOINS UN ACTIF) .....	297
GRAPHIQUE 97 : NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE REVENU CHEZ LES INDIVIDUS EN COUPLE (PR DE MOINS DE 35 ANS, MÉNAGE MOTORISÉ, AU MOINS UN ACTIF) .....	297
GRAPHIQUE 98 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX ET DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE DES INDIVIDUS EN COUPLE (PR DE MOINS DE 35 ANS, MÉNAGE MOTORISÉ, AU MOINS UN ACTIF) .....	298
GRAPHIQUE 99 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU, CHEZ LES RESPONSABLES DE FAMILLE** .....	300
GRAPHIQUE 100 : NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE REVENU, CHEZ LES RESPONSABLES DE FAMILLE** .....	300
GRAPHIQUE 101 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE NIVEAU D'ÉTUDES DE LA PR, CHEZ LES RESPONSABLES DE FAMILLE** .....	302
GRAPHIQUE 102 : NOMBRE DE NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE NIVEAU D'ÉTUDES DE LA PR, CHEZ LES RESPONSABLES DE FAMILLE** .....	302
GRAPHIQUE 103: NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU, CHEZ LES RESPONSABLES DE FAMILLE**, NIVEAU D'ÉTUDES SECONDAIRE .....	303
GRAPHIQUE 104 : NOMBRE DE NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE REVENU, CHEZ LES RESPONSABLES DE FAMILLE**, NIVEAU D'ÉTUDES SECONDAIRE .....	303
GRAPHIQUE 105 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX ET DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE, CHEZ LES RESPONSABLES DE FAMILLE* .....	304
GRAPHIQUE 106 : NOMBRE DE VOYAGES ET DISTANCES PARCOURUES SELON LE REVENU, CHEZ LES RETRAITÉS DE 60-74 ANS, EN COUPLE OU SEULS .....	308
GRAPHIQUE 107 : NUITS D'ABSENCE ET TAUX DE DÉPART SELON LE REVENU, CHEZ LES RETRAITÉS DE 60-74 ANS, EN COUPLE OU SEULS .....	308
GRAPHIQUE 108 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX ET DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE, CHEZ RETRAITÉS DE 60-74 ANS EN COUPLE ET SEULS .....	310
GRAPHIQUE 109 : INDICES DE CONCENTRATION DES NIVEAUX ET DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE, CHEZ RETRAITÉS DE 75 ANS ET PLUS, EN COUPLE ET SEULS .....	313
GRAPHIQUE 110 : INDICES DE CONCENTRATION DES INDICATEURS DE NIVEAUX DE MOBILITÉ INDIVIDUELLE À LONGUE DISTANCE SELON LE MÉNAGE DE RATTACHEMENT .....	315
GRAPHIQUE 111 : NOMBRE DE VOYAGES PAR QUINTILE EXTRÊME SELON LE TYPE DE MÉNAGE DE RATTACHEMENT .....	317
GRAPHIQUE 112 : DISTANCES PARCOURUES PAR QUINTILE EXTRÊME SELON LE TYPE DE MÉNAGE DE RATTACHEMENT .....	317

### **3 - LISTE DES ENCADRÉS**

ENCADRÉ 1 : QUELQUES DÉFINITIONS CONTEMPORAINES DE LA NOTION D'INÉGALITÉ SOCIALE.....	23
---	----

### **4 - LISTE DES ANNEXES**

ANNEXE 1 : L'ENQUÊTE MÉNAGES DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE .....	364
ANNEXE 2 : L'ENQUÊTE NATIONALE TRANSPORT ET COMMUNICATIONS .....	365
ANNEXE 3 : LES VALEURS DISCRÈTES DE REVENU RETENUES POUR CHAQUE TRANCHE DE REVENU.....	366
ANNEXE 4 : COURBES DE CONCENTRATION DES REVENUS ET DU NIVEAU D'ACCÈS AU VOLANT.....	368
ANNEXE 5 : AGRÉGATION DES MOTIFS DE VOYAGES, RÉALISÉE À PARTIR DE L'ENT 1993-1994 .....	371



# Table des matières

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>9</b>
<b>1 - RENOUELEMENT DE LA QUESTION SUR LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ</b>	<b>10</b>
<b>1.1. De nouvelles exigences de mobilité.....</b>	<b>10</b>
<b>1.2. L'évolution du contexte socio-économique .....</b>	<b>11</b>
<b>2 - POUR UNE APPROCHE INTÉGRÉE ET DÉSAGRÉGÉE DES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ</b>	<b>13</b>
<b>2.1. Identifier, mesurer et interpréter les inégalités économiques de mobilité .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2. Intégrer les différentes composantes de la mobilité .....</b>	<b>15</b>
<b>CHAPITRE 1 - INÉGALITÉS ET MOBILITÉS : LE CADRE D'ANALYSE .....</b>	<b>19</b>
<b>1 - INÉGALITÉS ET ÉQUITÉ : PERSPECTIVES THÉORIQUES</b>	<b>20</b>
<b>1.1. Inégalité, égalité, équité : les termes du débat .....</b>	<b>20</b>
1.1.1. Comment définir l'inégalité ?.....	20
1.1.2. L'égalité dans les sociétés démocratiques modernes .....	23
1.1.3. Garantir l'équité : un objectif central des politiques de lutte contre les inégalités.....	25
<b>1.2. Les théories de la justice sociale : un survol théorique .....</b>	<b>26</b>
1.2.1. L'abandon des approches utilitaristes dans le débat sur les inégalités sociales .....	27
1.2.2. L'opposition de Rawls : le libéralisme égalitaire .....	29
1.2.3. Sen et le raisonnement en termes de capacités .....	31
1.2.4. Universalité ou pluralité des principes de justice ? .....	33
<b>1.3. Quels apports pour le champ des transports ? .....</b>	<b>33</b>
1.3.1. La nécessité d'améliorer les outils d'évaluation classiques .....	34
1.3.2. La prise en compte du principe d'équité .....	35
1.3.3. Des difficultés méthodologiques, d'interprétation et d'opérationalité .....	37
<b>2 - INÉGALITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES : ÉVOLUTIONS ET MUTATIONS</b>	<b>39</b>
<b>2.1. Croissance ou réduction des inégalités économiques ? .....</b>	<b>39</b>
2.1.1. Difficultés d'évaluation, brouillage du discours .....	39
2.1.2. Sur longue période : réduction des inégalités.....	42
2.1.3. Sur courte période : stagnation et renouvellement des inégalités.....	43
2.1.4. Au-delà des statistiques, de profondes transformations socio-économiques .....	49
<b>2.2. Un phénomène multidimensionnel.....</b>	<b>51</b>
2.2.1. Des inégalités liées au genre.....	51
2.2.2. Des inégalités de niveaux d'études et de formation .....	53



2.2.3. La dimension spatiale des inégalités .....	55
<b>3 - MOBILITÉS : NOUVELLES NORMES ET ENJEUX SOCIAUX</b>	<b>60</b>
<b>3.1. Panorama des principales évolutions en matière de mobilité</b> .....	<b>60</b>
3.1.1. Poids et dynamique des différents segments de la mobilité .....	60
3.1.2. Évolutions des pratiques quotidiennes et de fin de semaine .....	61
3.1.3. Expansion des pratiques à longue distance .....	63
3.1.4. Accroissement de la motorisation et évolution des dépenses d'usage .....	64
<b>3.2. Modes de vie et nouvelles exigences de mouvement</b> .....	<b>66</b>
3.2.1. Tendances socio-démographiques et niveaux de mobilité .....	66
3.2.2. Des rapports à l'espace stratégiques et diversifiés .....	67
3.2.3. Temporalités, rythmes sociaux et mobilités .....	69
<b>3.3. Enjeux sociaux</b> .....	<b>71</b>
3.3.1. L'accès à la mobilité motorisée .....	72
3.3.2. Le « choix » de localisation résidentielle .....	73
3.3.3. L'insertion sociale des individus .....	74
<b>CHAPITRE 2 - APPRÉHENDER LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ</b> .....	<b>77</b>
<b>1 - DIVERSITÉ DES APPROCHES</b>	<b>78</b>
<b>1.1. Le contexte international</b> .....	<b>78</b>
1.1.1. États-Unis : focalisation sur l'accès à l'emploi .....	78
1.1.2. Royaume-Uni : des questionnements sur les liens entre transport et exclusion .....	79
<b>1.2. État des lieux en France</b> .....	<b>81</b>
1.2.1. Des connaissances très ciblées et dispersées dans divers champs disciplinaires .....	81
1.2.2. Des modalités d'action publique centrées sur le rôle des transports en commun .....	84
<b>2 - CHOIX MÉTHODOLOGIQUES</b>	<b>87</b>
<b>2.1. Les données</b> .....	<b>88</b>
2.1.1. Présentation des données utilisées .....	88
2.1.2. Intérêts et limites .....	90
<b>2.2. L'estimation du niveau de vie du ménage</b> .....	<b>92</b>
2.2.1. Plusieurs méthodes d'appréciation des revenus .....	92
2.2.2. Le choix d'une échelle d'équivalence .....	95
2.2.3. L'estimation du niveau de vie dans les enquêtes de mobilité .....	96
<b>2.3. La mesure les inégalités</b> .....	<b>102</b>
2.3.1. Les outils : représentations graphiques et indices .....	102
2.3.2. Les initiatives visant à élargir les critères d'appréciation du bien être social .....	107
2.3.3. Quel indicateur choisir ? .....	109
<b>3 - DÉMARCHE D'ANALYSE</b>	<b>110</b>
<b>3.1. Des dispersions aux inégalités</b> .....	<b>110</b>
<b>3.2. Une approche par groupe de cycle de vie</b> .....	<b>112</b>
<b>3.3. Tenir compte des échelles spatio-temporelles de réalisation de la mobilité</b> .....	<b>114</b>

<b>CHAPITRE 3 - ACCÈS À L'AUTOMOBILE : DIFFUSION ÉLARGIE, INÉGALITÉS SUBIES.....</b>	<b>119</b>
<b>1 - INÉGALITÉS D'ÉQUIPEMENT ET DE MOTORISATION DES MÉNAGES</b>	<b>120</b>
<b>1.1. Un bien automobile très largement diffusé .....</b>	<b>121</b>
1.1.1. Génération, cycle de vie, localisation, d'importantes différenciations .....	121
1.1.2. Analyse et mesure des inégalités d'équipement .....	125
<b>1.2. Des niveaux de motorisation plus contrastés .....</b>	<b>129</b>
1.2.1. Un nouvel indicateur de motorisation .....	129
1.2.2. Analyse et mesure des inégalités de motorisation des ménages.....	134
<b>1.3. Des inégalités sur les caractéristiques des véhicules disponibles.....</b>	<b>142</b>
1.3.1. Aux plus modestes, les véhicules les plus anciens .....	142
1.3.2. La puissance fiscale est assez peu sensible au revenu.....	145
<b>2 - INÉGALITÉS D'ACCÈS AU VOLANT DES INDIVIDUS</b>	<b>146</b>
<b>2.1. L'accès au permis de conduire .....</b>	<b>147</b>
2.1.1. Une affaire de génération .....	147
2.1.2. Une mesure des inégalités d'accès au permis de conduire.....	150
<b>2.2. L'accès des individus au volant .....</b>	<b>156</b>
2.2.1. Un indicateur synthétique d'accès au volant .....	156
2.2.2. Un accès lié au cycle de vie, au genre et à la localisation .....	158
2.2.3. Analyse et mesure des inégalités d'accès au volant .....	162
<b>3 - EN CONCLUSION : ENTRE EXCLUSION ET DÉPENDANCE, DES INÉGALITÉS PERSISTANTES</b>	<b>169</b>
<b>3.1. Des inégalités d'équipement réduites et un non-équipement synonyme d'exclusion</b>	<b>169</b>
<b>3.2. Un accès inégalitaire à l'auto-mobilité .....</b>	<b>170</b>
<b>CHAPITRE 4 - AU QUOTIDIEN : MOBILITÉS CONTRAINTES, INÉGALITÉS RESTREINTES.....</b>	<b>173</b>
<b>1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE</b>	<b>174</b>
<b>1.1. Repères méthodologiques .....</b>	<b>174</b>
<b>1.2. La mobilité quotidienne dans l'agglomération lyonnaise .....</b>	<b>175</b>
1.2.1. Des distances parcourues inférieures à la moyenne nationale.....	175
1.2.2. Plus de la moitié des déplacements effectués en voiture.....	176
1.2.3. Des programmes d'activités globalement contraints.....	177
<b>1.3. Les différenciations de mobilité quotidienne .....</b>	<b>178</b>
1.3.1. Selon le cycle de vie .....	178
1.3.2. Selon l'accès au volant .....	183
1.3.3. Selon la localisation résidentielle .....	184
<b>1.4. Les inégalités apparentes de mobilité quotidienne .....</b>	<b>185</b>
1.4.1. Des niveaux relativement homogènes, des comportements plus sensibles au revenu .	185
1.4.2. Peu d'inégalités verticales chez les accédants comme chez les non-accédants au volant	186
1.4.3. Assez peu d'inégalités horizontales.....	187

<b>2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ QUOTIDIENNE SELON LE CYCLE DE VIE DE L'INDIVIDU</b>	<b>188</b>
<b>2.1. Les inégalités de mobilité quotidienne chez les enfants</b>	<b>188</b>
2.1.1. Les scolaires	189
2.1.2. Les étudiants	194
2.1.3. En résumé : des inégalités liées au « choix » du lieu d'étude et de localisation	197
<b>2.2. Les inégalités de mobilité quotidienne en milieu de cycle de vie</b>	<b>199</b>
2.2.1. Les actifs à plein temps	199
2.2.2. Les chômeurs	205
2.2.3. Les femmes au foyer	208
<b>2.3. Les inégalités de mobilité quotidienne après 60 ans</b>	<b>214</b>
2.3.1. Les retraités âgés de 60 à 74 ans	214
2.3.2. Les retraités de 75 ans et plus	219
<b>3 - EN CONCLUSION : AU QUOTIDIEN, L'AUTOMOBILITÉ AU CŒUR DES INÉGALITÉS</b>	<b>223</b>
<b>3.1. Un impact limité du niveau de vie des ménages</b>	<b>223</b>
<b>3.2. Le rôle central de l'accès au volant</b>	<b>224</b>
<b>3.3. Des inégalités variables selon la position dans le cycle de vie</b>	<b>226</b>
<b>3.4. Des modes d'appropriation de l'espace différenciés</b>	<b>226</b>
<b>3.5. Sociabilité externe versus sociabilité interne</b>	<b>227</b>
<b>CHAPITRE 5 - LE WEEK-END : MOBILITÉS DIVERSIFIÉES, INÉGALITÉS RENFORCÉES</b>	<b>229</b>
<b>1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE FIN DE SEMAINE</b>	<b>230</b>
<b>1.1. Repères méthodologiques</b>	<b>230</b>
1.1.1. Une mobilité mécanisée, locale et non locale	230
1.1.2. Une méthodologie conforme à celle utilisée en semaine	231
1.1.3. Un champ d'analyse restreint aux agglomérations de province	232
<b>1.2. Les dispersions de mobilité de fin de semaine</b>	<b>235</b>
1.2.1. Un peu moins de variabilité qu'en semaine dans les niveaux de mobilité	235
1.2.2. Une mobilité moins contrainte essentiellement effectuée en automobile	236
<b>1.3. Les différenciations de mobilité de fin de semaine</b>	<b>237</b>
1.3.1. Selon le cycle de vie	237
1.3.2. Selon l'accès au volant	240
1.3.3. Selon la localisation résidentielle	241
<b>1.4. Les inégalités apparentes de mobilité de fin de semaine</b>	<b>242</b>
1.4.1. Des écarts assez nets entre quintiles	242
1.4.2. Un effet homogénéisateur de l'accès au volant plus limité en fin de semaine	243
<b>2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE FIN DE SEMAINE SELON LE CYCLE DE VIE DU L'INDIVIDU</b>	<b>245</b>
<b>2.1. Les inégalités de mobilité de week-end chez les enfants</b>	<b>245</b>
2.1.1. Une mobilité plus étendue et plus diversifiée	245

2.1.2. Des écarts entre quintiles extrêmes plus prononcés qu'en semaine .....	246
2.1.3. Des inégalités de mobilité significatives .....	248
<b>2.2. Les inégalités de mobilité de week-end en milieu de cycle de vie.....</b>	<b>249</b>
2.2.1. Les actifs à plein temps .....	249
2.2.2. Les chômeurs.....	254
2.2.3. Les femmes au foyer .....	256
<b>2.3. Les inégalités de mobilité de week-end après 60 ans.....</b>	<b>260</b>
2.3.1. Les retraités âgés de 60 à 74 ans .....	260
2.3.2. Les retraités de 75 ans et plus.....	265
<b>3 - EN CONCLUSION : LE WEEK-END, D'INÉGALES POTENTIALITÉS DE DÉPLOIEMENT DES MOBILITÉS</b>	<b>269</b>
<b>3.1. Biais possibles et limites de l'analyse .....</b>	<b>269</b>
3.1.1. La taille de l'échantillon .....	270
3.1.2. Le recueil des déplacements.....	270
<b>3.2. Hiérarchisation et amplitude respective des effets .....</b>	<b>271</b>
3.2.1. Un effet de revenu plus net qu'en semaine.....	271
3.2.2. Permanence de l'effet d'accès au volant sur les inégalités de mobilité.....	272
<b>3.3. Mobilités locales et non locales entretiennent des liens différents avec le revenu ...</b>	<b>273</b>
<b>CHAPITRE 6 - A LONGUE DISTANCE : MOBILITÉS PLURIELLES, INÉGALITÉS STRUCTURELLES .....</b>	<b>275</b>
<b>1 - DES DISPERSIONS AUX INÉGALITÉS DE MOBILITÉ DE LONGUE DISTANCE</b>	<b>276</b>
<b>1.1. Repères méthodologiques .....</b>	<b>276</b>
1.1.1. Une mobilité de longue distance pour motifs personnels.....	276
1.1.2. Des indicateurs de niveaux et de comportements.....	278
1.1.3. Un champ d'analyse circonscrit .....	279
<b>1.2. Les dispersions de mobilité à longue distance.....</b>	<b>281</b>
1.2.1. De très fortes dispersions.....	281
1.2.2. Des mobilités plurielles et familiales .....	281
<b>1.3. Les différenciations de mobilité à longue distance .....</b>	<b>282</b>
1.3.1. Une forte influence de la structure du ménage .....	282
1.3.2. La motorisation du ménage : un facteur clé .....	286
1.3.3. Un effet modéré de la localisation résidentielle .....	287
<b>1.4. Les inégalités apparentes de mobilité à longue distance.....</b>	<b>288</b>
1.4.1. Des freins financiers et culturels .....	288
1.4.2. La motorisation des ménages ne permet pas d'homogénéiser les niveaux .....	293
<b>2 - LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ À LONGUE DISTANCE SELON LE CYCLE DE VIE DU MÉNAGE</b>	<b>294</b>
<b>2.1. Les individus des ménages de moins de 35 ans .....</b>	<b>294</b>
2.1.1. Les célibataires .....	294

2.1.2. Les individus en couple sans enfant.....	296
2.1.3. En résumé : des distances parcourues sensibles au revenu .....	298
<b>2.2. Les familles entre 25 et 59 ans.....</b>	<b>299</b>
2.2.1. Des niveaux en forte réduction.....	299
2.2.2. Analyse et mesure des inégalités.....	300
2.2.3. En résumé, des voyages très dépendants des revenus .....	305
<b>2.3. Les retraités .....</b>	<b>305</b>
2.3.1. Les retraités âgés de 60 à 74 ans .....	305
2.3.2. Les retraités de 75 ans et plus.....	311
<b>3 - EN CONCLUSION : DES MOBILITÉS DE LONGUE DISTANCE DISTINCTIVES</b>	<b>314</b>
<b>3.1. Les inégalités de mobilité à longue distance touchent tous les ménages .....</b>	<b>314</b>
<b>3.2. La motorisation du ménage : une condition nécessaire mais pas suffisante.....</b>	<b>315</b>
<b>3.3. Des inégalités qui se matérialisent principalement sur la fréquence des voyages... 316</b>	
<b>3.4. Des difficultés multiples qui ont tendance à se cumuler .....</b>	<b>317</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>321</b>
<b>1 - PORTÉE ET LIMITES DES CHOIX MÉTHODOLOGIQUES</b>	<b>322</b>
<b>2 - PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'APPROCHE EMPIRIQUE</b>	<b>325</b>
<b>2.1. Un système explicatif fondé sur le degré de contrainte.....</b>	<b>325</b>
2.1.1. Des contraintes variables selon le type de mobilité .....	325
2.1.2. Des contraintes variables selon l'étape du cycle de vie .....	326
<b>2.2. Le rôle primordial de l'automobile.....</b>	<b>328</b>
2.2.1. Des conditions d'accès différenciées .....	328
2.2.2. Un pouvoir « homogénéisateur » dépendant du type de mobilité.....	329
2.2.3. ...et des programmes d'activités .....	330
<b>2.3. D'autres sources de différenciations : cycle de vie, génération et genre .....</b>	<b>330</b>
2.3.1. Des inégalités accentuées parmi les anciennes générations .....	330
2.3.2. Des inégalités persistantes chez les femmes .....	332
<b>2.4. L'influence de la dimension spatiale.....</b>	<b>332</b>
2.4.1. Sur l'accès au mode automobile.....	333
2.4.2. Sur les pratiques de mobilité .....	333
2.4.3. Des rapports à l'espace différenciés.....	334
<b>3 - PISTES DE REFLEXION POUR UNE GESTION DURABLE DES MOBILITÉS</b>	<b>335</b>
<b>3.1. Subventionner l'accès à l'automobile pour garantir le droit au transport ?.....</b>	<b>336</b>
3.1.1. Favoriser l'accès au volant de ceux qui en sont exclus ? .....	336
3.1.2. Tenir compte des automobilistes « pauvres » .....	338
<b>3.2. De nouvelles politiques urbaines pour garantir l'accessibilité aux activités ?.....</b>	<b>339</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>343</b>

<b>ANNEXES.....</b>	<b>363</b>
<b>LISTE DES FIGURES.....</b>	<b>373</b>
<b>1 - LISTE DES TABLEAUX</b>	<b>373</b>
<b>2 - LISTE DES GRAPHIQUES</b>	<b>376</b>
<b>3 - LISTE DES ENCADRÉS</b>	<b>380</b>
<b>4 - LISTE DES ANNEXES</b>	<b>381</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>383</b>







## Résumé :

Le contexte des dernières décennies se caractérise par la forte croissance des mobilités et le rôle central qu'elles occupent dans l'insertion sociale et professionnelle des individus. La société contemporaine produit de nouveaux impératifs de déplacement qui modifient en profondeur notre rapport à l'espace et au temps. Pour autant, nous ne disposons pas tous de capacités identiques pour faire face à ces exigences changeantes et complexes. Les inégalités observées en matière de mobilité méritent donc une attention particulière dans la mesure où elles participent à la production et à la reproduction des inégalités socio-économiques. Partant de ce constat, cette thèse tente de mieux cerner le lien entre inégalités de revenu et mobilités, en intégrant les différentes facettes des mobilités dites « réversibles », en désagrégeant l'analyse par groupe de cycle de vie et en faisant explicitement apparaître l'influence de l'accès à l'automobile. Nous proposons ainsi d'identifier, de mesurer et d'interpréter les inégalités de mobilités grâce à des indicateurs simples permettant, sinon de recomposer la complexité du phénomène, tout au moins d'en présenter les différentes dimensions. Nous présentons une analyse méthodique de l'impact du revenu sur les pratiques de mobilité de semaine, de week-end et de longue distance à partir des données disponibles grâce aux enquêtes statistiques classiques sur la mobilité (Enquête Ménages Déplacements de Lyon 1995, Enquête Nationale Transport 1994). Les résultats obtenus montrent que les effets du revenu sont très hétérogènes selon le type de mobilité observé. Notre approche apporte ainsi des éléments de compréhension et d'éclaircissement sur les inégalités économiques de mobilités. Des pistes de réflexion sont également formulées pour une meilleure prise en compte des préoccupations en matière d'équité sociale dans la gestion durable des mobilités.

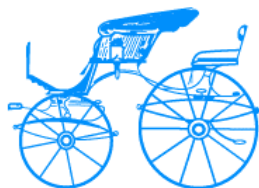
**Mots-clés :** Mobilité quotidienne – Inégalités – Revenu – Cycle de vie – Longue distance – Accès à l'automobile

---

## Summary:

The last few decades are characterized by highly increasing mobilities and the central role they play in social and professional integration. The current society requires new capacities of movement that deeply modify one's relationship to space and time. However, people cannot equally face these changing and complex new requirements. Observed inequalities of mobility deserve a special attention regarding their involvement in the production and reproduction of socio-economic inequalities. Inferring from this statement, this thesis aims at outlining the link between income inequalities and mobilities, integrating different segments of mobility, resolving into socio-demographic groups and underlining the key influence of car access. We concentrate on identifying, measuring and interpreting inequalities of mobility. Simple indicators are used to address the complexity of the phenomenon. A methodical analysis of income impact on daily short-distance and annual long-distance mobility practices and patterns is provided. The assessment is based on the last French National Transport Survey (1993) and Lyons Household Travel Survey (1995). The results obtained show that the income impact varies widely according to the specific segments of mobility analysed. Our approach enlightens different manifestations of socio-economic inequalities on travel patterns. Suggestions are stated here to better take into account the social equity issues in the sustainable management of mobilities.

**Key words:** Daily mobility – Inequalities – Income – Socio-demographic groups – Long-distance – Car access



Laboratoire  
d'Economie des Transports

**Laboratoire d'Economie des Transports**  
Unité Mixte de Recherche du CNRS n°5593

Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat  
Rue Maurice Audin – 69 518 Vaulx-en-Velin Cedex – France

Institut des Sciences de l'Homme  
14 Avenue Berthelot – 69 363 Lyon Cedex 07 – France