



**HAL**  
open science

# Mobilité et exclusion : Eléments de synthèse sur la problématique "mobilité & exclusion" à partir d'une petite bibliographie chronologique

J.M. Guidez, N. Racineux

## ► To cite this version:

J.M. Guidez, N. Racineux. Mobilité et exclusion : Eléments de synthèse sur la problématique "mobilité & exclusion" à partir d'une petite bibliographie chronologique. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1998, 71 p. hal-02150435

**HAL Id: hal-02150435**

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02150435v1>

Submitted on 7 Jun 2019

**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.

# Mobilité et exclusion

*Éléments de synthèse  
à partir d'une petite  
bibliographie  
chronologique*



Ministère de l'Équipement,  
des Transports et du Logement



Centre d'études sur les réseaux, les transports,  
l'urbanisme et les constructions publiques



Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Ouest

### **Collection Rapports d'étude**

Publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation.  
Publications susceptibles d'être amendées ou complétées ultérieurement.

Le Certu publie aussi les collections: dossiers, références, débats.  
Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>

## NOTICE ANALYTIQUE

<b>Organisme commanditaire :</b> CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques 9, rue Juliette Récamier 69006 Lyon Tel : 0 472 74 58 00 Fax : 0 472 74 59 00			
<b>Titre :</b> <b>ELEMENTS DE SYNTHESE SUR LA PROBLEMATIQUE « MOBILITE &amp; EXCLUSION » A PARTIR D'UNE PETITE BIBLIOGRAPHIE CHRONOLOGIQUE</b>			
<b>Sous-titre :</b>		<b>Langue :</b> Français	
<b>Organisme auteur</b> CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques	<b>Rédacteurs ou coordonateurs</b> J.M. GUIDEZ CERTU N. RACINEUX CETE Ouest	<b>Date d'achèvement</b> 1998	
<b>Remarques préliminaires :</b> Le groupe de travail « CERTU – CETE – DTT » sur le thème « Mobilité & Exclusion » a ressenti l'utilité du recensement des quelques études ou recherches sur ce thème depuis les années 90. Cette aide à l'élaboration d'une « culture commune » sur ce thème s'appuie sur une petite bibliographe chronologique et non exhaustive.			
<b>Résumé :</b> <ol style="list-style-type: none"><li>De l'approche différenciée de la problématique « Mobilité &amp; Exclusion » : quel est le rôle de la mobilité dans une perspective d'intégration ?<ul style="list-style-type: none"><li>Mobilité et quartiers prioritaires : en quoi la mobilité y est spécifique ?</li><li>Mobilité et populations prioritaires : même question.</li><li>Politique des transporteurs face à l'exclusion</li></ul></li><li>Quelques propositions d'actions et d'études</li><li>Bibliographie chronologique</li><li>Fiches bibliographiques</li><li>Glossaire</li></ol>			
<b>Mots clés :</b> Mobilité, exclusion, liens sociaux, quartiers		<b>Diffusion :</b>	
<b>Nombre de pages :</b> 71	<b>Prix :</b> 50 FF	<b>Confidentialité :</b> Non	<b>Bibliographie :</b> Oui

# SOMMAIRE

	PAGE
<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>1 - DE L'APPROCHE DIFFERENCIEE DE LA PROBLEMATIQUE « MOBILITE - EXCLUSION »</b>	<b>4</b>
<b>1.1 ELEMENTS DE CADRAGE</b>	<b>4</b>
<b>1.2 MOBILITE ET SEPCIFICITES TERRITORIALES</b>	<b>6</b>
<b>1.3 DE LA SPECIFICITE DES PRATIQUES DE DEPLACEMENT DES PERSONNES EN SITUATION DE PRECARITE</b>	<b>8</b>
<b>1.4 LES TRANSPORTEURS ET LES AUTORITES ORGANISATRICES FACE A L'EXCLUSION</b>	<b>10</b>
<b>2 - QUELQUES PROPOSITIONS D' ACTIONS ET D' ETUDES SUR LA PROBLEMATIQUE « MOBILITE - EXCLUSION »</b>	<b>12</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE CHRONOLOGIQUE</b>	<b>15</b>
<b>FICHES BIBLIOGRAPHIQUES</b>	<b>17</b>
<b>GLOSSAIRE</b>	<b>71</b>

# Introduction

**Depuis plusieurs années, le CETUR puis le CERTU animent, avec le réseau des CETE, un groupe de travail sur la mobilité et les « quartiers en difficulté », puis plus globalement les « populations en difficulté ». Plusieurs dénominations se sont succédées : lien social, désenclavement,... Aujourd'hui, ce groupe s'appelle « Mobilité et exclusion ». il aurait pu s'appeler : « Mobilité et intégration »... Il s'attache à l'étude de la mobilité des populations en situation de précarité, qu'elles résident ou non dans les quartiers dits « difficiles ».**

L'élaboration d'une « culture commune » sur ce thème peu exploré s'est avérée difficile, de par l'éparpillement des compétences et des motivations. Le besoin s'est rapidement fait sentir d'un recensement des études ayant, d'une manière ou d'une autre, « fait date », ou fait référence, depuis l'émergence du thème au début des années 1990.

On trouvera, après une rapide synthèse, ce recensement non exhaustif, début d'une bibliothèque au carrefour de la mobilité urbaine et de l'exclusion sociale.

La synthèse comprend les principaux thèmes étudiés et des propositions d'actions et pistes d'études relatives à la problématique « mobilité et exclusion » pour alimenter la réflexion.

Dans les fiches bibliographiques figurent la problématique (postulats, hypothèses de travail), la méthode, les principaux résultats et quelques commentaires sur l'ouvrage.

# 1. De l'approche différenciée de la problématique « mobilité-exclusion »

## 1.1 Eléments de cadrage

Délimiter le champ de la problématique « mobilité-exclusion » à partir d'une vingtaine d'ouvrages n'est pas un exercice aisé. Il convient donc d'adopter une attitude modeste. S'entendre sur la définition des concepts tels que « l'exclusion » est une difficulté comme éviter les lectures par trop idéologiques. Parmi les ouvrages étudiés, **les auteurs privilégient tous une approche pluridimensionnelle de l'exclusion et de la notion d'enclavement** intégrant des critères spatiaux, socio-économiques et psychosociologiques.

**Ce qui fait débat au premier chef est le rôle de la mobilité dans une perspective d'intégration.** On peut entendre les postulats suivants :

➤ « *La circulation, la mobilité, la fluidité des individus dans des espaces hétérogènes est préférable à leur immobilité (...), la communication entre les différences passe par l'ouverture des frontières et l'élargissement des horizons de vie* » ;<sup>1</sup>

➤ « *Se déplacer est un élément important d'urbanité* » ;<sup>2</sup>

➤ « *La mobilité étant reconnue comme un besoin élémentaire à satisfaire, le niveau des dessertes et la qualité des transports urbains conditionnent l'accès des citoyens les plus démunis aux différentes fonctions de la ville* ».<sup>3</sup>

Si la mobilité est un facteur d'intégration parmi d'autres, y-a-t-il nécessité pour autant de développer une injonction aux déplacements tous azimuts ? Cette dernière ne relève-t-elle pas d'un discours idéologique en réponse à un modèle de société basée sur l'économie-monde, sur une accélération du rythme, un nouveau rapport à l'espace-temps ? Pouvoir se mouvoir pour agir, jouer un rôle social et être reconnu est une chose. Devoir se mouvoir « pour exister socialement » en est une autre.

En ce sens, **si l'impératif de mobilité peut se concevoir dans une perspective d'insertion économique, il mérite toutefois d'être relativisé.** De plus, **la faible mobilité ne signifie pas forcément exclusion sociale, désinsertion.** De même, on ne saurait faire de corrélation entre faible mobilité et inactivité professionnelle. Gardons-nous d'une approche trop fonctionnaliste, pour ne pas dire régulatrice. Certes, l'exploitation des enquêtes ménages nous révèle que **la mobilité croît en fonction du niveau d'études, du taux de motorisation, du taux d'activité, des revenus et de l'âge jusqu'à 26-29 ans indépendamment du lieu d'habitation.** Il ne faut néanmoins pas perdre de vue que les comportements de mobilité des groupes sociaux et personnes sont très divers et évolutifs dans le temps.

---

<sup>1</sup> Extrait de « Espace et exclusion - Mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon » Azouz Begag - Laboratoire d'économie des transports - Université Lyon II - 1995

<sup>2</sup> Extrait de « Politique de la ville et déplacements » (tableau de 35 réalisations présentées au symposium de Nantes) - DIV - 1993

<sup>3</sup> Idem.

**Sur le rôle que peuvent jouer les transports urbains** pour aider à la mobilité et contribuer à lutter contre l'exclusion, **une forme de consensus semble se dégager : ils ont certes un rôle à jouer mais pas seuls, en articulation avec d'autres politiques plus globales afin d'intégrer d'autres dimensions**, entre autres ce qui relève de la reconstruction du lien social.

➤ *« Les moyens de transport ont un rôle à jouer pour relier les quartiers entre eux et au centre de l'agglomération. Ils sont un élément structurant de l'espace urbain. Leur présence contribue à l'intégration des personnes car ils assurent le maintien du service public sur tout le territoire ».*<sup>4</sup>

Effectivement, le désenclavement physique par la restructuration et les transports en commun ne résoud pas tout. Il y a aussi l'enclavement socio-économique et culturel, d'où la nécessité d'une approche globale pour répondre à la problématique plurielle du désenclavement. Cela passe par la construction de passerelles entre politique des transports et politique de la ville, urbanisme et transport entre autres.

Au travers des 21 ouvrages étudiés, **la problématique « mobilité - exclusion » se décline essentiellement en trois grands thèmes :**

- **la mobilité dans les quartiers prioritaires**<sup>5</sup> en référence à la politique de la ville (nature de l'offre des transports urbains, pratiques de déplacement) ;

- **la mobilité des populations prioritaires**<sup>6</sup> (chômeurs, personnes en situation de précarité financière ...) ;

- **la politique des transporteurs face à l'exclusion** (rôle des transports dans le désenclavement des quartiers, en matière de prévention de la délinquance, de tarification sociale et de développement social local).

Plus nombreux sont les ouvrages qui ont traité des quartiers prioritaires, de la problématique d'enclavement/désenclavement par les transports que de l'impact du chômage, de la précarité sur les déplacements au travers de catégories de populations spécifiques. Chronologiquement, la problématique du désenclavement des quartiers par les transports a d'abord été étudiée puis celle des pratiques de déplacements des personnes précaires. Les nouvelles politiques des transporteurs à l'instar du positionnement des autorités organisatrices représentent un autre axe de travail qui se développe.

Les principales questions qui délimitent à ce jour la problématique « mobilité - exclusion » sont :

- Dans quelle mesure le fait d'habiter un quartier prioritaire affecte-t-il les comportements de mobilité et pourquoi ?
- Quel est l'impact des processus d'exclusion sur les pratiques de déplacement ?
- En quoi les transports urbains peuvent-ils lutter contre les processus d'exclusion ?

<sup>4</sup> Extrait de « Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville » DIV - 1993

<sup>5</sup> Cette notion renvoie au découpage des quartiers labellisés difficiles par la Délégation Interministérielle à la Ville à partir d'un certain nombre de critères. Dans le même cadre, les populations en difficulté habitant ces quartiers sont appelées « public prioritaire ».

<sup>6</sup> Idem



- La prise en compte des spécificités des quartiers prioritaires et populations précaires par les transports urbains constitue-t-elle un enjeu de développement de ce mode de transport ?

Pour interroger la problématique « mobilité - exclusion », différentes approches méthodologiques ont été testées : quantitative et qualitative de façon séparée ou croisée.

Au titre du quantitatif, il s'agit essentiellement de l'exploitation des enquêtes ménages et de diverses enquêtes par questionnaire menées à l'échelle de certains territoires ou/et auprès de certaines populations. L'approche qualitative repose d'une part et surtout sur la réalisation d'entretiens semi-directifs (ciblant des habitants, des acteurs institutionnels, des professionnels du transport et autres acteurs locaux) ; d'autre part et de façon très minoritaire sur les cartes mentales et l'observation directe (cf. ballades urbaines).

Afin de dépasser les limites de chacune des méthodes, une étude<sup>7</sup> traite particulièrement d'une méthodologie d'ajustement de l'offre de transport et de la demande dans les quartiers d'habitat social (enquête qualitative à caractère itératif ; enquête interactive à visée quantitative) ce qui suppose une volonté politique (en l'occurrence de l'autorité organisatrice) d'adaptation de l'offre de transport.

Reste le cas particulier des ouvrages généraux qui sont le fruit de séminaires ou autres journées thématiques organisées : ils se présentent généralement sous forme de compilations d'articles se référant à des communications ou expériences locales<sup>8</sup>.

## 1.2 Mobilité et spécificités territoriales

Dans quelle mesure le fait d'habiter un quartier sensible affecte-t-il les comportements de mobilité et pourquoi ?

Deux hypothèses sont sous-tendues par cette approche :

- les quartiers sensibles sont en situation d'enclavement géographique ;
- la desserte par les transports urbains des quartiers sensibles n'est pas satisfaisante comparativement à d'autres quartiers.

Sur ce plan, **on constate qu'un certain nombre de préjugés doivent être combattus :**

- **tous les quartiers sensibles ne sont pas périphériques et éloignés des centres-villes d'agglomération ;**
- **ils ne sont pas tous mal desservis par les transports urbains ;**
- **ils ne sont pas tous privés d'équipements et services publics ;**
- **ils ne sont pas tous à proximité d'infrastructures sonores qui créent des coupures physiques ;**
- **ils ne sont pas tous vécus négativement par les habitants.**

<sup>7</sup> « Méthodologie d'ajustement de l'offre de transport et de la demande dans les quartiers d'habitat social » C. Harzo, C. Richard, F. Conty - Observatoire social de Lyon - 1997.

<sup>8</sup> Tels que par exemple « les déplacements et liens sociaux » qui sont des actes d'un séminaire organisé au cours de l'année 1993.

Force est de constater que tous les quartiers prioritaires ne se trouvent pas systématiquement en situation d'enclavement spatial ni ne sont ressentis comme tel. La localisation géographique est rarement critiquée dans les représentations des quartiers. C'est plutôt la détérioration de l'environnement social qui est déplorée (problème du chômage, de l'insécurité...).

En fait, **il y a hétérogénéité des quartiers sensibles et de leurs caractéristiques**. Fort heureusement, ils ne sont pas tous frappés de qualificatifs de négativité. Tout se passe comme si la stigmatisation venait d'abord du regard extérieur avant d'être ou ne pas être intériorisée.

On s'accorde donc à reconnaître que **l'exclusion spatiale est à relativiser**. L'exclusion socio-économique apparaît plus déterminante pour qualifier ces quartiers, laquelle induit certaines spécificités relatives à la mobilité : mobilité générale et motorisation plus faibles, restriction géographique des déplacements, moindres motifs de déplacement...

**Concernant l'offre des transports urbains**, on observe des disparités. **On pourrait parler de bonnes dessertes d'ensemble** (quasi-égalité de traitement en transports urbains dans les quartiers D.S.Q. avec le reste des agglomérations) **mais d'insuffisances qui peuvent se révéler pénalisantes pour certaines populations**, notamment les captifs des transports urbains.

Historiquement, le système des transports urbains a privilégié une approche fonctionnaliste des déplacements. Organisé de façon radio-concentrique, il répond mieux aux déplacements réguliers, tels que domicile-travail. Il offre très peu de dessertes transversales avec une amplitude horaire forte. A cet égard, **les principales doléances évoquées par les habitants des quartiers sensibles sont :**

- **les temps de parcours longs** et la complexité des itinéraires ;
- **les délais d'attente** ;
- **le manque de dessertes internes aux quartiers, entre les quartiers, entre communes** via les centralités secondaires d'agglomération et zones d'emploi périphériques ;
- **la tarification inadaptée** aux petits déplacements et aux personnes de plus en plus insolvables ;
- **les fréquences insuffisantes le soir, le week-end** et pendant les vacances scolaires ;
- **le défaut d'informations** sur les réseaux et manque de points de vente dans les quartiers ;
- **l'insécurité....**

Un certain nombre de ces difficultés ressenties ne sont pas propres aux quartiers sensibles loin s'en faut, mais pour certains, elles peuvent représenter des facteurs de ségrégation faute de solutions alternatives. Quoi qu'il en soit, cela nous amène à devoir relativiser la spécificité de l'offre des transports urbains dans les quartiers sensibles.

La présence des transports est rarement absente de ces quartiers et modifiée suite au développement de l'insécurité. Les transporteurs s'adaptent plutôt, voire développent une

politique spécifique pour enrayer les sentiments d'enclavement géographique et d'exclusion.

***Quelques éléments de débat :***

- ⇒ « *Les difficultés de déplacement limitent l'accès à la ville (c'est-à-dire l'utilisation de la ville à travers l'accès de ses différentes fonctions en matière d'équipements et services) et contribuent au marquage des lieux d'exclusion*<sup>9</sup> ».
- ⇒ « *Plus les distances sont longues, plus le temps de transport est long et les sentiments de vivre en marge de la société augmentent*<sup>10</sup> ».
- ⇒ Le principal enjeu n'est pas tant le désenclavement par les transports dans le sens périphérie-centre d'agglomération mais plutôt dans le sens, centre d'agglomération-périphérie : « *amener le centre-ville jusqu'à la périphérie*<sup>11</sup> ».

### **1.3 De la spécificité des pratiques de déplacement des personnes en situation de précarité**

Quel est l'impact du chômage, de la précarité économique sur les pratiques de déplacement ? Dans cette approche, c'est la logique de publics qui est considérée et non plus celle de territoire. L'hypothèse centrale est de dire que les critères socio-économiques déterminent les pratiques de déplacement et qu'il existe une corrélation entre fragilité économique et processus de limitation des déplacements.

Effectivement, les ouvrages<sup>12</sup> qui s'inscrivent dans ce cadre, révèlent quelques spécificités en ce sens. **La précarité financière induit une moindre mobilité d'ensemble et certaines caractéristiques qui se traduisent comme suit :**

- **un rétrécissement géographique des déplacements ;**
- **un faible renouvellement des itinéraires ;**
- **une faible diversification des déplacements** et la compression des motifs de déplacement (notamment liés aux loisirs) ;
- **une plus grande fréquentation des zones commerciales périphériques** que des centres-villes d'agglomération ;
- **un recours à un système de solidarité pour les déplacements**, lequel est directement corrélé avec le capital relationnel, le degré de sociabilité.

En revanche, **on observe peu de changements des comportements modaux liés à la fragilité économique.** La voiture reste très prisée et dotée d'une valeur symbolique et intégrative forte. On tend à garder sa voiture malgré un capital économique très faible. Cela dit, l'usage des transports urbains connaît une légère progression avec une préférence accordée au métro ou au tramway. Ces modes de transport urbain sont

---

<sup>9</sup> « les pratiques de déplacement des habitants - Enquête dans quatre sites en DSU de Marseille » CETE Méditerranée - 1995.

<sup>10</sup> « Mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon » Azouz Begag - Laboratoire d'économie des transports - Université Lyon II - 1995.

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> Tels que par exemple « l'impact du chômage sur les comportements et attitudes en matière de déplacement - Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon et observatoire social - 1996.

reconnus comme plus performants que les bus. Ils représentent aussi un outil privilégié du désenclavement et de la requalification urbaine.

**On peut donc parler d'une certaine spécificité des pratiques de déplacement des personnes en situation de précarité et chômeurs bien que ces derniers ne constituent nullement une catégorie homogène.** Les besoins de déplacement et entraves à la mobilité se révèlent évidemment pluriels.

Les principales variables qui interviennent sont :

- le fait de posséder le permis,
- la motorisation,
- l'activité professionnelle ou assimilée,
- le capital économique,
- le capital relationnel,
- le capital santé,
- le vécu de la précarité ou du chômage (l'envie d'en sortir, le renoncement...).

Les primo-demandeurs d'emploi ont tendance à se déplacer coûte que coûte alors que les chômeurs de longue durée, les Rmistes, les C.E.S. se déplaceraient moins. La perception et la fonction du quartier ou lieu de résidence peuvent aussi intervenir dans la motivation des déplacements. Effectivement, le quartier peut remplir une unique fonction, l'habitation ou être considéré comme un espace multifonctionnel.

D'autre part, **on constate un faible impact de la gratuité des transports urbains sur l'usage de ce mode transport, sur les motifs de déplacement et une certaine incompréhension de la tarification sociale.** Et le recours à la fraude se trouve légitimé par la plupart des personnes peu dotées financièrement. Certes, **la gratuité** peut être un outil susceptible d'endiguer la fraude parce qu'elle est avant tout une aide financière. Mais elle ne crée pas de nouveaux motifs de déplacement et elle s'arrête aux frontières des agglomérations (c'est une autorisation limitée géographiquement). Elle **est avant tout perçue comme un droit et non une aide à l'insertion** telle qu'elle avait été initiée au départ. Reste que **tous les captifs financiers ne bénéficient pas de cette gratuité puisqu'en moyenne les réseaux ne couvrent que 10 à 20 % des ayants-droit.** Il est vrai que la tarification sociale n'est pas toujours bien comprise et acceptée parce que c'est une aide institutionnelle s'apparentant à l'assistance que certains vivent comme une inscription à la marge, une mise à l'écart symbolique qu'ils rejettent.

Les politiques tarifaires sociales se révèlent très hétérogènes d'une agglomération à l'autre ; tantôt elles dépendent des exploitants, tantôt des communes. Le plafond de ressources apparaît dans beaucoup de réseaux comme le moyen de limiter le nombre de bénéficiaires qui ne cesse de croître.

#### ***Eléments de débat :***

⇒ Les paramètres psychosociologiques des personnes sont-ils plus déterminants sur la mobilité que le territoire d'appartenance, les variables liées à la morphologie urbaine, à l'offre des transports urbains ?

⇒ Est-ce l'interaction de « l'effet public » et de « l'effet territoire » qui crée la spécificité « mobilité-exclusion » ?

Peu de travaux jusque là ont été effectués sur la spécificité de la mobilité des publics prioritaires hors inscription territoriale dite sensible.

On s'accorde néanmoins à reconnaître qu'il y a **plus d'exclusion sociale liée au chômage que d'exclusion spatiale liée au manque de transports urbains.**

#### **1.4 Les transporteurs et autorités organisatrices face à l'exclusion**

Dans la plupart des cas, le développement de l'insécurité (évolution du nombre des agressions sur le public, le personnel de conduite et de contrôle, la croissance du coût des dégradations) a été l'élément déclencheur d'une implication des transporteurs et autorités organisatrices sur le champ de la lutte contre l'exclusion et ce dans le cadre d'un processus de diversification de leur activité. On assiste à un dépassement de l'approche purement technicienne au profit d'une gestion sociale du transport urbain basée notamment sur l'interaction entre les transports urbains et le développement social urbain. Cette mutation génère l'émergence de nouveaux métiers : agents d'ambiance, responsables de l'environnement. Dorénavant, *« les transports urbains constituent un élément structurant de la cité, facteur de développement social<sup>13</sup> »*.

Cela dit, **on ne peut pas pour autant parler de stratégie globale des transporteurs et autorités organisatrices sur ce plan. Les réponses apportées sont multiples.** Certaines concernent strictement le transport et d'autres relèvent d'une politique globale de lutte contre l'exclusion. Il y a des exemples de discrimination positive en direction des quartiers sensibles dans une perspective d'intégration urbaine. Parmi ces actions, on peut mentionner :

- **l'amélioration des dessertes de transport** pour favoriser une meilleure accessibilité à la ville ;
- **la création de lignes de rocade, de services exceptionnels ;**
- **le retraitement des coupures urbaines ;**
- **le désenclavement et la requalification urbaine des quartiers** notamment par le tramway ;
- **l'adaptation des politiques tarifaires ;**
- **le recrutement d'agents d'ambiance** (tels des facilitateurs de la vie urbaine) pour lutter contre l'insécurité et la délinquance ;
- **la création de services de gestion des dysfonctionnements sociaux, d'environnement** (chargés des relations avec les quartiers, partenaires extérieurs) ;
- la sensibilisation des scolaires à l'usage des transports urbains....

Ainsi, le transport devient outil de prévention de la délinquance, outil d'insertion, outil de développement local, outil pédagogique.

---

<sup>13</sup> « les transports publics urbains, acteurs de la cité » - Transpôle - 1994.

Cette extension du champ d'intervention des transporteurs repose sur un dialogue avec les acteurs locaux de développement et notamment avec les professionnels du Développement Social Urbain. Il y a là un enjeu d'articulation des politiques sectorielles mais aussi des procédures de planification et de programmation pour asseoir cette nouvelle culture urbaine. Pour l'heure, **on ne dispose quasiment d'aucun élément de bilan et d'évaluation de ces nouvelles politiques adoptées et actions initiées récemment par les transporteurs et autorités organisatrices.** On se situe plutôt dans une phase expérimentale d'innovations. Quels sont les effets sur l'insécurité, la mobilité ? Jusqu'où faut-il aller, avec quels moyens et avec qui ?

*Éléments de débat :*

- ⇒ Faciliter les déplacements, requalifier les espaces urbains, recoudre les coupures, créer des zones piétonnes, de sécurité, améliorer l'information sur les transports, adopter la tarification réduisent-ils le sentiment et la réalité de l'exclusion ?
- ⇒ Doit-on beaucoup attendre des transports urbains pour enrayer les processus d'exclusion ?

Si tous ces axes de travail peuvent y contribuer, il faut bien reconnaître que l'absence d'éléments de bilan et d'évaluation ne permet pas d'apprécier les effets de ces actions sur la mobilité dans les quartiers sensibles.

## 2. Quelques propositions d'actions et d'études sur la problématique « Mobilité-Exclusion »

### Les actions

Les propositions d'actions émises dans le cadre des ouvrages étudiés **concernent plusieurs axes** :

- **l'amélioration de l'offre des transports urbains et son pendant, l'adaptation des politiques tarifaires sociales** ;
- **la requalification des quartiers prioritaires** ;
- **l'aide à la personne en situation de précarité économique, d'exclusion sociale** (aide à la mobilité pour s'insérer socialement et professionnellement).

Au titre de l'amélioration de l'offre des transports urbains, différentes pistes sont mentionnées :

- une couverture plus fine des espaces urbains par les transports urbains avec notamment création de liaisons transversales (interquartiers, intercommunales) ;
- des fréquences plus nombreuses et régulières entre autres le soir, le week-end ;
- le développement du transport à la carte en réponse notamment aux besoins des associations qui souhaitent organiser des sorties à partir des quartiers ;
- le développement de l'intermodalité des transports urbains (meilleure synchronisation entre le tramway et les bus, plus généralement entre les différents modes de transports urbains et une aide pédagogique à l'usage de ces différents modes) ;
- mais aussi une méthode d'approche des besoins de transport des populations des quartiers sensibles qui débouche sur l'ajustement de l'offre de transport, voire la mise en place d'une offre alternative.

Dans le prolongement de ce premier axe, des efforts sont également attendus du côté de la tarification sociale :

- une politique tarifaire sociale plus adaptée à la recherche d'emploi, à l'insolvabilité grandissante des ménages et aux petits déplacements ;
- une politique tarifaire qui témoigne d'un principe d'équité et qui soit connue de tous. Certains préconisent que les captifs financiers soient directement pris en compte par les réseaux de transports publics dans le cadre d'une politique d'agglomération avec un souci d'harmonisation des critères d'attribution, soit par exemple les revenus des ménages avec comme plancher ressources un seuil de précarité ;

- une politique tarifaire sociale qui ne s'arrête pas aux seuls transports publics urbains mais soit basée sur la combinaison de plusieurs modes de transport tel un passeport.

Revaloriser l'image des quartiers prioritaires pour lutter contre les processus de stigmatisation de certains lieux est une autre nécessité qui passe par l'aménagement des cités : liaisons internes, traitement des coupures, cheminements piétonniers, signalétique, abribus.

D'autres suggestions sont formulées qui ne relèvent plus des transports urbains stricto sensu mais plutôt de l'aide à la personne en situation d'exclusion. Trois pistes sont évoquées pour ce faire :

- oeuvrer à la reconstruction ou au développement du lien social, d'un capital relationnel susceptible de favoriser l'intégration sociale et par là, peut-être de nouveaux motifs de déplacement ;
- proposer une allocation transport en fonction du revenu des ménages pour aider à la mobilité quelle qu'elle soit ;
- aider les personnes en situation de précarité à acquérir et entretenir un véhicule motorisé dans le cadre si possible d'une démarche d'insertion puisque la voiture est souvent reconnue comme le mode de transport le plus « pratique » et à forte valeur intégrative.

## Les pistes d'études

Certaines pistes d'études renvoient à des thèmes déjà abordés mais méritant des approfondissements, d'autres correspondent plus à des domaines non explorés ou insuffisamment, tout au moins dans le cadre des ouvrages retenus pour la bibliographie. Ces pistes ne sont que des propositions sans hiérarchie a priori dont le degré de pertinence doit si possible faire l'objet d'un débat.

- » La spécificité des pratiques de déplacement dépend à la fois de paramètres spatiaux, environnementaux (c'est « l'effet territoire ») et de paramètres psychosociologiques (c'est l'effet catégories de populations spécifiques). Si d'emblée, on s'accorde à penser que les seconds sont plus déterminants que les premiers, ne faut-il pas en faire la démonstration une bonne fois pour toute par le biais d'échantillons-témoins ?
- » **L'identification des besoins de transport des populations des quartiers prioritaires dans une perspective si possible opérationnelle**, c'est-à-dire d'amélioration de l'offre de transport, voire de création de solutions alternatives.
- » **La mobilité et l'insertion socioprofessionnelle des personnes en situation de précarité financière**. Quelle est la qualité de l'offre des transports urbains qui dessert les zones d'emplois, les centres de formation, les entreprises d'insertion et les lieux de stage en tous genres ? Quelle est la nature des obstacles auxquels se trouvent confrontées les personnes en insertion socioprofessionnelle ? Quelles sont les solutions apportées (par les transporteurs, professionnels de l'insertion, élus...) et alternatives (location de mobylettes, ateliers réparations, aides au permis de conduire...) ?



» L'information sur les réseaux de transports urbains, leur usage, la tarification sociale. De la lisibilité des systèmes de transport parallèlement au développement de l'intermodalité. Quelle politique de communication adopter pour favoriser les pratiques intermodales notamment en direction de certaines populations marginalisées ? (par exemple par l'illettrisme).

→ L'évaluation des politiques adoptées et actions initiées par les transporteurs pour lutter contre l'exclusion :

- l'impact sur la prévention de la délinquance, l'insécurité,
- l'articulation entre politique des transports et politique de Développement Social Urbain,
- la tarification sociale,
- les effets internes aux sociétés exploitantes en termes d'organisation, d'appropriation des nouveaux métiers...

Au regard des objectifs visés et résultats obtenus à ce jour, faut-il poursuivre ces types de politiques volontaristes ? Selon quelles modalités, dans quelle perspective ? Recherche-t-on seulement à rétablir l'ordre social, la paix sociale ou à intégrer des populations et territoires marginalisés ?

**C'est certainement sur ce dernier champ d'investigation qu'il importe de se positionner pour aller plus loin sur la problématique « mobilité - exclusion ».** Au-delà des spécificités observées à partir des territoires et catégories de populations, en matière de mobilité, quels sont les effets des remèdes apportés ? Faut-il créer des outils d'analyse en ce sens ? Faut-il réorienter les politiques mises en place ?

## BIBLIOGRAPHIE CHRONOLOGIQUE SUR LE THEME "MOBILITE ET EXCLUSION"

1990	Trajectoires	<b>En passant par le centre La rue de la République à Lyon</b> Anthropologie d'un espace public <i>(ouvrage)</i>	p. 21
1991	CNT	<b>Transports urbains et exclusion sociale</b> <i>(rapport)</i>	p. 23
1993	CETUR	<b>Les transporteurs face au désenclavement des quartiers</b> <i>(rapport)</i>	p. 25
	CETUR	<b>Déplacements et liens sociaux</b> <i>(actes du séminaire)</i>	p. 27
	DIV	<b>Mémento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville</b>	p. 30
	DIV	<b>Ouvrir les quartiers</b> <i>(actes du symposium de Nantes)</i>	p. 32
	DIV	<b>Politique de la Ville et Déplacements</b> <i>(tableau de 35 réalisations présentées au Symposium de Nantes)</i>	p. 35
	CETE Ouest	<b>Château de Rezé</b> <b>Sondage auprès des usagers du tramway</b> <i>(rapport)</i>	p. 37
	CETE Ouest	<b>L'impact du tramway au Château de Rezé</b> <i>La perception des habitants et commerçants</i> <i>(rapport)</i>	p. 39
	Maison des Sciences de la Ville Université de Tours	<b>Les déplacements dans les quartiers défavorisés : l'Argonne, la Source à Orléans</b> <i>(rapport)</i>	p. 42
1994	Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon et Observatoire Social de Lyon	<b>Tarifification sociale : aides aux déplacements et précarité financière</b> <i>(rapport)</i>	p. 44
	Transpôle	<b>Les transports publics acteurs de la cité</b> <i>(rapport)</i>	p. 47
	Maison des Sciences de la Ville Université de Tours	<b>Les déplacements dans les quartiers défavorisés de l'agglomération orléanaise</b> <i>(rapport)</i>	p. 50

1995	Laboratoire d'économie des transports Université Lyon II	<b>Espace et exclusion</b> <b>Mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon</b> <i>(rapport)</i>	p. 52
	CETE Méditerranée	<b>Les pratiques de déplacement des habitants</b> <b>Enquête dans quatre sites en DSU de Marseille</b> <i>(rapport)</i>	p. 55
	CERTU	<b>Mobilité et exclusion dans les quartiers de l'agglomération lyonnaise (Bron, Neuville, St-Priest, Villeurbanne)</b> <i>(note)</i>	p. 58
1995	GART	<b>Les élus face à l'exclusion sociale</b> <i>(rapport)</i>	p. 60
1996	Agence d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon et Observatoire Social de Lyon	<b>Impact du chômage sur les comportements et attitudes en matière de déplacements</b> <i>(rapport)</i>	p. 62
	CETE Nord Picardie	<b>La mobilité des personnes dans les quartiers en difficulté</b> <b>Exploitation des enquêtes ménages de Lille et Lyon</b> <i>(rapport)</i>	p. 65
	CETE Ouest	<b>La mobilité et les pratiques de déplacement des personnes précaires et l'usage des transports urbains de l'agglomération nantaise</b> <i>(rapport)</i>	p. 67
1997	Observatoire Social de Lyon	<b>Méthodologie d'ajustement de l'offre de transport et de la demande dans les quartiers d'habitat social</b> <i>(rapport)</i>	p. 71

## **FICHES BIBLIOGRAPHIQUES**

## **"EN PASSANT PAR LE CENTRE - LA RUE DE LA REPUBLIQUE A LYON - ANTHROPOLOGIE D'UN ESPACE PUBLIC".**

**Type de document :** Rapport de recherche.

**Commanditaire :** Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer

**Auteurs :** Catherine Forêt et Pascal Bavoux.

**Editeur :** CERFISE

**Année :** 1990.

**Nombre de pages :** 95

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

A partir d'un espace central de mobilité urbaine, interrogation de la problématique de mixité, du brassage social, de l'apprentissage de l'urbanité avec un regard particulier porté sur les jeunes de banlieues.

### **Méthode :**

Entretiens de 20 jeunes de banlieue défavorisés sur leur lieu de résidence et au cours de leurs déplacements vers le centre-ville. Enquête par questionnaire de 387 passants de la rue ; entretiens auprès de 30 personnes stationnant sur la rue, reportage photographique, observation directe (approche essentiellement qualitative).

### **Principaux résultats**

L'accessibilité de certains espaces publics centraux favorise l'intégration sociale, la sociabilité, le lien social tous groupes sociaux confondus. A l'inverse, la faible mobilité, la non fréquentation de certains lieux de vie peut générer un processus d'exclusion. L'accessibilité et la fréquentation des espaces publics centraux contribuent au désenclavement des espaces et des populations périphériques de la ville. Cela permet un vécu commun de la ville, la constitution d'une mémoire collective urbaine (processus de mise en connexion des cultures urbaines).

Pour les jeunes, la fréquentation de la rue de la République correspond à un mode d'initiation à la vie urbaine, un lieu d'expériences, la possibilité d'échapper ponctuellement au contrôle du groupe- *"chacun éprouve un jour la nécessité d'aller éprouver son identité, l'idée qu'il se fait de lui et du monde au contact d'un ailleurs"*.

### **Commentaires :**

Cet ouvrage est intéressant notamment le point de vue ethno-sociologique de l'usage d'un espace public central. Il met en corrélation mobilité et urbanité.

Il traite de la problématique du désenclavement par la mobilité au sens large et non en particulier par les transports urbains.

## "TRANSPORTS URBAINS ET EXCLUSION SOCIALE".

**Type de document :** Rapport.

**Commanditaire :** CNT (Conseil National des Transports).

**Editeur :** CNT

**Année :** 1991.

**Nombre de pages :** 37

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Il y a une corrélation entre exclusion spatiale et sociale d'où la nécessité de considérer les quartiers sensibles et la population défavorisée.

La mobilité étant reconnue comme un besoin élémentaire à satisfaire, le niveau de desserte et de qualité des transports urbains conditionne l'accès des citoyens les plus démunis aux différentes fonctions de la ville.

**Méthode :**

Approche qualitative menée auprès d'élus, représentants de l'Etat, d'agences d'urbanisme, d'exploitants de réseaux et représentants d'usagers pour connaître les souhaits et intentions d'amélioration, la qualité des réseaux de transports urbains dans 15 sites comportant des quartiers sensibles.

### Principaux résultats

Les quartiers défavorisés se caractérisent par une accumulation de dysfonctionnements en matière de transport : faibles liaisons inter-banlieues, forte concentration temporelle des déplacements sur les dessertes de banlieue, peu de dessertes internes aux quartiers, mauvais accès aux zones d'emplois périphériques, à certains équipements collectifs et centres secondaires d'agglomération ; effets de coupures créées par les infrastructures de transport, manque d'informations sur le réseau, tarification inadaptée aux personnes peu solvables, insécurité réelle et ressentie.

**Propositions :**

- Renforcer la priorité politique de la desserte des quartiers sensibles.
- Développer les moyens de connaissance des besoins.
- Favoriser l'articulation des politiques de transport et de DSU.
- Intégrer davantage la dimension sociale dans les PDU.
- Abroger les règles d'encadrement tarifaire des transports urbains en province, pour donner aux autorités organisatrices les moyens d'accompagner la politique de DSU et créer des tarifs spécifiques pour populations défavorisées.

**Commentaires :**

C'est un ouvrage de base tout à fait pertinent pour mettre à plat la problématique "mobilité-exclusion" dans le cadre de la politique de la ville. (cf. les principaux problèmes rencontrés dans les quartiers périphériques).

Il y a par ailleurs la formulation de quelques propositions susceptibles d'intégrer davantage la logique sociale dans les transports urbains.

## "LES TRANSPORTEURS FACE AU DESENCLAVEMENT DES QUARTIERS"

**Type de document :** Rapport.

**Commanditaire :** CETUR (Centre d'Etudes sur les réseaux des transports, l'urbanisme et les constructions publiques)

**Editeur :** CETUR

**Année :** 1993.

**Nombre de pages :** 54

**Thèmes :**

- Le désenclavement des quartiers sensibles par les transports urbains
- L'évolution des métiers des transporteurs.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

- Il existe une corrélation entre exclusion socio-économique et exclusion spatiale.
- Comment assurer la réinsertion dès lors que la crise économique compromet le processus d'intégration par l'emploi ?
- Quel rôle peuvent jouer les transports urbains dans le désenclavement ?
- La spécificité des quartiers en DSQ est-elle prise en compte par les sociétés exploitantes ?
- Comment réagissent-elles à la délinquance ?
- De quels moyens disposent-elles ?
- Quelle est leur capacité d'innovation ?

**Méthode :**

- Enquête auprès des entreprises exploitantes de transport de 25 réseaux d'agglomération de plus de 200.000 habitants comportant des DSQ.
- Enquête par questionnaire.

Deux axes sont traités :

- les dessertes de transports urbains des quartiers DSQ
- les expériences menées par les transporteurs en matière de prévention - sécurité et de relations avec les quartiers.



## Principaux résultats

- Il y a un traitement quasi égal de l'offre de transports urbains entre les quartiers DSQ et les autres quartiers bien que les premiers constituent un groupe très hétérogène.
- En revanche, les besoins en transport des populations des quartiers DSQ dépassent souvent ceux des autres territoires mieux situés et plus favorisés.
- Certains transporteurs ont instauré une politique de discrimination positive et se lancent dans des expériences innovantes : prestations adaptées à la clientèle des quartiers, lutte contre l'insécurité.

### Pistes de travail :

Connaître le point de vue des autorités organisatrices sur le même sujet : qualité des dessertes de transports urbains dans les quartiers DSQ/actions menées pour lutter contre l'insécurité, se rapprocher des quartiers sensibles, pour intégrer de nouveaux partenaires.

Quels moyens financiers pour faire face à ces nouveaux besoins?

### Commentaires :

Ce document interroge la problématique enclavement/désenclavement par les transports.

Les réponses apportées chassent certains préjugés et mettent la lumière sur certaines difficultés objectives : insécurité / tarification inadaptée.

La nécessaire articulation entre politique des transports et politique de la ville est mentionnée.

Enfin, ce document présente des initiatives pertinentes.

## "DEPLACEMENTS ET LIENS SOCIAUX".

**Type de document :** Actes de séminaire.

**Dates du séminaire :** Octobre 1992 / Juillet 1993.

**Maître(s) d'oeuvre :** Collectif.

**Editeur :** CETUR

**Année :** Octobre 1993.

**Nombre de pages :** 294

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Les transports peuvent jouer un rôle dans la lutte contre l'exclusion spatiale et sociale. Il existe une corrélation entre capacité de mobilité et intégration.

#### Hypothèse centrale :

Il y a une spécificité des quartiers périphériques inscrits dans le cadre d'une procédure de DSU quant à l'offre de transports collectifs, aux pratiques de déplacement, à l'enclavement et au sentiment d'insécurité. D'où l'idée d'une politique de discrimination positive pour inverser la tendance.

#### Questions :

- Dans quelle mesure les quartiers périphériques sont-ils traités défavorablement en terme de transports collectifs par rapport au reste de l'agglomération ?
- Observe-t-on une mobilité différentielle des habitants des quartiers périphériques par rapport au reste de l'agglomération ?
- Y a-t-il corrélation entre territoire et sentiment d'insécurité, fraude, délinquance, en somme dysfonctionnements des transports collectifs ?
- Quelles sont les réponses apportées par les transporteurs à cette nouvelle donne sociale en direction de ces quartiers ?

### **Méthode :**

Compilation d'articles dont des résumés de journées thématiques d'échanges..

## Principaux résultats

Tous les quartiers DSQ ne sont pas des quartiers d'exclusion, loin s'en faut. Tous ces quartiers ne sont pas non plus géographiquement enclavés et lorsque c'est le cas, ce n'est pas forcément vécu négativement. Il y a de fortes disparités dans la qualité des transports urbains dans les quartiers DSQ. L'ensemble des quartiers DSQ de province est relativement bien desservi en terme de nombre de dessertes avec toutefois des insuffisances concernant les services nocturnes et les liaisons inter-quartiers. Le budget temps de déplacement est par contre un indicateur de ségrégation tout comme la tarification s'il y a un découpage par zones. Les enquêtes ménages montrent que dans les quartiers DSQ, la mobilité totale ainsi que la motorisation sont plus faibles mais la mobilité des transports urbains n'est guère différente du reste de l'agglomération.

Le désenclavement physique par la restructuration et les transports ne résoud pas tout. Il y a aussi l'enclavement socioculturel, économique. Or, les interventions en matière de désenclavement sont généralement sectorielles, axées surtout sur le désenclavement spatial. La problématique du désenclavement doit donc être complexifiée et relativisée.

Concernant le sentiment d'insécurité, on observe une forte disproportion entre la peur et la confrontation réelle à la violence urbaine. La délinquance se développe principalement là où sont les grands noeuds de communication et une forte concentration urbaine. La connaissance de ce phénomène comme celui de la fraude reste limitée faute d'outil adéquat.

Concernant l'information sur les réseaux, la capacité d'orientation, on suppose souvent le voyageur plus compétent qu'il ne l'est en vérité. Le déplacement peut engendrer pour certaines populations une peur et par là, l'aggravation du processus d'exclusion.

Par rapport à la tarification, il y a de fortes disparités des tarifs sociaux selon les agglomérations : réductions aux Rmistes, gratuité pour les chômeurs. Les bureaux d'aide sociale des communes et départements achètent parfois directement des titres de transports urbains à la société exploitante en les attribuant avec réductions ou gratuitement à certaines catégories d'usagers.

Du côté des transporteurs, il n'y a pas de stratégie globale de dessertes des quartiers défavorisés mais des exemples de discrimination positive dans une perspective d'intégration urbaine : création de services exceptionnels, requalification d'un quartier par les transports (notamment le tramway).

Face à la violence urbaine, il y a deux attitudes opposées :

- le désengagement (suspension temporaire de services à l'initiative du personnel ; suppression d'une ligne ; évitement d'un quartier en soirée ; déplacements des arrêts de l'intérieur à la périphérie d'un quartier en DSQ) ;
- le repositionnement des services publics dans les quartiers moyennant une redéfinition du rôle des agents comme facilitateur de la vie urbaine dans le cadre d'une politique de prévention en articulation avec la politique de DSU.

### **Pistes de travail :**

Procéder au bilan, voire à l'évaluation des nouvelles politiques des transporteurs face à l'insécurité (en terme de réorganisation interne aux entreprises ; en terme de rapprochement avec les équipes DSU ; au sein des quartiers et enfin à la fois du point de vue des représentations des transports et de l'impact sur les incidents constatés).

Etudier les résultats des mesures de désenclavement spatial mises en oeuvre par le biais des transports.

Poursuivre l'étude d'une mobilité différentielle entre quartiers DSQ et reste de l'agglomération ?

Etudier la problématique de l'information sur les réseaux, la lisibilité des systèmes de transport au moment où la plurimodalité se développe.

### **Commentaires :**

Cet ouvrage relativement riche nourrit la problématique "mobilité-exclusion" selon plusieurs points de vue (bonne délimitation du champ).

## **"MEMENTO POUR LA REALISATION DU VOLET DEPLACEMENT DANS UN CONTRAT DE VILLE"**

**Type de document :** Rapport.

**Commanditaire :** DIV (Délégation Interministérielle à la Ville).

**Année :** 1993.

**Nombre de pages :** 35

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Les moyens de transport ont un rôle à jouer pour relier les quartiers entre eux et au centre de l'agglomération. Ils sont ainsi un élément constituant de l'espace urbain. Leur présence en liaison avec les services publics locaux peut contribuer à l'intégration des personnes car ils assurent le maintien du service public sur tout le territoire. D'autre part, ils participent à la valorisation des quartiers.

### **Méthode :**

Guide méthodologique (pratique).

Préconisations et exemples.

Adresses et bibliographie sur le sujet.

### **Principaux résultats**

Le système de transport actuel de type radio-concentrique privilégie les déplacements réguliers tels que domicile/travail. Il est peu adapté aux liaisons inter-quartiers comme la tarification. L'information sur les réseaux fait défaut.

### **Propositions/Préconisations :**

Elaborer un diagnostic global et concerté qui intègre la connaissance de l'offre, de la demande, des dysfonctionnements et attentes concernant tous les déplacements.

Améliorer les déplacements peut être l'occasion de donner plus de qualité urbaine aux espaces qui seront traversés par cet aménagement, de recoudre les coupures et réduire les gênes, de créer des zones piétonnes, des zones de sécurité.

Cela nécessite de penser l'articulation des différentes procédures de planification et de programmation : contrat de ville/ DVA / PDU / programme de référence / POS / PDASR (plan départemental d'actions de sécurité routière) / contrat de programmes locaux de sécurité routière.

**Commentaires :**

Ce document constitue un outil méthodologique, plutôt qu'une réflexion sur le fond de la problématique "Mobilité-Exclusion".

Cet ouvrage souligne néanmoins la nécessité d'articuler les procédures DSU et politique des transports pour "fabriquer" la ville, la liaison avec l'urbanisme également.

## "OUVRIR LES QUARTIERS".

**Type de document :** Actes du symposium de Nantes.

**Dates du symposium :** 14-15 février 1993

**Commanditaire :** DIV (Délégation Interministérielle à la Ville).

**Maître(s) d'oeuvre :** Collectif.

**Année :** 1993.

**Nombre de pages :** 142

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Approche globale de la problématique du désenclavement des territoires marginalisés ou menacés d'exclusion. L'enclavement peut se manifester sous des aspects sociaux, économiques et psychologiques. Le séminaire s'est toutefois limité aux aspects physiques de l'enclavement, ce qui fait obstacle aux déplacements. Comment donner plus de chance aux familles qui habitent les quartiers sensibles d'accéder à l'emploi, à la formation, à la culture, en un mot à la ville ?

Comment améliorer la ville et ses espaces avec du transport, de la voirie ?

Faciliter les déplacements réduit-il le sentiment et la réalité de l'exclusion ?

Comment traiter les stations, les gares, les coupures et leur franchissement, les nouvelles rocades, les nouveaux transports urbains, les zones piétonnes, les lieux de rupture de charge et d'attente ?

Comment organiser les lignes et réseaux pour aller d'une banlieue à l'autre ?

Comment adapter la fréquence des bus, trains, tramway, métro, le jour, la nuit ?

Comment assurer la sécurité des personnels et des voyageurs ?

Quelle coexistence entre les piétons, les vélos, les autos, les bus ?

Peut-on en profiter pour développer l'insertion économique ?

### **Méthode :**

Visites de réalisations de l'agglomération nantaise. Présentation de diverses expériences en France, en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. Echanges en séances plénières et sous forme de trois ateliers, tables rondes et exposition à l'appui.

## Principaux résultats

Historiquement, les déplacements dans les villes ont principalement été traités selon une approche fonctionnaliste (liée au travail, tout déplacement passe par les centres-villes). Les cités apparaissent comme situées en rupture de la ville. Les voiries internes ont comme finalité première de desservir les parkings liés aux logements et ne sont pas en continuité avec le réseau viaire des quartiers environnants. Concernant les réseaux de TC, il s'agit souvent de fin de lignes (trajets longs du fait de la configuration radiale). Les grandes infrastructures d'agglomération provoquent des effets de coupure, morcellent les territoires, multiplient les nuisances et leur franchissement n'est pas toujours traité.

La demande des usagers ne cesse de se diversifier et de se complexifier. Au travers d'une étude réalisée par l'agence d'urbanisme de Lyon portant sur 15 quartiers DSQ, 6 attentes ont été recensées :

- la proximité spatio-temporelle (l'accès plus rapide à la ville) ;
- le besoin de liaisons inter-banlieues ;
- le besoin d'une desserte multimodale (complémentarité entre les modes de transport) ;
- l'amélioration de la desserte en heures creuses, principalement le dimanche et le soir ;
- une desserte plus fine au sein des quartiers périphériques ;
- l'adaptation de la tarification aux petits déplacements.

Les réponses apportées par les transporteurs se révèlent plurielles et de plus en plus diversifiées (transport - animations - partenariats divers) :

- le tramway comme outil privilégié de désenclavement spatial et social et de retraitement de l'espace urbain (cf. exemple de Nantes) ;
- la création d'un service de "gestion des dysfonctionnements sociaux" par la société lyonnaise des transports en commun ; organisation de conférences dans les écoles et avec les associations (le transporteur revendique un rôle de partenaire social dans la vie de la cité) ;
- l'amélioration des dessertes de transport (création de nouvelles lignes, nouveaux services ponctuels pour l'entrée et la sortie de certains collèges, pendant l'été) ;
- retraitement des coupures urbaines ;
- la signalétique pour favoriser le repérage dans les quartiers et la lisibilité des réseaux de transport avec prise en compte des problèmes d'illettrisme ;
- l'adaptation des politiques tarifaires ;
- la mise en place d'un système de veille sociale pour assurer la sécurité et lutter contre la délinquance (recrutement d'agents d'ambiance dans les quartiers ayant un rôle de médiation permanente / collaboration avec la police et la justice pour promouvoir une politique régressive adaptée fondée sur le principe de médiation pénale et sur le recours aux peines de substitution) ;



- » le développement de partenariats avec les associations de quartier ;
- » des actions ciblées sur les services de transport (afin que l'image des services publics évolue) ;
- » l'aide à la sortie (voire à l'insertion) du réseau ferré des personnes qui y trouvent refuge.

Tout cela corrobore l'idée d'une nécessaire approche globale des transports pour répondre à la problématique plurielle du désenclavement. Cela confirme également le rôle social que jouent les transporteurs et qu'ils peuvent développer en liaison avec d'autres acteurs qui traitent du désenclavement.

Il y a donc nécessité de lier politique des transports et politique de la ville tout comme urbanisme et transport, politique commerciale et politique sociale.

#### **Pistes de travail :**

Mesurer l'impact et les limites des différentes politiques menées et actions mises en oeuvre par les transporteurs (évaluation).

#### **Commentaires :**

Réflexion assez riche qui délimite bien le champ de la problématique "mobilité/exclusion" (constats - expériences diverses).

Ouvrage exploratoire qui rend compte de la prise de conscience des transporteurs face à l'exclusion sociale lesquels sont amenés à intégrer une dimension sociale et non seulement technique (processus d'enrichissement des métiers des transporteurs).

**"POLITIQUE DE LA VILLE ET DEPLACEMENTS - TABLEAU DE 35  
REALISATIONS AU SYMPOSIUM DE NANTES"**

**Type de document :** Rapport.

**Commanditaire :** DIV (Délégation Interministérielle à la Ville).

**Maître(s) d'oeuvre :** Collectif.

**Année :** 1993.

**Nombre de pages :** 109

**Thèmes :**

Désenclavement des quartiers sensibles.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Dires d'experts et recueil d'expériences plurithématiques.

Se déplacer est un élément important d'urbanité (l'exclusion correspond à la superposition de plusieurs enclavements (social, économique, spatial).

**Méthode :**

Compilation d'articles.

**Principaux résultats**

Les constats relatifs à l'offre de transports urbains concernent entre autres :

- les parcours trop longs (manque de liaisons inter-banlieues), les faibles fréquences (aux heures creuses, le week-end, en soirée), le coût trop élevé des déplacements de proximité, l'inégale couverture en transports urbains des différents quartiers.

Les expériences mises en place peuvent être :

- le développement de lignes de rocade, l'amélioration de l'accessibilité de certains quartiers, faire du tramway un outil de désenclavement socio-spatial et de requalification urbaine ; faire du transport un vecteur de culture, le transport comme outil de prévention de la délinquance, outil d'insertion (recrutement d'agents d'ambiance, d'enquêteurs ...), de développement local, de communication, de pédagogie (en direction des établissements scolaires, des jeunes) ;

- la participation aux instances de prévention de la délinquance, aux instances de DSU plus largement.

**Propositions :** (enjeux)

- nécessité d'un projet global concernant les déplacements dans la ville pour lutter contre l'enclavement (revisiter les PDU) ;

- faire en sorte que l'éloignement spatial soit en partie compensé par une durée du voyage plus courte ;

- développer des lignes transversales et de rocade ;

- mieux connaître la demande pour orienter l'offre.

**Pistes de travail :**

Comment aménager des horaires permettant le déplacement des habitants tard le soir ou pendant le week-end ?

Peut-on systématiser des expériences novatrices dans les transports urbains comme les taxis collectifs ?

**Commentaires :**

C'est un ouvrage très dense qui rend compte d'une série d'expériences de nature différente sans problématique centrale bien définie ni lecture transversale.

Les informations données ont un caractère assez descriptif.

Cela montre toutefois l'articulation entre politique de transport et politique de la ville, la mobilité étant perçue comme un élément d'urbanité fondamentale.

Le désenclavement est considéré de façon pluridimensionnelle.

## "CHATEAU DE REZE - SONDAGE AUPRES DES USAGERS DU TRAMWAY".

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** SEMITAN (Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise).

**Maître(s) d'oeuvre :** CETE Ouest.

**Année :** Janvier 1993.

**Nombre de pages :** 19

**Thèmes :**

Désenclavement d'un quartier prioritaire par les transports, en l'occurrence par l'arrivée du tramway.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Mesurer l'impact du tramway sur les pratiques de déplacement des habitants d'un quartier périphérique au centre de Nantes (inscrit en convention de quartier).

- Depuis l'arrivée du tramway, utilisent-ils plus souvent les transports urbains ?
- Pensent-ils que le tramway contribue au désenclavement de leur quartier ?
- Se sentent-ils plus proches du centre de Nantes ?
- Privilégient-ils ce pôle géographique ?
- Constate-t-on une croissance de leur mobilité géographique ?

**Méthode :**

Enquête par questionnaire menée auprès de 417 usagers du tramway habitant Rezé (réalisée à la station du tramway du Château).

Enquête origine/destination de 681 usagers du tramway (résidant au Château et y venant).

### Principaux résultats

Depuis son arrivée, le tramway a une très bonne image, d'autant qu'il a eu un impact positif sur l'aménagement urbain de la ville.

Il est reconnu comme un outil de désenclavement du quartier, notamment au profit du centre-ville nantais, destination majoritairement privilégiée pour des raisons professionnelles et de scolarité surtout.

Il donne l'impression aux usagers du Château de Rezé d'une plus grande intégration à la ville-centre, d'une ouverture vers l'extérieur et d'une amélioration des trajets liés au travail, loisirs et achats.

Le tramway n'a fait que renforcer l'usage des transports urbains : les usagers antérieurs déjà nombreux (80 %) et les nouveaux (transfert modal de la voiture au tramway en direction du centre-ville, de façon certes minoritaire).

Si on a le sentiment de pouvoir se déplacer plus facilement (potentiellement), les motifs sont toujours les mêmes (le tramway ne crée pas de déplacements supplémentaires).

Cela dit, il n'y a pas de corrélation entre désenclavement spatial et intégration sociale, même si cela peut y contribuer.

### **Commentaires :**

Cette enquête apporte des éléments précieux pour approcher le rôle que peut jouer le tramway dans un quartier d'habitat social périphérique : outil de désenclavement spatial, d'intégration urbaine à la ville-centre.

## **"L'IMPACT DU TRAMWAY AU CHATEAU DE REZE - LA PERCEPTION DES HABITANTS ET COMMERÇANTS".**

**Type du document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** DDE de Loire-Atlantique (Direction Départementale de l'Équipement).

**Maître(s) d'oeuvre :** CETE Ouest.

**Année :** Mai 1993.

**Nombre de pages :** 68

**Thèmes :**

Les perceptions et pratiques des usagers du tramway . Les raisons du non usage du tramway. Impact du tramway sur les commerces locaux et la fréquentation de la médiathèque (espace Diderot).

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Hypothèses :

- le tramway sur Rezé contribue au désenclavement du quartier du Château au profit du centre-ville de Nantes ;
- le tramway permet de lutter contre l'exclusion sociale, il favorise l'intégration des habitants à l'agglomération ;
- le tramway engendre une nouvelle perception des transports collectifs au détriment de l'usage de la voiture : il en résulte de nouveaux comportements dans les modes de déplacement ;
- le tramway participe d'une revalorisation de la ville et du cadre de vie par le biais des aménagements.

**Méthode :**

Approche qualitative sur la base d'entretiens semi-directifs de différentes catégories d'acteurs (74 personnes rencontrées : usagers et non usagers du tramway, commerçants, représentants de la ville et de la SEMITAN, professionnels de la médiathèque ...).

## Principaux résultats

Image positive du tramway, désenclavement au profit du centre-ville de Nantes, revalorisation urbaine de la commune de Rezé, requalification du quartier du Château, début d'un processus de lutte contre l'exclusion sociale lié à la convention de quartier plus qu'au tramway et d'un transfert modal au profit des transports urbains sont les principales caractéristiques ressorties de cette étude.

Le tramway bénéficie d'une image très positive pour tous les habitants interrogés du Château de Rezé qu'ils soient usagers ou pas.

Du point de vue des pratiques, on peut dire que l'impact a été direct sur :

- les traditionnels usagers et partisans des TC ;
- les personnes non motorisées (voire sans permis);
- les personnes qui se rendent régulièrement au centre de Nantes ;
- ceux qui habitent à proximité de la ligne de tramway ;
- les scolaires ;
- les personnes à mobilité réduite (l'accessibilité du tramway le rend plus attractif que le bus).

En revanche, l'impact n'a été que très faible :

- parmi les férus de la voiture particulière ;
- parmi les non habitués des transports urbains ;
- parmi ceux qui ont peu de motifs de déplacement, notamment en direction du centre-ville de Nantes ;
- pour ceux qui habitent loin de la ligne de tramway et à qui la restructuration du réseau de bus n'a pas profité ;
- pour les commerçants du Château de Rezé (perte du chiffre d'affaires et d'une partie de leur clientèle extérieure liée aux travaux engendrés par le tramway).

Le tramway n'est pas non plus exempt de critiques :

- » il est avant tout conçu pour aller vers le centre de Nantes et plus difficilement ailleurs ;
- » il ne répond pas suffisamment aux besoins de mobilité inter-quartiers et inter-communale ;
- » depuis l'arrivée du tramway, le maillage du réseau de bus a changé d'où quelques insatisfactions d'autant que le bus ne présente pas les mêmes avantages (au niveau des fréquences et rapidité) ;

- ➡ il y a eu complexification de l'usage des transports urbains : on est amené à utiliser plusieurs modes de transport pour se rendre à un point donné (bus et tramway souvent). Certains préfèrent utiliser leur voiture et les parkings de rabattement du tramway (la gestion de ces parcs relais se révèle problématique surtout lorsqu'ils ne sont pas suffisants ; des conflits d'usage spatial peuvent éclater entre notamment automobilistes, usagers des transports urbains et commerçants ...).

Les attentes des usagers enquêtés :

- l'amélioration du maillage territorial sur la base d'une bonne synchronisation bus/tramway ;
- une meilleure information sur les services offerts ;
- une meilleure protection des piétons aux arrêts du tramway.

### **Propositions :**

- Analyser l'impact du tramway sur le foncier, l'implantation d'activités (développement économique).
- Mesurer l'impact du tramway dans les quartiers nord avant et après la réalisation du prolongement de la ligne 2 du tramway.

### **Commentaires :**

Cette étude confirme les résultats observés dans le cadre du sondage effectué sur le même site avec des précisions apportées: points forts et points faibles (vérification notamment du désenclavement spatial opéré par le tramway sur le quartier du Château de Rezé.

La plurimodalité des transports urbains est le nouvel enjeu à gérer ce qui suppose une meilleure articulation du bus et du tramway et l'aménagement de parkings de rabattement aux points stratégiques entre autres.



## **"LES DEPLACEMENTS DANS LES QUARTIERS DEFAVORISES - L'ARGONNE - LA SOURCE A ORLEANS".**

**Type de document :** Rapport de recherche (premier volet qualitatif).

**Commanditaire :** DRE Centre (Direction Régionale de l'Équipement).

**Maître(s) d'œuvre :** IUT - Maison des Sciences de la Ville - Université de Tours

**Auteurs :** Annie GUEDEZ avec la collaboration de MM. NOCQUET, X. GERARD.

**Année :** 1993.

**Nombre de pages :** 53

### **Thèmes :**

L'enclavement/désenclavement des quartiers défavorisés. Exclusion spatiale et exclusion sociale. Rôle des transports urbains.

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

La recherche s'inscrit dans le cadre de la réflexion initiée par le CERTU relative aux "déplacements et liens sociaux".

Trois questions ou (et) postulats principaux :

- L'Argonne et la Source sont-ils des quartiers exclus ? Si oui, cette exclusion est-elle plutôt spatiale, sociale ou les deux à la fois ?
- Il existe une corrélation entre modes de déplacement, représentations de la ville, du centre urbain et sentiment d'exclusion.
- Il est nécessaire de replacer la question du déplacement dans le cadre plus général des formes concrètes de la vie quotidienne des habitants dans et hors quartier (situation économique, vie familiale, besoins de consommation, formes de sociabilité).

### **Objectifs :**

- Apprécier les attentes des habitants sur tous les aspects des besoins de déplacement, quel que soit le mode utilisé et situer le transport dans le processus d'exclusion du quartier ;

- Dégager des orientations ;

- Mettre en place une méthodologie qui soit expérimentée prioritairement sur deux quartiers d'Orléans avant d'étendre la démarche à d'autres quartiers de la Région Centre.

## **Méthode :**

Enquête qualitative reposant sur des entretiens réalisés auprès de 72 habitants des deux quartiers (La Source et l'Argonne) mais aussi des représentants d'associations de ces quartiers et de 10 chauffeurs de bus et contrôleurs.

20 ballades urbaines ont par ailleurs été effectuées selon une approche ethno-méthodologique (observation des comportements de personnes se déplaçant dans et hors quartier) et enfin 15 micro-trottoirs.

Cette enquête qualitative constitue le premier volet de l'étude, travail préparatoire au second volet quantitatif (enquête par questionnaire réalisé par la suite).

## **Principaux résultats**

Les deux quartiers étudiés se révèlent relativement bien desservis, insérés dans un réseau de type radio-concentrique. Du fait d'un accès facile à Orléans Centre, il n'y a pas "de sentiment d'enclavement ou d'enfermement" mais "un sentiment d'isolement social lié à la situation économique précaire" d'une majorité d'habitants.

Les déplacements à pied représentent un mode de transport très répandu (marcheurs par défaut, marche compensatoire, marche ludique, poids des habitudes culturelles).

Les déplacements à vélo sont plus irréguliers par peur du vol et par sentiment d'insécurité face aux voitures.

Le mythe de l'automobile est posé comme un symbole de l'intégration spatiale (par ceux qui en possèdent une) et surtout sociale (par ceux qui n'en ont pas).

Les jeunes générations ont tendance à avoir de la ville ou des quartiers une approche "nomade" donnant l'impression d'attacher plus de prix au trajet (fait souvent en bande) à l'intervalle qu'aux points (de départ ou d'arrivée).

La spécificité des quartiers défavorisés au regard de la question des déplacements est somme toute relativisée. Certains besoins et attentes correspondent plus généralement aux usagers des transports urbains quel que soit leur lieu d'habitation (cf. les fréquences, horaires, accessibilité). Le plus grand nombre de captifs des transports urbains dans ces quartiers les rend toutefois plus sensibles aux insuffisances du réseau (lieux de dessertes, tarification, problèmes d'information liés à l'illettrisme).

## **Commentaires :**

Etude qualitative assez lourde quant à la méthode adoptée (entretiens, observation directe) ; très narrative avec de nombreux extraits d'entretiens.

Les résultats de l'étude corroborent un certain nombre de constats déjà observés.

On peut toutefois regretter que l'une des questions initiales ne soit pas revisitée à l'issue de l'analyse, soit le degré et la nature de l'exclusion des deux quartiers étudiés : sont-ils dans une situation d'exclusion spatiale, sociale, les deux ?

Si l'auteur ne tranche pas, l'exclusion sociale apparaît plus déterminante.

**"TARIFICATION SOCIALE. AIDES AUX DEPLACEMENTS ET PRECARITE FINANCIERE DANS LES RESEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS DE PROVINCE".**

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** DTT/DIV/UTP (Direction des Transports Terrestres / Délégation Interministérielle à la Ville / Union des Transports Publics).

**Maître(s) d'oeuvre :** Agence d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon - Observatoire social de Lyon.

**Année :** 1994.

**Nombre de pages :** 164

**Thèmes :**

L'accès aux transports collectifs des personnes en situation de précarité financière par le biais d'une tarification sociale adaptée.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

L'insertion spatiale et économique à la ville passe par l'accès aux transports et l'acquittement d'un titre de transport est la condition pour y accéder.

Hypothèses de travail :

- la contrainte financière peut se traduire par une restriction forcée de la mobilité ou (et) une propension à la fraude ;
- les réseaux ne prennent pas suffisamment en compte la population précaire comme clients à part entière .

L'étude vise aussi à aider les autorités organisatrices et exploitants à mieux définir et mettre en oeuvre leur politique de tarification sociale.

**Méthode :**

Enquête auprès de 165 réseaux pour faire le bilan des aides tarifaires existantes et étude plus approfondie de 12 réseaux de province (enquête par questionnaire et réalisation d'entretiens auprès des CCAS, départements, missions locales, PAIO, associations).

Interview de 9 personnes représentant toutes les catégories de captifs financiers et 10 personnes en entretien de groupe sur Lyon pour connaître les pratiques en matière de transport, les opinions sur le réseau local des transports, la fraude et l'évolution des pratiques avec la précarisation financière.

Elaboration d'une typologie des politiques tarifaires et formulation de quelques propositions.

## Principaux résultats

L'interview des personnes captives financièrement révèle les points suivants : les difficultés de déplacement liées au coût des transports empêchent de trouver du travail.

On observe principalement deux profils :

- le type mobile coûte que coûte (primo-demandeurs d'emploi qui même sans ressource se déplacent beaucoup pour rechercher un emploi avec un recours fréquent à la fraude ; jeunes et hommes plus âgés) ;
- le type sédentaire contraint (bénéficiaires du RMI, stagiaires ou CES qui se déplacent très peu, regroupent et limitent leurs déplacements ; les femmes de plus de 30 ans)

La précarité financière induit le plus souvent l'utilisation de tickets à l'unité par peur du lendemain ou manque réel de solvabilité.

Quoi qu'il en soit, le transport constitue un problème important faute d'aides.

Les politiques tarifaires sociales actuelles des réseaux de transport des provinces reposent principalement sur l'aide aux déplacements des personnes âgées, aux personnes ayant un handicap physique et aux scolaires et étudiants. Les demandeurs d'emploi viennent après et ne sont pas toujours intégrés. Les réseaux fortement sociaux (couvrant la totalité des captifs financiers) représentent à peine 2,4 % des réseaux de province. Il y a une forte multiplicité des conditions et critères permettant de bénéficier d'aides aux déplacements tant du côté des exploitants, que des communes et autres collectivités territoriales. Pour les communes, cela va d'une logique traditionnelle d'assistance à une couverture systématique d'une ou plusieurs catégories de captifs financiers avec des conditions de prise en charge limitant le nombre d'ayants-droit. Il en est de même de l'action des départements vis-à-vis des Rmistes.

Le plafond ressources apparaît dans beaucoup de réseaux comme le moyen de limiter le nombre de bénéficiaires et de couvrir les vrais captifs financiers.

La typologie proposée concernant les politiques d'aide aux déplacements est la suivante :

- les réseaux fortement sociaux (prenant en compte les demandeurs d'emploi, les Rmistes, les CES, les FNS et stagiaires) selon une logique d'incitation à l'usage des transports en commun et d'aide à l'insertion professionnelle (ex. de Valence ou du Havre) ;
- les réseaux très sociaux qui prennent en compte trois catégories de captifs financiers (ex. de Dreux, Toulouse et Lille) ;
- les réseaux ayant une certaine sensibilité sociale, les captifs financiers ne sont pas perçus comme clients à part entière de telle sorte que ce sont les communes qui mettent en oeuvre la politique sociale d'aide aux déplacements et imposent leurs conditions (cf. Nantes, Lyon) ;
- les réseaux n'intégrant pas directement les captifs financiers (cf. Strasbourg, St.-Nazaire, St.-Etienne ou Marseille).

Outre l'hétérogénéité catégorielle, d'autres constats sont mentionnés :

- les réseaux ne couvrent que 10 à 20 % des ayants-droit malgré l'augmentation des bénéficiaires ;
- les personnes en situation de précarité financière ne sont pas considérées comme étant ou ayant vocation à être clients directs des réseaux ;
- les demandeurs d'emploi sont généralement considérés comme une catégorie homogène alors qu'ils ont des besoins et niveaux de solvabilité différents.
- les possibilités d'évolution des systèmes tarifaires par transfert d'avantages d'une catégorie sociale à une autre sont globalement inexploitées.

**Propositions :**

- Les captifs financiers devraient faire l'objet d'une prise en compte directe par les réseaux des transports publics dans le cadre d'une politique d'agglomération (avec une priorité donnée aux demandeurs d'emploi de longue durée) avec comme critère d'attribution des aides aux déplacements, les revenus des ménages et le seuil de précarité comme plancher des ressources (cf. rapport du CERC).
- Plus de réductions tarifaires sur abonnement et de rééquilibrage dans le système de tarification sociale est souhaitable.
- Une allocation transport (telle l'APL) en fonction du revenu des ménages pour le droit et l'accès au transport serait intéressante.

**Commentaires :**

Intérêt porté à une logique de public prioritaire et non plus de territoire (exploration d'un nouveau champ).

Etat des lieux des politiques tarifaires sociales tout à fait éclairant rendant compte de l'hétérogénéité des situations et par là de l'inégalité entre les différentes catégories sociales.

Quelques pistes de rééquilibrage et d'harmonisation.

## "ETUDE SUR LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS, ACTEURS DE LA CITE"

**Type de document :** Synthèse d'études.

**Commanditaire(s) :** DTT (Direction des Transports Terrestres) - Syndicat mixte des transports de la communauté urbaine de Lille.

**Maître(s) d'oeuvre :** Transpôle.

**Année :** 1994.

**Nombre de pages :** 62

### **Thèmes :**

Rôle des transports urbains dans la ville, l'évolution des métiers notamment au travers de la politique de prévention de la délinquance.

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

L'ouverture à la ville constitue un enjeu central pour l'avenir des transports publics urbains. L'évolution du nombre des agressions sur le public ou (et) le personnel de conduite et de contrôle et la croissance du coût des dégradations obligent les exploitants à élargir leur activité vers une nécessaire gestion sociale du transport urbain basée sur l'interaction entre les TPU et le développement social des villes. Les TPU constituent un élément structurant de la cité, facteur de développement social.

Quelles fonctions imaginer pour piloter ces missions récentes ?

Comment articuler les actions du transporteur avec d'autres acteurs de la ville ?

Comment communiquer et convaincre sur ces sujets encore mal connus ?

Quelles évolutions culturelles faut-il accompagner ou favoriser dans ce contexte au sein des entreprises de transport ?

### **Méthode :**

Présentation détaillée de l'expérience lilloise de prévention de la délinquance (état des lieux après 4 années de mise en oeuvre).

Regards croisés de 8 représentants de réseaux TPU sur le rôle des transports publics dans la ville (points de vue, actions, limites).

Regard d'un anthropologue sur le positionnement des agents des entreprises de transport face à la politique de prévention de la délinquance ; quelques préconisations méthodologiques.

## Principaux résultats

Le dispositif "ambiance-environnement" du réseau lillois renvoie à une politique globale d'intégration à l'environnement social depuis 83. Nombreux sont les objectifs visés :

- faciliter la mobilité des populations en difficulté et lutter contre les causes d'exclusion ;
- renouer le lien social dans les lieux de transport ;
- jouer le rôle d'observatoire privilégié des évolutions urbaines ;
- rendre plus attractifs les transports publics ;
- faciliter le bon fonctionnement social du système de transport ;
- aider à définir les attentes des publics spécifiques.

Le service Ambiance intervient en privilégiant le dialogue sur les zones du réseau les plus perturbées suite aux signalements des personnels de terrain et en coordination avec les services de police (1 chef d'unité, 1 responsable de coordination Ambiance, 3 agents de maîtrise et 18 agents Ambiance présents par roulement sur le réseau, recrutés dans les quartiers sensibles).

Le service Environnement entretient toutes les relations nécessaires avec les structures extérieures qui peuvent apporter un soutien à l'entreprise dans le cadre d'un partenariat efficace. Il participe à la mise en oeuvre de différentes actions concernant différents domaines (1 responsable environnement, un responsable de coordination, 4 agents de maîtrise chargés des relations avec les quartiers et établissements scolaires).

Des résultats sont attendus sur la qualité du service, l'image du transport, l'amélioration du climat social de l'entreprise. Pour l'heure, si la tendance est à la baisse du nombre d'actes de vandalisme, la pression psychologique sur le personnel reste toutefois forte.

De cette expérience, à l'instar d'autres initiées sur d'autres réseaux de transport urbain, il ressort que le champ d'intervention des transporteurs s'élargit (dépassement de l'approche purement technicienne) ce qui génère l'émergence de nouveaux métiers ou l'enrichissement des fonctions traditionnelles (conducteurs, contrôleurs).

Pour qu'une telle évolution ("révolution culturelle") puisse s'opérer, cela suppose :

- d'impliquer au sein de chaque réseau tous les agents moyennant une politique de communication/sensibilisation adaptée (engager un travail collectif sur le sens des métiers du transport public urbain autour des valeurs qui s'y rattachent afin que la dimension relationnelle et sociale de ces métiers soit perçue comme une responsabilité nouvelle et valorisante) et une circulation systématique de l'information ;
- obtenir l'adhésion politique et financière des décideurs (afin que le surcoût de la gestion sociale du transport public urbain soit prise en charge) ;

- organiser une "veille sociale" moyennant la mise en place d'un réseau de partenaires (sociaux, éducatifs, judiciaires et associatifs) pour oeuvrer en complémentarité à la résolution des problèmes et à la définition d'actions et outils de mesure ;
- convaincre le public, les voyageurs, d'une amélioration du service rendu, entre autres sur le plan de la sécurité (traitement rapide des réclamations, communication ciblée autour des actions engagées et moyens débloqués).

Cela rend compte d'une politique volontariste évidente des transporteurs et autorités organisatrices.

#### **Pistes de travail :**

L'évaluation des politiques et actions initiées par les transporteurs pour lutter contre l'exclusion.

#### **Commentaires :**

Document très riche d'informations qui éclaire de façon précise la problématique "mobilité-exclusion" du point de vue des transporteurs dans le cadre d'un processus de diversification de leur activité au profit de l'approche sociale. Présentation des nouvelles politiques adoptées par les réseaux pour lutter contre l'insécurité, la fraude et plus généralement contre l'exclusion aux côtés d'autres partenaires (acteurs du développement social urbain).

Ces nouvelles politiques des transporteurs ont un impact sur l'organisation interne des réseaux notamment sur les métiers.

Des préconisations méthodologiques figurent pour aider les réseaux à intégrer la nouvelle donne urbaine.

On peut toutefois déplorer le manque d'éléments d'évaluation sur ces nouvelles politiques lancées. C'est un champ qui mériterait d'être exploré à terme.



**"LES DEPLACEMENTS DANS LES QUARTIERS DEFAVORISES DE  
L'AGGLOMERATION ORLEANAISE".**

**Type de document :** Synthèse de recherche (comprenant 5 fascicules).

**Commanditaire(s) :** DRE Centre (Direction Régionale de l'Équipement).

**Maître(s) d'ouvrage :** IUT - Maison des Sciences de la Ville - Université de Tours .

**Auteurs :** Annie GUEDEZ avec la collaboration de X. GERARD, C. FOURQUIER, I. VAZEREAU, L. RIHOUM.

**Année :** 1994.

**Nombre de pages :** 89 (les 5 fascicules et la synthèse).

**Thèmes :**

Exclusion physique, exclusion sociale des quartiers défavorisés. La spécificité des déplacements et le rôle des transports urbains dans les quartiers défavorisés.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Hypothèse :

Il existe une corrélation entre les formes du déplacement urbain et le sentiment d'exclusion physique (déficit d'urbanité du quartier, éloignement du centre-ville) et sociale (déficit d'échanges relationnels, absence de travail).

Objectifs :

Vérifier en pourcentage les conclusions d'une première étude qualitative réalisée sur le même objet en 1993.

Fournir aux décideurs, principalement aux aménageurs, des chiffres-clés susceptibles de rendre compte des particularités des quartiers.

**Méthode :**

Approche quantitative, qui fait suite à une approche qualitative réalisée en 1993.

Enquête par questionnaire réalisée auprès d'un échantillon de 520 habitants se répartissant sur trois quartiers (La Source - Argonne - Salmoneries).

Réalisation de trois monographies (sur la base d'un même plan) et d'une synthèse générale.

## Principaux résultats

Les résultats de l'enquête corroborent pour une part les tendances ressorties de l'étude qualitative réalisée précédemment à savoir que : le sentiment d'exclusion relève plus du critère économique, des conditions de vie, du manque d'urbanité des quartiers que de l'offre de transports urbains hormis pour le nouveau quartier étudié, les Salmoneries.

On observe donc deux cas de figure :

- A L'Argonne et à La Source, la notion d'exclusion physique est à relativiser bien que trois catégories de population y soient plus sensibles : les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les inactifs et personnes précaires (qui sont notamment demandeurs de liaisons périphériques).
- Aux Salmoneries, on constate une plus grande exclusion physique d'où une forte demande de désenclavement du quartier par les transports urbains quels que soient les groupes sociaux considérés.

Face à cette disparité des quartiers et du fait des limites méthodologiques de l'enquête (les personnes les plus désinsérées n'ont pas pu être rencontrées), il paraît difficile de confirmer l'hypothèse initiale. Aussi l'auteur conclut de la façon suivante : *"une bonne politique des transports urbains évite un trop fort sentiment d'isolement mais elle ne peut en aucun cas prétendre résorber un sentiment d'exclusion qui naît de conditions de vie quotidienne où la question des déplacements n'est plus qu'un paramètre parmi bien d'autres"*.

### Commentaires :

Etude qui apporte un éclairage pertinent sur la problématique mobilité/exclusion et plus particulièrement sur la question de l'enclavement/désenclavement des quartiers défavorisés par les transports. La spécificité des problèmes de déplacements dans ces quartier est relativisée tout comme le rôle que peuvent jouer les transports urbains dans la lutte contre l'exclusion sociale.

Analyse critique de la méthode employée qui ne permet pas de toucher les personnes les plus désinsérées d'où l'idée d'une nécessaire approche pluri-méthodologique qui intègre à la fois des éléments qualitatifs (entretiens - observation) et quantitatifs pour une plus grande fiabilité des résultats.

## "MOBILITES DANS LES QUARTIERS PERIPHERIQUES D'AVIGNON".

**Type de document :** Rapport de recherche.

**Commanditaire :** SITURA.

**Maître(s) d'oeuvre :** Laboratoire d'économie des transports - Université Lyon II.

**Auteur :** Azouz Begag

**Année :** 1994.

**Nombre de pages :** 112

### **Thèmes :**

Pratiques de mobilité dans les quartiers périphériques d'Avignon. Perception des transports urbains. Interrogation du rôle social des transports urbains.

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Quelle est la demande sociale des populations marginalisées ?

Quelle est la sensibilité qui caractérise ces lieux de vie sur le thème de l'usage de l'espace et de la mobilité ?

#### Hypothèses :

- la circulation, la mobilité, la fluidité des individus dans des espaces hétérogènes est préférable à leur immobilité. La communication entre les différences passe par l'ouverture des frontières et l'élargissement des horizons de vie ;
- plus les distances sont longues, plus le temps de transport est long et plus les sentiments de vivre en marge de la société augmentent. L'amélioration de l'irrigation en transport collectif des quartiers en difficulté peut être considérée comme un moyen d'intégrer physiquement les quartiers au reste de la cité. Le bus est nécessaire mais pas suffisant ;
- il n'y a aujourd'hui en France aucune source d'informations sur les pratiques de mobilité des minorités ethniques ce qui interdit toute adaptation de l'offre de transports urbains dans leurs zones de résidence.

### **Méthode :**

Approche qualitative :

- un travail d'écriture par des élèves de classes (avantages, inconvénients du quartier, usage du bus) ;
- enquête par questionnaire "le bus près de chez vous" menée auprès des mêmes élèves ;

- entretiens menés auprès de 40 familles de différents quartiers ;
- entretiens avec les responsables de structures locales, enseignants, bibliothécaires, chauffeurs de bus, gardiens d'immeuble, responsables de structures de logement et de services aux personnes âgées (interrogation sur les représentations, pratiques de mobilité et usage des transports urbains).

### **Principaux résultats**

Deux types de représentation des quartiers sont observés :

- la volonté de déménager, fuir sur fond d'insécurité croissante ;
- l'attachement au quartier.

La localisation géographique des quartiers est rarement critiquée. C'est la détérioration de l'environnement social qui est l'élément le plus fort dans le désir de partir. La pauvreté se caractérise souvent par l'absence de choix de partir et de celui de rester. La mobilité est liée aux critères d'appréciation des quartiers, du voisinage, de la sécurité, de la proximité des équipements.

Dans les quartiers en difficulté, la tendance est à la stagnation de la mobilité et par là, de la demande de transports urbains.

L'immobilité est une réponse à l'insécurité et la mobilité longue distance en est une autre (mobilités respiratoires).

#### ***Constats observés sur la mobilité :***

- le rétrécissement des motivations à sortir
- la perte de goût de sortir (notamment chez les personnes âgées)
- les contraintes financières
- l'importance des mobilités de proximité
- la fatigue induit la sédentarité

Faire les courses est la mobilité de base reconnue la plus légitime via les grandes surfaces périphériques (au détriment du centre-ville).

Quoi qu'il en soit, il y a une diversité des comportements de mobilité en fonction des groupes de populations et espaces résidentiels.

Si les transports urbains sont importants dans la vie quotidienne des habitants et ont une bonne image (notamment pour aller en centre-ville), ils sont concurrencés par la marche à pied et le vélo. Les quartiers périphériques ne sont pas situés assez loin spatialement pour faire jouer aux transports urbains un rôle effectif d'intégration.

Difficultés évoquées : temps d'attente, ponctualité, temps de parcours, complexité des itinéraires, fréquences, confort, sécurité, la tarification notamment pour les petits déplacements, l'information sur la tarification sociale en direction des familles immigrées.

Le principal enjeu n'est pas tant le désenclavement par les transports urbains dans le sens périphérie-centre mais plutôt dans le sens centre-périphérie *"amener le centre-ville jusqu'à la périphérie"*.

### **Commentaires :**

Les pratiques de mobilité des quartiers périphériques d'Avignon observées s'alignent sur celles d'autres sites similaires.

Cette recherche remet en cause de la problématique d'enclavement géographique systématique des quartiers périphériques comme en témoignent la perception et le vécu des quartiers par les habitants (dénonciation de l'idéologie du faire sortir à tout prix). Les problèmes socio-économiques, l'insécurité sont plus influents sur les mobilités que la qualité des dessertes de transports urbains même si *"le bus permet d'éviter la coagulation des dysfonctionnements sociaux et le marquage ethnique des territoires"*.

Le regard particulier porté sur les familles immigrées en matière de mobilité attire l'attention sur la nécessité d'une tarification adaptée et d'une information plus ciblée sur les réseaux.

Ouvrage riche, très narratif, dont il ne ressort pas de véritables propositions si ce n'est que de dire :

- n'attendons pas trop des transports pour endiguer les processus d'exclusion ;
- créons des échanges dans le sens centre vers la périphérie pour générer d'autres représentations et comportements à l'égard des quartiers sensibles.

**"LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT DES HABITANTS - ENQUETE DANS  
QUATRE SITES EN DSU DE MARSEILLE".**

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** DAU (Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme) / DDE (Direction Départementale de l'Équipement) des Bouches du Rhône.

**Maître(s) d'oeuvre :** CETE Méditerranée

**Auteurs :** N. AMPHOUX, P. DIEUDONNE et la collaboration de J.C. BOUVIER, L. IKHERBARE.

**Année :** 1995.

**Nombre de pages :** 145

**Thèmes :**

Pratiques de déplacement des habitants des quartiers périphériques. Interrogation de la problématique d'enclavement ?

Difficultés de déplacement et attentes d'amélioration.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Les difficultés de déplacement limitent l'accès à la ville (l'utilisation de la ville à travers l'accès à ses différentes fonctions en matière d'équipements et services) et contribuent au marquage des lieux d'exclusion.

La perception du déplacement permet de saisir le degré d'enclavement. Cette perception varie selon le groupe d'habitants en fonction de la structure du déplacement, du mode, du rapport espace-temps qui le lie au déplacement et de la représentation du quartier. Le quartier peut remplir une unique fonction, l'habitation ou être considéré comme un espace multifonctionnel. Cela intervient dans la motivation des déplacements intérieurs et extérieurs au quartier.

**Objectifs de l'étude :**

- Mieux cerner les problèmes de déplacement des personnes en situation de précarité et captives des TC.
- Elaborer des propositions d'amélioration dans le cadre du volet transport/déplacement du contrat de ville.

## **Méthode :**

Approche qualitative. 80 entretiens semi-directifs menés auprès d'acteurs institutionnels, professionnels du DSU, représentants associatifs et habitants des 4 sites, inscrits au Contrat de Ville, dans une position excentrée (banlieue dans la ville), aux caractéristiques socio-économiques comparables.

Observation de terrain.

Réalisation de 4 monographies et conclusion.

## **Principaux résultats**

Le taux de motorisation est en général plus faible dans ces quartiers par rapport à la moyenne marseillaise. On observe des coupures physiques et une fracture entre ceux qui possèdent une voiture et les autres qui dépendent des transports en commun et de leurs aléas.

Les pratiques de déplacement sont limitées dans l'espace et quant aux motifs qui se révèlent très utilitaires (courses, formalités administratives dont la recherche d'emploi). La tarification est jugée trop élevée et la tarification sociale adoptée à l'égard des seuls chômeurs indemnisés incomprise. On constate une attractivité de grandes surfaces situées en périphérie au détriment du centre-ville (jugé coûteux). Un système de solidarité pour les déplacements s'organise au sein des cités entre motorisés et non motorisés pour certaines destinations et notamment les déplacements nocturnes.

Il y a une certaine corrélation entre déplacements et degré de sociabilité.

Quoi qu'il en soit, il y a plus d'exclusion sociale liée au chômage que d'exclusion spatiale liée au manque de transport en commun.

## **Propositions :**

- Améliorer le système des transports collectifs par des liaisons inter-quartiers, inter-communales ; des points de vente de tickets ; plus de fréquences sur certaines lignes ; la simplification et la baisse des tarifs notamment pour les petites distances ; l'extension du métro dans les quartiers nord.
- Améliorer l'aménagement des cités (abribus, cheminements piétonniers ...).
- Développer le lien emploi/transport dans les cités (pour l'obtention du permis de conduire, pour favoriser l'apprentissage des TC, pour répondre aux besoins de transport à la carte des associations ...).

### **Commentaires :**

Etude qualitative très dense qui rend compte de la spécificité des mobilités des habitants des quartiers défavorisés marqués par une situation de précarité économique importante plus que par l'enclavement spatial - lequel n'est du reste pas véritablement ressenti.

Les points faibles des transports urbains observés s'alignent sur les constats effectués sur d'autres sites (organisation radio - concentrique privilégiant la desserte du centre-ville ; fréquences insuffisantes certains jours, durant les vacances scolaires et le soir ... cherté des tickets ...).



**"ÉTUDE SUR LA MOBILITE ET L'EXCLUSION DANS LES QUARTIERS DE  
L'AGGLOMERATION LYONNAISE (BRON, NEUVILLE, SAINT-PRIEST,  
VILLEURBANNE)".**

**Type de document :** Rapports d'études.

**Commanditaire :** CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques).

**Maître(s) d'oeuvre :** CETE Lyon .

**Années:** Novembre 1995 - Janvier 1996.

**Thèmes :**

Enclavement / Désenclavement des quartiers en difficulté par les transports -  
Représentation des quartiers par les habitants.

**Méthode :**

Approche qualitative - Entretiens réalisés auprès de 64 habitants répartis sur les sites à partir d'une grille de type questionnaire ouvert.

**Principaux résultats**

La représentation des quartiers rend compte de discours contradictoires. Les caractéristiques physiques sont généralement appréciées et les processus de dégradation sociale font problème (délinquance - insécurité ...). Il y a plutôt appartenance aux quartiers (sentiment d'identification) et peu de volonté de déménager.

La notion d'enclavement géographique est ressentie principalement par ceux qui ne disposent pas de voiture particulière, sont dépendants des transports urbains et veulent se rendre en dehors du centre-ville de l'agglomération.

Selon le degré d'éloignement du quartier considéré (première, seconde, troisième couronne), la perception de l'offre de transports urbains se révèle contrastée.

Les principales doléances concernent la fréquence, les dessertes le week-end, de soirée et le manque de liaisons inter-quartiers, inter-communales. A l'unanimité, la tarification est jugée trop élevée, ce qui tend à légitimer le recours à la fraude, notamment parmi les personnes peu fortunées. Si l'information est considérée comme suffisante, la présence de bureaux de vente TC dans certains quartiers serait appréciée.

Le métro est préféré au bus pour l'accessibilité mais il n'a pas toujours bonne image. La présence d'autoroutes ou (et) rocade n'induit pas de gêne trop importante : outre les nuisances phoniques, c'est un bienfait pour les automobilistes (pas de sentiment d'enclavement).

Les attentes ne concernent pas le transport au premier chef mais les commerces, le travail, la sécurité, la propreté ou encore l'occupation des jeunes. En matière de transport, les habitants d'un quartier mal desservi parlent de fréquences plus importantes, de nouvelles dessertes ou navettes via les centres-villes périphériques et zones commerciales, de dessertes en soirée, le week-end, les jours fériés. Ceux qui résident dans un quartier mieux desservi, évoquent l'extension des lignes de métro, des liaisons latérales, des parkings, pistes cyclables, ralentisseurs ...

On constate donc des situations contrastées au regard de la problématique d'enclavement en fonction de l'implantation des quartiers et de leurs caractéristiques.

### **Commentaires :**

Manque d'informations sur les pratiques de déplacement (motivations - destinations - modes ...).

Manque d'informations sur la méthode adoptée (choix des sites et localisations) avec mise en perspective d'une problématique.

Cela dit, les résultats de l'étude permettent de relativiser la logique d'enclavement systématique des quartiers prioritaires, les problèmes socio-économiques étant plus durement ressentis.

Reste qu'il existe une fracture importante entre les personnes motorisées et les non motorisées qui subissent de plein fouet les insuffisances des transports urbains (confirmation d'un certain nombre de constats déjà observés sur d'autres sites).

## "LES ELUS FACE A L'EXCLUSION SOCIALE".

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport).

**Maître(s) d'oeuvre :** Institut d'Urbanisme de Paris

**Auteur :** Valérie Maurer

**Année :** Août 1995.

**Nombre de pages :** 44

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Comment les autorités organisatrices responsables des transports publics prennent en compte le problème de l'exclusion sociale ?

Pensent-elles que le transport collectif a un rôle à jouer ?

Jusqu'où va ce rôle ?

Qui doit assumer les actions, l'exploitant ou l'autorité organisatrice ?

### **Méthode :**

Approche qualitative.

interview des élus responsables des transports publics et techniciens (23 autorités organisatrices).

### **Principaux résultats**

Les actions prévues dans le volet déplacement des contrats de ville sont relativement traditionnelles (études, amélioration de la qualité urbaine, de la qualité des transports urbains). Il faut dire que le peu de moyens apportés est un facteur d'explication.

On note trois types d'implication des élus sur la problématique : les partisans du service minimum minoritaires, ceux qui accomplissent leur devoir et les adeptes de la religion "TC" qui s'investissent dans des actions innovantes de lutte contre l'exclusion. Le développement de l'insécurité est le plus souvent l'élément déclencheur d'un investissement des élus. On distingue trois types d'intervention des autorités organisatrices :

- les actions relatives au désenclavement spatial (création de nouvelles dessertes, fréquences modifiées, amplitude horaire accrue ; services spéciaux l'été, en soirée) ;
- les actions sociales (tarification sociale basée de plus en plus sur l'aide à la personne en fonction des revenus, actions culturelles et sportives dans une perspective de

prévention de la délinquance, lutte contre la fraude et la dégradation du matériel) ; les opérations sportives sont généralement initiées par les sociétés exploitantes et les manifestations culturelles relèvent plus du politique ;

- les actions de sécurité (répression contre la fraude, formation du personnel à la gestion des conflits ; recrutement d'accompagnateurs, agents d'ambiance ; actions dans les écoles).

Ainsi, on constate qu'il y a des actions qui concernent strictement le transport et d'autres plus la lutte globale contre l'exclusion.

### **Commentaires :**

Approche intéressante mais générale qui rend compte du champ possible d'intervention des autorités organisatrices et sociétés exploitantes sans que les responsabilités et la répartition des tâches soient clairement abordées. Le scepticisme à l'égard des contrats de ville et leur mode de gestion représente un frein à l'appropriation d'une culture commune de la politique de la ville et à un dialogue entre les responsables des transports et les représentants du DSU. Il aurait été intéressant de connaître la nature de leurs relations.

## **"CHOMAGE ET DEPLACEMENTS : IMPACT SUR LES PRATIQUES ET ATTITUDES".**

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** UTP/DIV/DTT (Union des Transports Publics / Direction des Transports Terrestres / Délégation Interministérielle à la Ville).

**Maître(s) d'oeuvre :** Observatoire Social de Lyon et Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon.

**Année :** 1996.

**Nombre de pages :** 119

**Commentaires :**

Cette étude s'inscrit dans le cadre d'un programme "mobilité urbaine et connaissance de la clientèle des transports publics".

**Thèmes :**

Les déplacements des demandeurs d'emploi.

La problématique de transferts modaux au profit des transports urbains.

Les politiques tarifaires sociales et la mobilité des demandeurs d'emploi.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Objectifs :

- mieux connaître les comportements de mobilité des demandeurs d'emploi ;
- évaluer les potentialités de transfert modal au profit des transports collectifs du fait du chômage ;
- analyser les effets des politiques tarifaires adoptées pour faciliter l'accès des chômeurs aux transports urbains.

Hypothèse centrale :

- la mobilité des demandeurs d'emploi est spécifique car il y a contradiction entre impératif de mobilité (auxquels sont confrontés les chômeurs pour sortir de leur situation) et baisse progressive de leurs revenus.

## **Méthode :**

### Plusieurs approches :

- un cadrage quantitatif sur la base des enquêtes ménages 90-91 de villes comparables ;
- une enquête exploratoire par entretiens semi-directifs (22) ;
- une enquête par questionnaire réalisée dans les ANPE de 4 agglomérations ayant des politiques tarifaires distinctes (Valence / Toulouse / Nantes / St-Etienne) - 272 personnes interrogées.

### Enquêtes complémentaires :

- enquête qualité menée par l'exploitant de Valence auprès de 10 demandeurs d'emploi et enquête par questionnaire sur Lyon réalisée auprès de 400 chômeurs.

## **Principaux résultats**

Le chômage ne semble pas bouleverser fondamentalement les comportements modaux. La majorité des chômeurs interrogés utilise la voiture comme mode de déplacement principal. Toutefois, l'usage des transports urbains est sensiblement plus important au sein de cette population (contrainte plus forte).

Le fait d'être au chômage induit un processus de réduction significative de la mobilité notamment pour les chômeurs de longue durée. On observe par ailleurs des changements de destinations (lesquelles se révèlent plus éclatées du fait des aléas de la recherche d'emploi) et des changements d'organisation dans les déplacements. Les principaux déplacements liés à la recherche d'emploi concernent les ANPE et les agences intérimaires situées en centre-ville ou pôles d'attraction urbains secondaires. Une bonne moitié des chômeurs adopte un programme régulier des déplacements pour leur recherche d'emploi.

La hiérarchie des motifs de déplacement selon leur fréquence n'est pas modifiée par le chômage en dehors des loisirs (il y a une nette restriction de ce poste, entre autres pour les plus de 40 ans).

L'impact de la gratuité des transports urbains pour les demandeurs d'emploi sur la mobilité n'est pas a priori évident : il serait plus potentiel que réel. Il y a un écart important entre le nombre des ayants-droit et les bénéficiaires. Deux raisons peuvent être invoquées :

- le manque d'informations sur les dispositifs d'aides aux transports ;
- la répugnance à se sentir assisté peut dissuader un certain nombre d'ayants-droit de demander un titre de transport gratuit. Il est vrai qu'une gestion sociale des dispositifs d'aide peut se révéler plus stigmatisante qu'une gestion commerciale relevant des exploitants. La gratuité des transports est avant tout perçue comme une aide financière. Elle contribue par ailleurs à limiter la pratique de la fraude par les demandeurs d'emploi.

## **Propositions :**

Pour favoriser le transfert modal au profit des transports urbains, il faudrait :

- ▣ une politique tarifaire sociale plus adaptée à la recherche d'emploi (réductions importantes sur les cartes hebdomadaires, carnets de tickets pour un usage irrégulier) avec mise à disposition de ces titres dans les organismes liés à la recherche d'emploi ;
- ▣ mesures tarifaires particulières pour les chômeurs de longue durée ;
- ▣ le développement du maillage spatio-temporel par la couverture fine des espaces urbains par les transports collectifs ;
- ▣ une politique de stimulation de la multimodalité telle que le couplage du prix TC/parking VP ;
- ▣ une tarification adaptée aux petits déplacements pour toutes les catégories confondues.

## **Commentaires :**

Cette étude couvre un nouveau champ d'analyse sur la problématique "Mobilité-Exclusion" qui dépasse de la logique territoriale dite prioritaire au profit d'une catégorie de population fragilisée : les chômeurs.

La spécificité des déplacements des chômeurs est à relativiser ce qui - soit dit en passant - est plutôt rassurant.

On peut discuter le postulat d'impératif de mobilité pour sortir de la situation de chômage comme mode d'intégration à la société (rareté de l'offre de travail, volonté plus ou moins importante de trouver du travail, comportements de passivité liés à l'assistanat, refus d'une forte mobilité, ...). Les obstacles à la mobilité ne sauraient être que financiers mais socioculturels et la faible mobilité ne signifie pas nécessairement exclusion. Le chômeur ne constitue pas une catégorie homogène, il y a donc pluralité des comportements de mobilité. Ces chômeurs ne sont pas non plus les seuls représentants des processus d'exclusion, il y a tous les précaires aux statuts pluriels dont les comportements de mobilité méritent aussi d'être étudiés bien que moins faciles à circonscrire.

## **"LA MOBILITE DES PERSONNES DANS LES QUARTIERS EN DIFFICULTE - EXPLOITATION DES ENQUETES MENAGES DE LILLE ET DE LYON".**

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques).

**Maître(s) d'oeuvre :** CETE Nord-Picardie.

**Année :** 1996.

**Nombre de pages :** 44

### **Thèmes :**

De la spécificité des comportements de mobilité des populations habitant les quartiers DSQ.

### **Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

#### Hypothèses :

- à caractéristique identique, les personnes sont généralement moins mobiles dans les DSQ qu'ailleurs ;

- les habitants des DSQ se déplacent moins pour des motifs associatifs, culturels et sportifs ;

- les habitants des DSQ sortent moins de leur quartier que les habitants des autres quartiers.

### **Méthode :**

Approche quantitative basée sur l'exploitation des enquêtes ménage de Lille (1987) et de Lyon (1995), lesquelles permettent une comparaison entre quartiers DSQ et autres quartiers.

### **Principaux résultats**

La mobilité en général croît en fonction du niveau d'études, du taux de motorisation, du taux d'activité, des revenus et de l'âge jusqu'à 26-39 ans.

Dans les quartiers DSQ, on observe des caractéristiques sociologiques particulières (avec des variations selon les secteurs étudiés) : il y a moins d'actifs et plus de chômeurs, un niveau de revenus plus faible, un niveau d'études moins élevé, plus de familles monoparentales, moins d'étudiants et plus de jeunes et d'étrangers selon les cas.



Et, certaines de ces variables ont une incidence sur la mobilité. C'est la raison pour laquelle on peut parler d'une certaine spécificité de la mobilité des habitants des quartiers DSQ :

- le taux de motorisation est plus faible,
- la mobilité est moindre,
- l'usage de la voiture est plus faible,
- plus nombreux sont les déplacements réalisés à pied.

En revanche, on ne constate pas de particularité quant à l'usage des transports urbains par rapport aux autres quartiers.

Les différences relatives aux motifs de déplacement sont aussi à relativiser même si selon les secteurs, on observe de moindres déplacements pour les activités sportives, culturelles et associatives dans les quartiers DSQ.

Enfin, les habitants des DSQ ne sortent pas moins de leur quartier que ceux des autres quartiers contrairement à une idée reçue.

### **Commentaires :**

Cette approche statistique rend compte d'une spécificité des quartiers prioritaires au regard de la mobilité mais aussi de limites d'exploitation.

Tout se passe comme si cette spécificité dépendait davantage de paramètres sociologiques et non de l'effet "quartier", "territoire urbain".

Cela nous amène à développer un regard relativement déterministe.

Peut-on pour autant dire que la notion de public en difficulté est plus importante que le territoire d'appartenance pour expliquer la moindre mobilité observée ? Ou est-ce le croisement des deux qui induit cette moindre mobilité ?

Pour apporter des éléments de réponses, cela suppose d'approfondir la nature des obstacles à la mobilité, les raisons de la moindre mobilité :

- mise à plat des paramètres liés à l'environnement (caractéristiques physiques des quartiers dans leur rapport à la ville-centre, configuration du réseau des transports urbains, tarification adoptée, lieux d'implantation des principales activités ...)
- analyse plus qualitative des motifs de déplacement entre quartiers prioritaires et autres, toutes catégories confondues puis par catégories spécifiques (actifs / inactifs notamment).

**"LA MOBILITE ET LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT DES PERSONNES  
PRECAIRES ET L'USAGE DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION  
NANTAISE".**

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaire :** CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques).

**Maître(s) d'oeuvre :** CETE Ouest.

**Année :** 1996.

**Nombre de pages :** 52

**Thèmes :**

- Les pratiques de déplacement des personnes précaires.
- les obstacles à la mobilité et à l'usage des transports urbains.

**Problématique (postulats, hypothèses de travail) :**

Postulat :

- la précarité induit une moindre mobilité d'ensemble laquelle est pourtant reconnue comme un facteur d'intégration sociale.

Hypothèses de travail :

- les comportements de mobilité des personnes précaires sont liés à leur degré de solvabilité économique. Une précarité financière importante induit une restriction des déplacements (en nombre et en degré d'éloignement). C'est la logique économique rationnelle ;
- les comportements de mobilité des personnes précaires dépendent outre des contraintes purement économiques, des habitudes culturelles issues de leur milieu d'origine ("l'habitus"). On a plus ou moins une culture des déplacements et de l'usage des transports en commun ;
- les comportements de mobilité des personnes précaires rendent également compte de facteurs psychologiques. On a plus ou moins individuellement le goût du déplacement, l'envie de sortir, se confronter au monde extérieur. Plus les personnes considèrent leur situation de précarité comme transitoire, plus elles sont amenées à multiplier les déplacements pour s'en sortir. Si leur précarité est vécue comme un processus de longue durée, elles vont avoir tendance à limiter leurs déplacements quantitativement et géographiquement et à s'enfermer dans la sphère privée ;
- il existe une corrélation entre précarité-mobilité et degré de sociabilité. Plus les liens sociaux sont denses, plus la mobilité est importante et la gestion des obstacles aux

déplacements plus facile à régler. On a alors recours à une logique communautariste, via les solidarités familiales et amicales ;

- les dessertes de transports en commun, notamment dans le périurbain ne sont pas forcément adaptées du point de vue du maillage territorial aux démarches d'insertion et besoins de mobilité des personnes précaires. Leur usage suppose de plus en plus d'avoir des comportements multimodaux ce qui représente une contrainte supplémentaire ;
- l'allègement des horaires des transports collectifs en période de vacances scolaires surtout l'été frappe de plein fouet les personnes précaires privées de loisirs et captives de ces transports ;
- l'hétérogénéité de politiques tarifaires pratiquées en direction des populations précaires et leur mode de gestion (communale ; chaque commune détermine les conditions d'attribution de la gratuité des transports en fonction des statuts et ressources) ne facilitent pas toujours la mobilité et l'usage des transports collectifs.

### **Méthode :**

Approche qualitative.

Réalisation de 34 entretiens semi-directifs auprès de personnes précaires de l'agglomération nantaise.

Exploitation de la technique des cartes mentales pour appréhender la perception de l'espace environnant le lieu d'habitation et certaines pratiques de déplacement.

Entretiens réalisés auprès de représentants des communes responsables de la gestion des tickets de transport urbain gratuits pour chômeurs et de responsables de structures d'insertion (personnes-relais).

La précarité a été considérée de plusieurs points de vues :

- financier (en référence aux seuils de pauvreté et de précarité du CERC) ;
- psychosociologique.

### **Principaux résultats**

#### **● *Géographie des représentations et perception de son environnement***

Priorité est donnée au micro-quartier et quartier dans la ville à partir des itinéraires habituellement fréquentés. Plus on porte un regard positif sur son espace de vie, plus on tend à se l'approprier et on est alors en mesure de le représenter, le donner à voir avec un certain degré de précision. A l'inverse, le vécu négatif d'un quartier constitue un frein à sa connaissance et capacité à rendre compte. C'est une attitude qui inconsciemment s'apparente à une mise à l'écart.

#### **● *Choix modaux et représentations des différents modes de transport***

Par ordre de priorité : la voiture, le tramway, le bus, la marche à pied et les deux-roues. Pourtant, la majorité ne dispose pas d'une voiture mais parmi les personnes

motorisées, il y a des cas de forte précarité, voire de pauvreté. La voiture continue d'être le mode de transport le plus adulé à fort capital symbolique. Le tramway est toujours préféré aux bus. La plurimodalité s'exprime d'autant plus que la précarité financière n'est pas trop importante. La précarité forte n'empêche toutefois pas toute stratégie de déplacement, le recours à l'entraide sociale est importante.

La majorité des personnes interrogées bénéficie de la gratuité des Transports urbains laquelle est vécue comme un droit et non une aide à l'insertion. C'est une aide aux déplacements quotidiens au sein de l'agglomération avec des facilités particulières pour rejoindre le centre-ville.

### ● *Impact de la précarité sur la mobilité*

La précarité financière induit une moindre mobilité d'ensemble. Les principaux changements observés sont :

- la restriction géographique du champ des déplacements ;
- la compression des motifs de déplacement (notamment liés à la consommation, aux loisirs) et leur faible diversification ;
- le faible renouvellement des itinéraires dans l'espace.

Le faible capital financier n'est pas la seule raison de cette stratégie de limitation des déplacements. Nombreuses sont les variables qui interviennent :

- le fait d'avoir ou pas son permis
- le fait d'avoir à disposition une voiture
- l'habitus lié à la mobilité, à la culture TC
- l'âge
- le cycle de vie
- le capital relationnel (une vie sociale de faible intensité est un facteur de moindre mobilité et réciproquement)
- le capital santé
- le vécu de la situation de précarité (lorsqu'il y a volonté de changement, il y a conservation de pratiques de déplacements importantes. A l'inverse quand la fragilité psychologique empêche tout processus de changement, la tendance est à la faible mobilité, voire à l'immobilité).

La restriction des déplacements ne signifie pas pour autant exclusion dès lors qu'il y a possibilité de se déplacer (remise en cause de l'injonction aux déplacements comme mode privilégié d'intégration sociale).

La spécificité des pratiques de déplacement des personnes précaires est à relativiser (difficile de procéder à des idéaux-types très opératoires).

## **Propositions :**

Trois pistes possibles :

- Aller plus loin et offrir mieux dans le tout transport urbain (amélioration de la qualité de l'offre : extension du tramway, développement du transport à la demande, des systèmes de tarification sociale combinés à plusieurs modes de transport) ;
- l'offre de Transports urbains n'est pas le principal outil d'aide à l'intégration sociale ; le principal enjeu est le lien social, la reconstruction du capital relationnel ... (les solutions ne sont pas dans le transport) ;
- aider les personnes précaires à acquérir un véhicule motorisé, à l'entretenir puisqu'il est reconnu comme le mode de transport qui permet le mieux l'intégration (allocation transport, facilités pour passer son permis ... pourquoi pas dans le cadre d'une démarche d'insertion).

Aider à la mobilité suppose d'offrir un maximum de choix quant aux modes de transport quels qu'ils soient.

## **Pistes de travail :**

- La mobilité et insertion socioprofessionnelle des personnes en situation de précarité financière (nature des obstacles à la mobilité dans la recherche d'un travail).
- Le recensement des solutions apportées.
- La sensibilisation des différents professionnels de l'insertion à la question des déplacements.
- La prise en compte de cette problématique dans les projets d'implantation d'activités.

**"METHODOLOGIE D'AJUSTEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT ET DE LA  
DEMANDE DANS LES QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL".**

**Type de document :** Rapport d'études.

**Commanditaires :** DIV - DTT - CDC - TRANSDEV - CERTU (Délégation Interministérielle à la Ville - Direction des Transports Terrestres - Caisse des Dépôts et Consignations - Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques).

**Maître(s) d'œuvre :** Observatoire Social de Lyon.

**Auteurs(s) :** - HARZO Christian, RICHARD Christophe, CONTY Frédéric.

**Année :** 1997.

**Nombre de pages :** 80.

**Thèmes :**

Amélioration de l'offre de transport public dans les quartiers d'habitat social inscrits en Contrat de Ville (connaissance des besoins).

**Problématique :**

Postulats de départ :

- il y a spécificité des comportements, besoins et attentes en matière de transports-déplacements des populations des quartiers en difficulté ;
- les efforts d'adaptation de l'offre des réseaux aux besoins spécifiques des quartiers restent peu nombreux et portent sur un ensemble de moyens limités ;
- il y a inadéquation des études du marché des déplacements.

Hypothèse :

- le croisement des données qualitatives avec les sources traditionnelles d'information sur les flux de déplacements (enquêtes ménages et enquêtes origine-destination) ne permet de répondre que partiellement à la question de quantification des besoins non satisfaits ou latents ; d'où la nécessité d'un outil spécifique pour définir et calibrer l'offre alternative.

Objectifs de l'étude :

- améliorer les outils de connaissance de la demande de transport des habitants des quartiers ;
- définir les conditions nécessaires pour passer du stade de l'observation des pratiques et expressions des attentes à celle de la prévision des flux ;

- proposer des recommandations méthodologiques permettant la prise de décisions opérationnelles.

### **Méthode :**

- vérification de l'hypothèse centrale à partir des études quantitatives et qualitatives menées dans deux agglomérations : Avignon et Lyon ;

- construction d'un outil d'investigation spécifique s'inspirant des méthodologies interactives de réponses déclarées à partir d'un terrain d'expérimentation, sur des quartiers en Contrat de Ville de St-Etienne : le quartier de la cité Severine ; objet d'un projet d'adaptation de l'offre de transport collectif.

## **Principaux résultats**

### **1. La vérification de l'hypothèse**

Les enquêtes ménages fixent un niveau de résultat assez global, essentiel pour le pilotage des gros investissements urbains mais peu orientées vers la prise en compte des micro-territoires. Elles ne décrivent que les comportements existants en matière de mobilité. Leur finalité descriptive cadre mal avec la problématique des besoins. Il en est de même des enquêtes origine-destination qui permettent de quantifier précisément différents types de flux mais pas d'identifier la demande non satisfaite. Quant aux études qualitatives, elles dépassent généralement la seule problématique des transports-déplacements et n'apportent qu'un éclairage général sur la demande.

Aussi, le croisement entre données quantitatives et qualitatives recueillies sur un même quartier permet, dans la plupart des cas, un premier débroussaillage pouvant conduire à la formulation d'hypothèses sur les besoins non satisfaits. Mais ce croisement ne permet pas :

- de quantifier l'impact d'une offre nouvelle sur les non-usagers des transports collectifs ;
- de prioriser les besoins de la clientèle vis-à-vis d'offres alternatives ;
- de saisir l'éventuelle demande latente.

### **2. Méthode alternative d'enquête qualitative visant à l'évaluation prévisionnelle des comportements en matière de transport**

Mise en place d'un dispositif comprenant deux volets :

- une enquête qualitative à caractère itératif ;
- une enquête interactive à visée qualitative.

### ● *Démarche de l'enquête itérative*

- Constitution d'un comité de pilotage comprenant l'autorité organisatrice, l'exploitant, les services de l'Etat et différents acteurs du quartier.
- Identification de personnes et groupes-ressources au sein du quartier pour une première série d'entretiens (problèmes de transports, besoins de déplacements de proximité, de périphérie à périphérie, tarification).
- Analyse des différentes catégories de demandes et ébauche de segmentation.
- Proposition d'une hiérarchisation des demandes par le comité de pilotage.
- Retour au terrain pour une réflexion sur les solutions envisageables en terme d'offre de transport (travaux de groupe, ateliers).
- Elaboration de scénarios d'offre alternative (par le bureau d'études et l'exploitant).
- Retour aux groupes de travail pour présenter les scénarios et faire émerger des choix, préférences de la population.

### ● *Démarche de l'enquête interactive*

Il s'agit de recueillir les informations les plus fiables possibles sur les comportements de déplacement d'une population donnée dans un contexte à venir d'offre modifiée.

- Constitution d'un échantillon de ménages représentatif de la population du quartier ou construit en fonction des priorités retenues parmi les différentes demandes identifiées.
- Inventaire de déplacements effectués la veille de l'enquête par tous les membres du ménage concernés par l'ajustement envisagé de l'offre.
- Présentation de scénarios et recueil des effets induits sur les comportements modaux.
- Recueil des préférences et rejets déclarés.
- Interrogation sur les déplacements supplémentaires qu'auraient effectué les membres du ménage si la situation qu'ils préfèrent avait existé d'une part et sur les changements qu'introduirait dans leurs déplacements la mise en place de la solution qu'ils rejettent.

### **Recommandations :**

Suite à une expérimentation des dispositifs précités sur le quartier Severine de St-Etienne, les auteurs mentionnent les conditions de réussite (dans une perspective d'exportation de la méthode) :

- nécessaire souplesse du maître d'oeuvre ;
- bonne capacité d'écoute des enquêteurs qui doivent, outre bien connaître le réseau de transport local, être formés à la pratique de l'enquête interactive ;
- les scénarios d'ajustement de l'offre de transport proposés aux ménages doivent être parfaitement au point ;



- la fiabilité de l'extrapolation quantitative des résultats n'existe que si l'on dispose de bonnes données de cadrage pour construire l'échantillon ;

- du point de vue politique, ce dispositif ne peut être mis en oeuvre que s'il existe une volonté d'adaptation de l'offre de transport ;

- le niveau d'implication de la population que requiert ce dispositif nécessite que l'enquête soit suivie d'effets dans un délai fixé et annoncé dès le début de la démarche.

### **Commentaires :**

Etude intéressante de par son regard critique porté sur les méthodes (quantitatives et qualitatives) de connaissance des pratiques et besoins de transports dans les quartiers d'habitat social.

Proposition d'une nouvelle approche basée sur le croisement de méthodes et la participation des habitants d'un quartier d'habitat social donné moyennant une forte implication du politique (au travers entre autres de l'autorité organisatrice).

Il aurait été intéressant de connaître le coût global d'une telle approche (financier, humain et en temps).

Les conditions de réussite ne sont pas forcément évidentes à réunir selon les contextes ce qui limite le caractère reproductible du dispositif relativement lourd globalement :

- une volonté politique d'amélioration de l'offre de transport existante, voire le développement d'une offre alternative mais aussi l'acceptation de la méthode de concertation ;

- des personnes-ressources suffisantes et représentatives de la diversité des situations et attentes des ménages (capables de traduire l'ensemble des besoins et de gérer les contradictions) ;

- la capacité des enquêteurs à expliciter la démarche sans induire les réponses.

# GLOSSAIRE

<b>CDC</b>	Caisse des Dépôts et Consignations
<b>CETE</b>	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
<b>CERTU</b>	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques
<b>CNT</b>	Conseil National des Transports
<b>DAU</b>	Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme
<b>DDE</b>	Direction Départementale de l'Equipement
<b>DIV</b>	Délégation Interministérielle à la Ville
<b>DRE</b>	Direction Régionale de l'Equipement
<b>DSQ</b>	Développement Social des Quartiers
<b>DSU</b>	Développement Social Urbain
<b>DTT</b>	Direction des Transports Terrestres
<b>DVA</b>	Document de Voirie d'Agglomération
<b>GART</b>	Groupement des Autorités Responsables de Transport
<b>PDU</b>	Plan de Développement Urbain
<b>POS</b>	Plan d'Occupation des Sols
<b>SEMITAN</b>	Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Nantaise
<b>TC</b>	Transports Collectifs
<b>TPU</b>	Transports Publics urbains
<b>UTP</b>	Union des Transports Publics

© Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement  
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Reprographie : CETE de Lyon © 04 72 14 30 30  
Achévé d'imprimer: juin 1999  
Dépôt légal: 2<sup>e</sup> trimestre 1999  
ISSN: 1263-2570  
ISRN Certu RE 99-19

CERTU  
9, rue Juliette-Récamier  
69456 Lyon Cedex 06  
© 04 72 74 59 59

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957).  
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles  
425 et suivants du code pénal.

Service technique placé sous l'autorité  
du ministre chargé de l'Équipement,  
des Transports et du Logement, le Certu  
(Centre d'études sur les réseaux, les transports,  
l'urbanisme et les constructions publiques)  
a pour mission de contribuer  
au développement des connaissances  
et des savoir-faire et à leur diffusion  
dans tous les domaines liés aux questions  
urbaines. Partenaire des collectivités locales et  
des professionnels publics et privés, il est  
le lieu de référence où se développent  
les professionnalisations au service de la cité.

**Certu**

Aménagement et urbanisme

Aménagement  
et exploitation de la voirie

Transport et mobilité

Constructions publiques

Environnement

Technologies  
et systèmes d'information



juin 1999



ISSN 1263-2570  
ISRN Certu RE 99-19  
Prix : 50 F 7,62 €