



**"Les défis de développement pour les villes et les régions
dans une Europe en mutation"**

5-7 juillet 2017, Université Panteion, Athènes, Grèce

**La prise en compte de l'équité dans les politiques publiques de
mobilité urbaine.**

Le cas du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise.

Mélanie MAHEU, LAET

Louafi BOUZOUINA, LAET

Jean-Pierre NICOLAS, LAET

Contact : melanie.maheu@entpe.fr

Résumé

L'amélioration du système de transports, notamment routier, a permis aux ménages et aux entreprises de s'installer de plus en plus loin des villes. Le contexte actuel de renforcement des contraintes financière et sociale, associé aux contraintes économique et environnementale, a placé certains ménages en situation de vulnérabilité économique et sociale. Cette tendance pose des questions d'équité, notamment en termes d'accès aux ressources urbaines, dont l'emploi.

Cet article a pour objectif d'apporter un éclairage sur la prise en compte de l'équité sociale et territoriale dans les politiques publiques de transport. Dans un premier temps, la dimension théorique de l'équité a donc été étudiée dans la littérature, ainsi que sa déclinaison dans le domaine des transports, aussi bien dans les recherches académiques que dans la législation. Une série d'entretiens semi-directifs a été menée auprès d'acteurs de la révision du plan de déplacements urbaines de l'agglomération lyonnaise pour, dans un second temps, présenter l'appropriation de cette notion d'équité par les acteurs des politiques publiques de transport.

[Tapez ici]

Mots clefs

Transport, aménagement, équité, plan de déplacements urbains, politiques publiques, aire métropolitaine lyonnaise.

Introduction

L'équité est une notion subjective qui n'est associée à aucune norme mais correspond à l'idée commune du sentiment de justice. Le dictionnaire philosophique de Lalande propose la définition suivante de l'équité : « *L'équité est le sentiment sûr et spontané du juste et de l'injuste ; en tant surtout qu'il se manifeste dans l'appréciation d'un cas concret et particulier.* » Selon le dictionnaire philosophique de Foulquié (1992) l'équité est ainsi définie : « *caractère de ce qui est égal, conforme à l'idéal de justice. Justice naturelle, supérieure à la justice déterminée par la loi positive et plus souple qu'elle.* » L'équité permet de légitimer certaines inégalités sociales quand elles sont en faveur des plus défavorisés, ce qui la distingue de l'égalité. Une inégalité sociale, par définition, fait naître un sentiment d'injustice parmi les individus qui la subissent, c'est d'ailleurs ce qui fait que les politiques s'y intéressent. Ce sont les théories de la justice sociale qui déterminent quelles inégalités sont équitables et lesquelles ne le sont pas.

Trois principales approches de la justice sociale permettent de définir l'équité. L'approche utilitariste, pendant longtemps adoptée dans nos sociétés pour des soucis de mesurabilité, prône « le plus grand bonheur pour le plus grand nombre ». Ses fondateurs, tels Jérémy Bentham et John Stuart Mill affirment que cette vision de l'équité permet de justifier le sacrifice des droits fondamentaux de catégories marginales de la population, si cela permet d'améliorer les conditions d'existence de la majorité. Cette théorie va par la suite être remise en cause par John Rawls, pour qui la société doit s'occuper de maximiser le bien-être de chacun des individus qui la compose, et plus particulièrement les plus défavorisés. Dans sa réflexion, le philosophe américain introduit la notion de « biens premiers », qu'il définit comme étant les biens dont chacun a besoin pour assurer son bien-être [Rawls, 1971]. Une troisième approche de la justice est celle d'Amartya Sen, qui n'adhère pas plus à l'utilitarisme standard que Rawls, sans avoir la même approche. Selon lui, la disparité entre les individus implique que des quantités de biens égales proposées à différents individus ne leur apporteront pas le même niveau de satisfaction. Sen propose donc de placer la « capacité » des individus, qui est leur capacité à atteindre leurs objectifs, au cœur de la distribution des biens pour atteindre une situation équitable.

[Tapez ici]

Les villes sont des espaces où se concentrent les populations, les activités ainsi que les liens sociaux. L'amélioration du système de transport et la baisse du coût de la mobilité a permis aux ménages et aux activités de s'installer dans des espaces de plus en plus éloignés des villes, leur permettant de bénéficier de foncier économiquement plus abordable, tout en profitant d'un environnement plus agréable. La périurbanisation et le renforcement de la spécialisation fonctionnelle des espaces urbains favorisés par cette accessibilité ont contribué à l'allongement des distances et à l'augmentation de la dépendance à l'automobile. Ces pratiques de mobilité, produites et façonnées par les dynamiques de localisation sur le territoire, sont sensibles aux fluctuations du prix de l'énergie, ce qui peut affecter les populations les plus dépendantes et accentuer leurs vulnérabilités économique et sociale [Dupuy, 1999 ; Nicolas et al., 2012]. Cette dynamique soulève des questions sur le plan de l'équité sociale et territoriale, quant à l'accès à l'emploi et aux aménités des populations les plus défavorisées.

Bien que l'équité soit de plus en plus présente dans les discours des politiques et des décideurs publics, sa multi-dimensionnalité pose un problème d'opérationnalité. Dans le domaine des transports, plusieurs travaux s'intéressent à l'équité sociale ou territoriale liée aux pratiques de mobilité, réalisées ou potentielles, notamment sous l'angle de l'accessibilité à certaines ressources. La compréhension du point de vue de ces acteurs y est peu présente, bien que nécessaire pour orienter les décisions publiques en faveur de l'équité. Cet article propose donc d'apporter un éclairage sur la prise en compte actuelle de l'équité dans les politiques publiques de transport.

Après une contextualisation de l'équité dans les politiques publiques (2), nous présenterons et justifierons nos choix méthodologiques (3). Nous exposerons ensuite les résultats d'entretiens menés auprès d'acteurs du secteur des transports de l'agglomération lyonnaise autour de la question de l'équité (4), avant de conclure par les principaux enseignements apportés par cette étude.

1 Mise en contexte : l'équité dans les politiques publiques

Le transport n'est pas une fin en soi : il s'agit d'un bien intermédiaire, qu'il est nécessaire de consommer pour réaliser des activités économiques et sociales [Claisse et al., 2002]. Le transport est donc l'une des conditions d'accès à différents services. C'est d'ailleurs l'une des solutions d'accès que l'on trouve dans d'autres domaines. Pour comprendre cette dynamique, nous nous sommes donc intéressés à la place du transport dans les questions relatives à l'équité dans d'autres secteurs d'application des politiques publiques.

[Tapez ici]

1.1 L'équité dans les politiques publiques d'éducation, de santé et de loisirs

En termes de politiques publiques, le débat autour de la justice sociale et de l'équité repose essentiellement sur une question soulevée par Sen : « Egalité de quoi ? » [Sen, 2000]. Quatre conceptions de l'égalité sont particulièrement présentes dans la littérature et les discours politiques : l'égalité d'accès, l'égalité des moyens ou égalité de traitement, l'égalité des acquis ou des résultats, et l'égalité de réalisation.

En éducation, l'égalité d'accès renvoie à l'idée de donner les mêmes chances à l'ensemble des élèves d'accéder à un certain niveau scolaire [Demeuse et Baye, 2005]. Historiquement, le transport scolaire a été mis en place pour permettre à tous les enfants de se rendre à l'école, et ainsi assurer un accès équitable à l'éducation. Toutefois, il a été montré que le transport scolaire, qui présente des temps de parcours souvent long, peut avoir un impact négatif sur la scolarité des élèves [Gaber, 1984]. Des mesures, comme la carte scolaire ou l'harmonisation des horaires entre les établissements et les transporteurs, ont donc été mises en place pour réduire ces déplacements, ainsi que leur durée.

De même, garantir un accès économiquement et physiquement équitable aux soins, est l'un des axes forts des politiques publiques de santé. La loi Hôpital, patients, santé et territoires (HPST) de 2009 a intégré l'accessibilité géographique dans la définition des schémas régionaux d'organisation des soins. Cette loi est à l'origine d'une réorganisation territoriale de la politique hospitalière, qui passe par une planification plus équitable de l'offre de soins.

D'autres travaux ont montré qu'une localisation optimale des équipements aurait une influence sur le bien-être des individus, notamment les habitants de quartiers sensibles [Sueur, 1998]. Des premiers travaux s'intéressent à la question de la localisation des équipements publics dans les années 1960 [Teitz, 1968], l'objectif est alors de les positionner de façon à minimiser les coûts de transport à la charge des usagers. Le temps de parcours a par la suite été intégré à la réflexion [Jacobsen, 1990]. Toutefois, une telle solution, basée sur une logique utilitariste, bien que profitable à la collectivité dans son ensemble présente quelques limites. Il a donc été proposé de minimiser le coût le plus élevé supporté par un usager. Cette logique de type mini-max renvoie à la théorie rawlsienne de l'équité plus ou moins satisfaisante dans ce cas d'application [Thisse, 1994 ; Derycke, 1988]. En appliquant un modèle basé sur une logique de type mini-max à la localisation d'un équipement public, il a été montré qu'une telle localisation est finalement plus profitable aux habitants des zones urbaines sensibles (ZUS) [Raze, 2004].

[Tapez ici]

Cette présentation non exhaustive des questions d'équité dans différents domaines des politiques publiques montre que le transport y occupe une place importante. En effet, il apparaît comme étant un moyen d'assurer une accessibilité à un certain nombre de services dans l'espace, mais aussi dans le temps.

1.2 L'équité dans les politiques publiques de transport

De par sa place centrale dans la vie quotidienne, le transport est devenu une condition d'intégration et de participation à la vie sociale. Un accès limité au transport peut donc être associé à des risques d'enclavement et d'exclusion sociale [Le Breton, 2005], dans la mesure où il existe des relations entre mobilité et inégalités sociale [Orfeuil et Ripoll, 2015 ; Lucas, 2012]. Toutefois, ces enjeux sociaux et ces enjeux d'équité sont le parent pauvre des problématiques de mobilité durable, au profit des enjeux économiques et environnementaux. Ils sont même parfois qualifiés d'« impensés » des politiques de transports et de déplacements [Chardonnel et al., 2012].

L'équité apparaît tout de même dans l'évaluation des politiques publiques de transports à travers deux principes [Claisse et al., 2002]. D'une part, l'équité horizontale exige que les ressources soient également réparties entre les individus ou groupes d'individus, à moins que des subventions ne soient spécifiquement définies. D'autre part, l'équité verticale stipule que les personnes ou groupes désavantagés doivent être identifiés dans les politiques publiques de transport, dans le but de concevoir des politiques adaptées, pour améliorer leur situation. Dans la plupart des pays européens, l'évaluation ex-ante des projets de transport repose sur un calcul coûts-avantages classique, qui permet d'évaluer les bénéfices en termes de gain de temps. Toutefois, cette analyse est fondée sur la théorie utilitariste, et ne différencie donc pas les gains et perte en fonction des individus, dans la mesure où elle est construite à partir de l'hypothèse qu'il existe une corrélation entre le nombre total de déplacements et les bénéfices espérés d'un projet. Une telle hypothèse favorise les liaisons les plus rentables, au détriment des enjeux d'équité sociale [Bonafous et Masson, 2003] et favorise socialement les individus les plus mobiles [Martens, 2006]. Pour pallier à ces manques, certains scientifiques ont proposé d'adopter une approche par gain d'accessibilité, soit quantitative [Koenig, 1974], soit qualitative [Fol & Gallez, 2013]. C'est aujourd'hui l'un des objectifs majeurs des politiques de transport de fournir un accès équitable au transport à l'ensemble de la population, et plus particulièrement les plus désavantagés. Aborder l'équité sous l'angle de l'accessibilité permet de considérer l'effet de l'aménagement de l'espace sur les comportements de transport, et tenir informés les décideurs publics des effets de certaines mesures sur l'aptitude de certaines populations d'accéder et de profiter des opportunités économiques et sociales [Van Wee et Handy, 2016]. La notion

[Tapez ici]

d'accessibilité permet d'intégrer explicitement la notion d'espace dans les approches de la justice sociale [Farrington et Farrington, 2005]. Toutefois, la plupart des travaux sur les inégalités d'accès s'intéressent à l'accès à l'emploi [Bouzouina et al., 2014], en s'appuyant sur le travail de John Kain sur le spatial mismatch¹ aux Etats-Unis [Kain, 1968]. Ces études montrent qu'il y a d'autres variables que la distance à prendre en compte, comme l'origine ethnique, la discrimination, le manque de qualification, les contraintes temporelles, etc. L'accessibilité permet toutefois de dépasser le seul secteur des transports pour s'intéresser à la répartition des ressources sur le territoire et ainsi évaluer si un réseau de transport assure un accès équitable à un panier de biens donné [Caubel, 2006 ; Mulley et al., 2017].

1.3 Le contexte législatif de l'équité dans le domaine des transports

Les enjeux de cohésion sociale et territoriale de l'accessibilité et de la mobilité sont apparus dès 1982 dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI). Dans un contexte de décentralisation des compétences de l'État, les politiques deviennent des compétences territoriales. En instaurant le droit au transport et en précisant les enjeux sociaux du transport, cette loi a pour objectif de permettre à l'ensemble des individus de se déplacer, selon leurs besoins, et ainsi d'accéder aux biens premiers définis par Rawls, grâce au système de transport. Cette loi est également à l'origine de la mise en place du Plan de déplacements urbains (PDU) qui doit mettre en cohérence les différentes politiques de transport urbain à l'échelle d'une agglomération. Le PDU est rendu obligatoire dans la loi de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996 pour les agglomérations, au sens INSEE, de plus 100 000 habitants. Cette même loi fait du PDU un des outils principaux de lutte contre la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre et la diminution du trafic routier est l'une des principales orientations auxquels il doit répondre.

Le droit au transport a été réaffirmé et les principes du renforcés par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) votée en décembre 2000. Cette loi attribue une durée de vie de 5 à 10 ans au PDU, qui doit donc être révisé régulièrement. La cohésion territoriale et l'interaction entre planification urbaine et politiques de déplacements y occupent une place importante. La dimension sociale y est présente à travers l'instauration d'une tarification sociale, basée sur les revenus. Les personnes dont les ressources sont inférieures ou égales au plafond fixé par la Couverture maladie universelle complémentaire (CMUC) ont le droit de profiter d'un tarif réduit pour leurs titres de transport. Tous les individus n'ayant pas les mêmes ressources financières, il s'agit de venir en aide

¹ Désajustement entre lieux de résidence et localisation des emplois.

[Tapez ici]

aux plus défavorisés, en permettant un accès égal au transport à l'ensemble des individus grâce à une aide financière. Cet avantage économique, dont les plus défavorisés peuvent bénéficier, leur permet d'accéder au système de transport, il est donc équitable selon le second principe énoncé par Rawls.

Dans la législation, la dimension économique de l'équité est très présente, à travers les ressources financières allouées aux individus, mais également aux territoires. La loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) de 1995, dite loi Pasqua, se décline en deux orientations principales, donc l'une vise une répartition équitable des finances pour réduire les écarts de ressources et de charges entre les différentes collectivités locales. Il s'agit de fournir doter les individus et les collectivités de ressources suffisamment universelles pour soutenir la réalisation de buts différents et compenser à la fois l'insuffisance de ressources potentielles et l'inégalité des dépenses potentielles. Cette égalisation des résultats par l'égalisation des ressources, qui illustre la vision rawlsienne de l'équité, est également présente dans la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine de 2014. Cette loi prévoit de poursuivre la démarche de renouvellement urbain et de n'allouer les crédits de la politique de la ville qu'à un certain nombre de territoires, dans le but de réduire les écarts entre les quartiers prioritaires de la politique de la ville et les autres quartiers. Pour cela, 1300 quartiers prioritaires de plus de 1000 habitants, sont sélectionnés sur un critère unique, la concentration de la pauvreté, définie comme la situation d'un habitant dont les revenus sont particulièrement bas par rapport aux revenus de l'agglomération et par rapport aux revenus de la France métropolitaine. L'égalisation des résultats est également visée dans l'instruction CGET/DGITM de mars 2015, relative à la mobilisation et à l'adaptation des politiques de transport et de mobilité en faveur des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Cette instruction, adressée aux préfets et aux directions départementales, les appelle à encourager les autorités organisatrices de la mobilité à prendre des mesures pour améliorer la desserte en transports collectifs des quartiers prioritaires de la politique de la ville. En effet, ces quartiers sont souvent mal desservis en transports collectifs alors que leurs habitants en sont souvent dépendants.

La vision de Sen de l'équité est elle aussi traduite dans la législation. C'est notamment le cas dans la LOADT, dont la deuxième orientation majeure est la discrimination positive, qui se traduit d'abord par une concentration financière des incitations dans les zones les plus défavorisées, en passant par les entreprises. Parallèlement, de nouveaux zonages sont créés afin de proposer des aides pour les aires en retard de développement ou celles particulièrement fragiles. C'est ainsi que sont créées notamment les zones urbaines sensibles (ZUS). Cette discrimination positive a pour but de rétablir l'égalité des opportunités, et non celle des réalisations. Il s'agit de garantir un égal accès à des opportunités,

[Tapez ici]

quelque soient les difficultés socio-économiques qui rencontre la zone dans laquelle se trouve les individus et les entreprises.

Enfin, depuis la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005, le PDU comprend un plan d'accessibilité qui vise l'ensemble des personnes gênées dans leurs déplacements, que ce soit temporairement ou de façon permanente. Dans cette loi, la réflexion est orientée vers la capacité physique des personnes, comme le préconise Sen, pour atteindre un certain niveau d'équité vis-à-vis de la mobilité des individus.

Les approches théoriques de la justice sociale permettant de définir l'équité influencent les grands textes de loi dans le domaine des transports. Mais qu'en est-il sur le terrain ? Comment les acteurs du transport s'approprient-ils cette notion d'équité ?

2 Questionner l'équité à travers le PDU de l'agglomération lyonnaise

Concrètement, les enjeux de cohésion sociale et territoriale sont principalement traités au cours de l'élaboration et des révisions des plans de déplacements urbains (PDU). Le PDU est un document de planification qui fixe les orientations en matière d'aménagement du territoire et des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Les démarches de mise en place et de révision de ce document demandent donc une coordination entre tous les acteurs du transport sur le territoire. L'analyse de cet outil de planification nous a donc paru intéressante pour comprendre la prise en compte actuelle des questions d'équité dans les politiques de transport urbain.

2.1 Terrain : le PDU de l'agglomération lyonnaise

Nous avons fait le choix de nous intéresser au cas de l'agglomération lyonnaise : un PDU y a été mis en place dès 1997 et est actuellement en révision pour la deuxième fois, ce qui permet d'avoir un recul historique intéressant sur l'évolution du document, et donc des politiques de déplacements mises en place sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Par ailleurs, le PDU lyonnais a été le premier à répondre aux exigences législatives fixées par la loi LAURE en 1996.

Il nous a donc paru intéressant de s'intéresser à la façon dont les acteurs du transport comprennent et s'approprient cette notion. Pour cela, une étude des différents PDU mis en place sur le terrain lyonnais a d'abord été menée.

[Tapez ici]

Peu de travaux abordent la concrétisation de l'équité dans les politiques publiques de transport, c'est pourquoi une série d'entretiens a également été réalisée auprès d'acteurs du secteur des transports qui sont intervenus dans le processus de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise.

2.2 Méthode : entretiens semi-directifs auprès d'experts

Pour interroger les acteurs de la révision du PDU lyonnais, la méthode que nous avons retenue est celle de l'entretien semi-directif. Dans la mesure où cette étude a un but exploratoire, cette méthode laisse à la personne enquêtée une certaine liberté de parole, ce qui lui permet de développer son point de vue.

L'objectif de ces entretiens est de comprendre comment l'équité est prise en compte dans les politiques publiques de transport, et comment elle pourrait être mieux prise en compte. Après une première série de questions de leur profil, les enquêtés ont été interrogés sur leur perception des enjeux actuels des politiques publiques de transport, et de leur traduction ou non dans les actions menées sur le territoire. L'objectif est de déterminer si la question de l'équité et les facteurs qui la déterminent sont spontanément abordés par la personne enquêtée. Ce n'est qu'ensuite que la question de la définition de l'équité a été abordée, par une question sur sa prise en compte actuelle ainsi qu'une question sur la façon dont elle pourrait être mieux prise en compte. Pour finir, les interrogations ont été plus focalisées sur le cas de l'agglomération lyonnaise, à travers l'outil du PDU et de la démarche de révision qui a été menée.

Cette étude avait pour but de déterminer les différentes perceptions de la question de l'équité sociale et territoriale par les acteurs du transport de l'agglomération lyonnaise, c'est donc la diversité des points de vue qui était recherchée, plus que leur représentativité. La majorité des personnes rencontrées a participé à la révision du PDU, et notamment à des groupes de travail autour de différentes thématiques, dont l'une était la cohésion sociale. L'objectif était de rencontrer des représentants de chacun des acteurs du PDU (cf. **Figure 1**).

[Tapez ici]

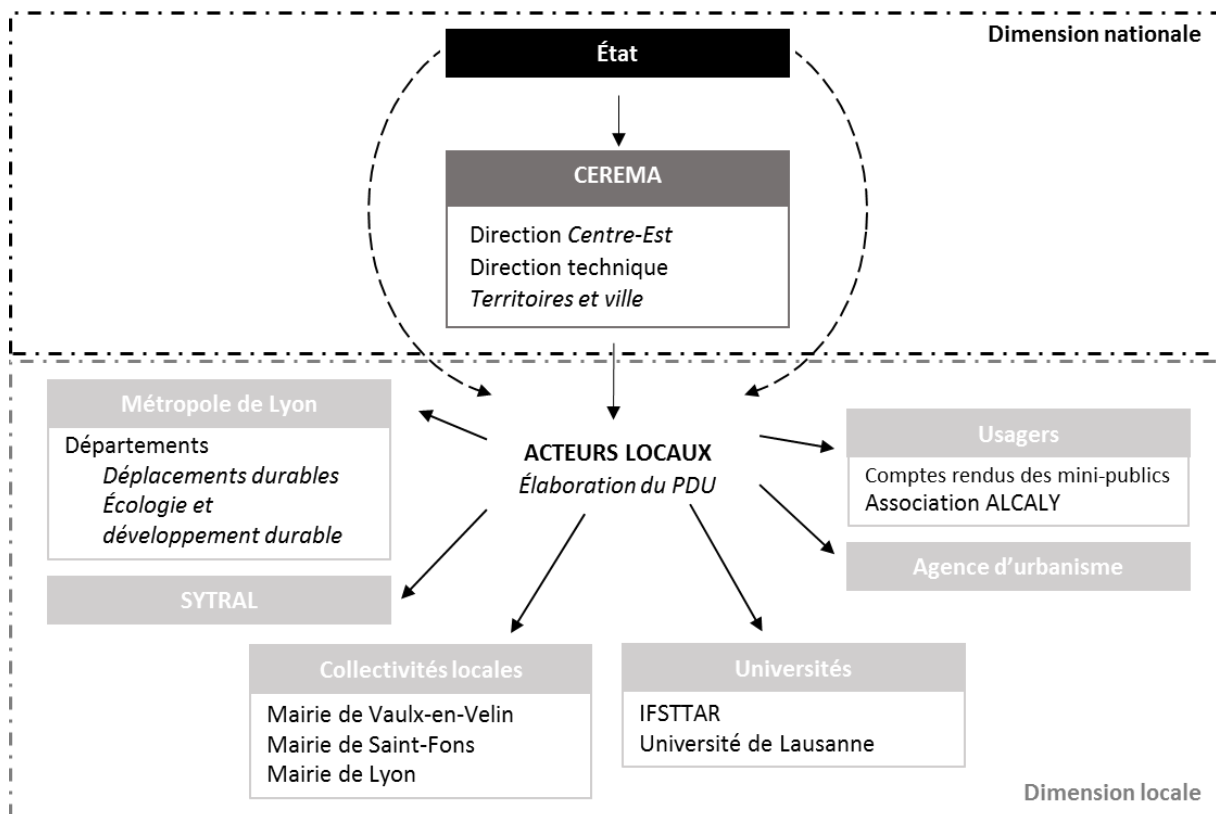


Figure 1 : Schéma des acteurs du PDU de l'agglomération lyonnaise

Finalement, dix-sept entretiens ont été menés avec des représentants de différentes structures : la Métropole de Lyon, le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), qui assure l'organisation et l'exploitation des transports collectifs urbains de l'agglomération, les mairies de Vaulx-en-Velin, de Saint-Fons et de Lyon, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), l'université de Lausanne et l'agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise. Pour compléter le discours de ces acteurs, le point de vue des usagers a été étudié à travers les comptes rendus des mini-publics qui ont été organisés par le SYTRAL dans le cadre de cette révision, pour permettre aux habitants du territoire de donner leur avis sur la situation actuelle et de proposer des solutions, pouvant ainsi exprimer leurs besoins en termes de mobilité.

[Tapez ici]

3 L'appropriation de l'équité par les acteurs du PDU lyonnais

Après avoir étudié la dimension théorique de l'équité dans la littérature et la législation, cette partie présente l'étude du PDU de l'agglomération lyonnaise et les résultats tirés des entretiens menés auprès des acteurs de la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise. Il s'agit d'examiner comment les différentes sensibilités rappelant les trois approches théoriques de l'équité identifiées précédemment se retrouvent dans les différentes versions du PDU et dans le discours des acteurs rencontrés.

3.1 L'équité, toujours impensée dans les politiques publiques de transport ?

Un point central de la deuxième révision du PDU lyonnais a été la mise en place de neuf groupes de travail réunissant des techniciens des différents collectivités partenaires, des associations et des représentants du monde universitaire ou de structures ayant une expertise particulière. Chaque groupe avait un thème d'étude et l'objectif était de partager un diagnostic et de proposer des pistes d'action sur chacun de ces thèmes, tout en ayant une approche transversale. L'un de ces groupes s'intitulait « Mobilité et cohésion sociale », ce qui témoigne de la prise de conscience de l'importance des enjeux d'équité, et des enjeux sociaux d'une manière plus générale, dans le domaine des transports. Toutefois, le débat s'est rapidement orienté vers d'autres questions, notamment économiques, et l'opposition entre politiques centrées sur l'individu et politiques centrées sur le territoire était souvent au cœur des discussions. L'équité n'est donc pas un acquis profondément ancré dans les politiques publiques, cette question est d'ailleurs peu présente dans le discours des acteurs interrogés dans le cadre de cette étude.

Les préoccupations environnementales sont souvent présentées comme l'un des principaux enjeux du secteur des transports, décliné sous différentes orientations : la maîtrise du trafic automobile par une réduction de l'usage de la voiture particulière, les problématiques de santé liées à la mobilité et donc l'amélioration de la qualité de l'air, et plus globalement la qualité du cadre de vie au sein de l'agglomération. Le deuxième enjeu majeur identifié est d'ordre économique et se présentent aussi bien à travers des contraintes budgétaires pour les collectivités, qu'en termes de dynamique économique globale portée par la démarche de métropolisation. *« C'est sûr qu'aujourd'hui le prisme et la ligne directrice politique c'est d'avoir une métropole d'envergure européenne qui soit économiquement et culturellement attractive [...]. C'est quand même ça le cœur du projet politique. »*
[J. Castay, Métropole de Lyon]

[Tapez ici]

Dans leur application, ces trois dimensions du développement durable ne sont pas toujours compatibles, et sont souvent conflictuelles. Il est donc difficile de les trouver toutes les trois abordées dans un même projet. « *Sur chaque décision, il y a peut-être une valeur qui prévaut plutôt qu'une autre. Le problème c'est quand il y en a une qui est totalement occultée. [...] L'équilibre à rechercher il est peut-être au niveau global, de l'ensemble des actions.* » [J. Vallet, Métropole de Lyon].

La question de l'équité n'est pas prépondérante dans le discours des acteurs de la révision du PDU lyonnais. Certains points relèvent toutefois de sensibilités rappelant les différentes théories de la justice sociale.

3.2 Des politiques de développement des réseaux au service des préoccupations environnementales

Les collectivités locales doivent répondre à des enjeux identifiés à l'échelle nationale, voire internationale. C'est notamment le cas des préoccupations environnementales, et particulièrement la réduction des émissions de polluants, dont les gaz à effet de serre. Le secteur des transports étant celui qui émet le plus de gaz à effet de serre en France², les enjeux de protection de l'environnement y sont très présents. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie fait du PDU un outil de lutte contre la pollution atmosphérique : « *[Le plan de déplacements urbains] vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.* » [Loi LAURE, Article 14] Le PDU doit d'ailleurs être compatible avec certains documents de planification environnementale. « *Le plan de déplacements urbains est compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des directives territoriales d'aménagement [...], avec le plan régional pour la qualité de l'air [...] et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.* » [Code des transports, Article L1214-7]

Le PDU cadre les politiques de transport dans le but de répondre à ces enjeux de protection de l'environnement. Pour limiter l'utilisation de la voiture particulière sur le territoire, le développement du réseau de transports collectifs est au cœur des deux premières versions du PDU. L'enquête ménages déplacements de 1995 montre que l'usage des transports collectifs et de la marche à pied augmente sur le territoire mais les investissements dans les infrastructures de transport lourd ou l'abandon de

² *Chiffres clés du climat, France et Monde, Édition 2015*, Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Service de l'observation des statistiques

[Tapez ici]

projets routiers n'ont pas permis aux transports collectifs de prendre des parts de marché à la voiture particulière. Le manque d'efficacité et le coût élevé des transports publics contribuent au problème de la congestion automobile et posent des questions de santé publique et de rentabilité économique au sein de l'agglomération. Le PDU de 1997 prévoit donc la mise en place de nouvelles lignes fortes de transports collectifs, complémentaires du réseau de métro déjà existant sur le territoire de l'agglomération lyonnaise.

En 2002, le PDU lyonnais est révisé pour la première fois. De nouveaux enjeux, précisés dans la loi SRU, sont introduits, tels que les modes doux, le transport de marchandises en ville, et des questions plus nouvelles comme la sécurité des déplacements ou les plans de déplacements d'entreprise (PDE). Cette nouvelle version s'inscrit tout de même dans la continuité de la précédente pour les questions de réduction de la part modale de la voiture, de développement des parc-relais, ou encore du partage de la voirie et de réduction des nuisances. L'extension du réseau de transports publics reste donc l'une des orientations principales du PDU.

Lors de mini-publics, organisés dans le cadre de la deuxième révision du PDU lyonnais, la question des zones à circulation restreinte (ZCR) a été abordée. Il s'agit d'interdire l'accès à toute, ou une partie de la ville, aux véhicules les plus polluants. Seulement, tous les ménages n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule dit « propre », ce sont souvent les ménages aux revenus les plus faibles qui sont touchés. Les habitants dénoncent donc l'universalité de cette mesure, qui ne prend pas en compte la disparité des situations des individus. « *La contrainte doit pouvoir s'appliquer de manière adaptée à chacun, en fonction de ses capacités et de sa situation géographique, sociale et financière. [...] [Les] interdictions qui s'accompagnent de sanctions financières, posent des problèmes d'équité entre les personnes qui peuvent se permettre d'enfreindre une règle et de payer une amende et les autres.* » [Compte-rendu du mini-public n°2]. Cette mesure pose donc des questions d'équité à plusieurs niveaux. Du point de vue de la protection de l'environnement, elle semble pourtant nécessaire, car bénéfique à la majorité de la population. « *On va peut-être embêter quelques personnes, certes c'est assez difficile, mais par contre on va améliorer la santé et diminuer les coûts de santé pour un ensemble d'autres personnes.* » [J. Vallet, Métropole de Lyon].

Cet exemple des ZCR illustre les limites du PDU du point de vue de l'équité. En effet, il s'inscrit dans une approche fonctionnaliste, qui se rapproche de la théorie utilitariste. Au-delà de la problématique environnementale, le PDU est défini sur la base d'un individu moyen et ne prend pas en compte la disparité des individus. Pendant longtemps, des infrastructures de transport ont été construites sans se préoccuper des habitants et de leurs besoins réels. Aujourd'hui encore, des lignes de transport

[Tapez ici]

collectif sont mises en place dans certains quartiers, sans que la demande des habitants n'ait prise en compte. C'est notamment le cas de la ligne de tramway T4, reliant Feyzin à la Doua à Villeurbanne, qui dessert des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Toutefois, les habitants ne la fréquentent pas. « *On a un quartier qui est un peu excentré, qui est le quartier des Clochettes, qui est sur le plateau, à proximité du T4. Comment inciter les gens à prendre le T4 quand on est sur ce quartier ? [...] On n'a pas forcément tous les éléments de concertation, mais en tous les cas, il n'est pas, ou peu utilisé par les Sainfoniards.* » [L. Gharib, Mairie de Saint-Fons].

Il est difficile de déterminer les raisons exactes de la faible fréquentation de la ligne dans certains quartiers de la politique de la ville. Il semble toutefois que les pratiques et les besoins des habitants n'aient pas été assez questionnés au cours et après de ce projet. Ceci n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

3.3 L'égalisation des ressources des habitants et des territoires

De nos jours, l'une des préoccupations politiques majeures est de garantir l'accès à un certain nombre de ressources, dont l'emploi, au plus grand nombre d'individus. Pour permettre à l'ensemble des individus d'accéder à ces ressources, Rawls propose qu'une part de la croissance économique soit versée aux individus les plus défavorisés. D'après sa théorie de la justice sociale, certaines inégalités peuvent être justifiées si elles sont en faveur de ces derniers, afin de ne pas amplifier les écarts entre les individus. Cette vision de l'équité se retrouve dans le discours des acteurs rencontrés, principalement à travers deux mesures : la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville pour diminuer les inégalités spatiales et la tarification sociale pour limiter les inégalités individuelles.

3.3.1 Une desserte équitable du territoire

La question de l'équité territoriale est principalement présente dans le discours des acteurs interrogés à travers un enjeu d'accessibilité de l'ensemble territoire à différentes ressources, y compris les quartiers périphériques. « *Il y a la politique d'équité sociale au travers de la politique d'équité territoriale sur les dessertes, essayer de faire en sorte que quel que soit l'endroit où on habite, on puisse avoir une relative équité d'accès, notamment en termes d'emploi.* » [J. Castay, Métropole de Lyon]

Cet enjeu d'équité territoriale par la desserte de la périphérie de l'agglomération est d'ailleurs présent dans le PDU lyonnais. La deuxième version du document est structurée autour de quatre axes stratégiques, dont l'un s'intitule « Une agglomération équitable ». Pour y répondre, plusieurs objectifs ont été fixés, et l'un d'eux consiste en « améliorer la desserte en transports collectifs des quartiers

[Tapez ici]

d'habitat social ». Cette idée est également présente dans la deuxième révision du PDU, qui aborde neuf sujets principaux, parmi lesquels se trouve la prise en compte des territoires excentrés.

Dans les faits, il apparaît que le réseau de transport lyonnais, et notamment celui de transports collectifs, est construit presque exclusivement de lignes radiales, desservant le centre de l'agglomération. *« Si l'offre de déplacements est suffisante et de qualité dans le centre de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne), elle reste largement insuffisante dans les villes périphériques et ne permet de se déplacer efficacement dans ces zones. »* (Compte-rendu du mini-public n°1] Par ailleurs, certaines lignes desservent des sites stratégiques du territoire qui servent l'intérêt de l'agglomération dans son ensemble, et plus particulièrement les intérêts de développement économique, au détriment de certains quartiers d'habitat social. *« Les politiques publiques ne privilégient pas de la même manière toutes les catégories. Et par exemple, la ligne qui dessert Vaulx-en-Velin est particulièrement significative à cet égard, le trolleybus C3, qui a une fréquentation [...] qui est largement supérieure à des lignes de tramways par exemple, et notamment le T5 qui dessert Eurexpo. Je ne veux pas mettre un point de vue là-dessus, mais de fait on a un investissement qui n'est pas le même selon les grands objectifs poursuivis. »* [A. Levèque, Mairie de Vaulx-en-Velin]

Il faut tout de même rappeler que le choix des actions menées sur le territoire dépend en grande partie de l'ordre de priorité accordées aux différentes politiques de la métropole de Lyon et du SYTRAL, l'équilibre financier de ces institutions étant déterminant dans les choix finaux. La mise en place de nouvelles lignes de transport collectif est également soumise à une évaluation socio-économique, basée sur une théorie utilitariste, qui privilégie donc les projets les plus rentables économiquement.

3.3.2 La politique tarifaire

La politique tarifaire apparaît comme étant l'une des principales mesures traduisant la prise en compte de l'équité dans les politiques publiques de transport, pour l'ensemble des acteurs interrogés. Instaurée dans les années 1970 pour attirer les usagers vers les réseaux de transport public, cette politique repose en partie sur le versement transport qui permet de compenser la perte de recette des usagers. Dans les années 1980, la crise économique impose aux autorités organisatrices des transports de revoir leurs tarifs à la baisse pour fidéliser la clientèle. L'aspect social de la tarification est alors dépassé par son rôle économique. Les années 1990 sont marquées par l'apparition de l'exclusion sociale de masse, certaines populations sont désavantagées aussi bien socialement que spatialement ou économiquement. Dans le même temps, les réseaux de transport sont confrontés à des difficultés

[Tapez ici]

financières, et doivent respecter un certain équilibre budgétaire, sans exclure les populations les plus démunies. La tarification sociale apparaît comme l'une des solutions à cette équation [De-Boras, 2003].

A Lyon, la tarification du réseau de transports en commun est homogène sur l'ensemble du territoire, afin d'éviter de défavoriser les quartiers périurbains, qui sont souvent des quartiers d'habitat social. Le SYTRAL a fait le choix de mettre en œuvre des tarifs sociaux depuis 1997, ce qui est vu comme l'une de ses politiques fortes. Toutefois, un certain nombre de personnes ne profitent pas de leurs droits en matière de tarification sociale : c'est le non-recours au droit. Cette problématique est présente dès la première révision du PDU lyonnais, l'un des objectifs qui y sont fixés est de « *mieux adapter les tarifications sociales à leurs destinataires* ». Pour cela, il semble nécessaire d'identifier pourquoi certaines personnes ne bénéficient pas de la tarification à laquelle elles ont droit.

Tout d'abord, la grille tarifaire est complexe, il existe plusieurs tarifications, différenciées selon le statut de l'usager. Elle gagnerait à être plus visible. D'autres raisons peuvent être invoquées : « *Parce qu'elles ne les connaissent pas, parce que c'est un peu compliqué, parce que parfois il y a des démarches qui peuvent être un peu compliquées, parce que parfois on ne veut pas, on peut avoir un peu honte.* » [E. Perrin, CEREMA Direction Centre-Est]. Certaines communes n'ont pas d'agence, les habitants sont donc contraints de se déplacer pour pouvoir bénéficier de l'offre qui leur est la plus adaptée, ce qui la rend difficilement accessible. Par ailleurs, la métropole lyonnaise accueille également sur son territoire des lignes TER de la région Rhône-Alpes, sur lesquelles des tarifs sociaux existent depuis 2004. Toutefois, les usagers qui fréquentent ces lignes utilisent souvent le réseau de transports collectifs du SYTRAL en multi-modalité. « *On a un train. [...] Mais on paye 2.40€ le ticket pour aller à Jean Macé et après il faut rajouter le ticket de TCL, et quand on a affaire à une population précaire, les coûts deviennent rapidement astronomiques.* » [L. Gharib, Mairie de Saint-Fons]

Toutes ces tentatives d'explication du non-recours au droit remettent en cause la tarification en elle-même, alors que là encore, il manque peut-être un questionnement des pratiques des individus. Au-delà des seuls déplacements, les contraintes économiques des plus défavorisés peuvent réduire leur budget dédié au transport, au profit d'autres postes de dépenses, comme l'alimentation ou la santé. Ainsi, la tarification sociale devrait peut-être faire partie d'une aide financière plus globale, que chaque individu gèrerait selon ses besoins et aspirations.

[Tapez ici]

3.4 Vers une différenciation de l'action publique

Dans sa définition de l'équité, Amartya Sen prend en compte les capacités. Pour cela, Sen propose de se servir à la fois les façons « d'être » et les manières « d'agir » des individus et accorde une plus grande importance aux opportunités offertes, qu'aux résultats obtenus.

La théorie senienne peut s'appliquer aux territoires, leur spécificité apparaissant comme étant l'une des dimensions à placer au cœur de la réflexion sur la mobilité des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise. « *L'équité c'est d'en donner un peu à chacun, de se dire quels objectifs je donne et quelles actions je prévois, dans la diversité de ce territoire, pour traiter chacun à son niveau et à ce qu'on peut en attendre. [...] "Équité" ça veut dire aussi prendre soin de la diversité des situations qu'on peut rencontrer.* » [S. Asselot-Hurez, SYTRAL] Le PDU est un document élaboré à l'échelle de la métropole, qui a vocation à donner une dynamique globale cohérente aux politiques de transport menée sur l'ensemble du territoire. Il semble donc difficile de le spécifier pour chacun des territoires qui constitue cette aire métropolitaine. Toutefois, la concertation est très présente dans la démarche actuelle de révision du PDU lyonnais. Les différents élus ont ainsi eu l'occasion de faire entendre les enjeux relatifs à leur territoire, ainsi que leurs attentes vis-à-vis du PDU.

La vision de Sen de l'équité est cependant présente à travers les capacités que les individus mobilisent au cours de leurs déplacements. Depuis 2005, il est obligatoire d'intégrer au PDU un plan d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui sont toutes les personnes gênées dans leurs déplacements. Cette notion est donc de mieux en mieux prise en compte dans les politiques de transport menées sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise. Toutefois, ces actions se focalisent essentiellement sur le handicap physique des individus, alors qu'aujourd'hui de nombreuses personnes sont en parfaite forme physique, mais sont pour autant handicapées dans leur mobilité car elles souffrent de freins psycho-sociaux. Des associations tentent de venir en aide aux personnes concernées. Pour ce qui est du permis de conduire, qui demandent des capacités d'apprentissages importantes, il existe ainsi des auto-écoles sociales sur le territoire de l'agglomération lyonnaise, qui proposent des cours plus adaptés aux besoins des apprentis conducteurs que les auto-écoles classiques, à un coût moindre. Par ailleurs, de nombreuses personnes, dès lors qu'elles quittent leur quartier, elles ont des difficultés à s'orienter dans la ville, à se repérer ou à lire un plan, que ce soit à pied, à vélo ou en transport en commun. Pour les aider, des associations proposent des formations pour aider les personnes à se repérer dans un environnement qui leur est peu connu. Toutefois, la plupart de ces actions sont mises en place à des échelles locales, voire très locales, touchant ainsi un nombre restreint de personnes, alors qu'il s'agit d'un problème global. « *D'un côté ce n'est pas extrêmement logique que ce soit les*

[Tapez ici]

associations qui jouent ce rôle-là aussi. Ça pourrait aussi être de l'ordre de la politique publique d'assurer le même niveau de connaissance ou d'accès aux populations. » [S. Vincent-Geslin, Université de Lausanne]

Un individu, pour se déplacer, doit avoir un projet. Comme le montre la notion de motilité de Kaufmann [Kaufmann, 2005], l'accessibilité n'est pas la seule composante de la mobilité. Pour qu'un individu réalise un déplacement, il doit au préalable avoir un projet. *« Ce n'est pas parce qu'on a un métro en bas de son quartier, que pour autant on le prend et qu'on se déplace dans la ville, encore moins dans l'agglomération. Donc le deuxième enjeu il est celui-là, il est être en capacité et se mettre en capacité d'aller mobiliser toutes les ressources de la ville, donc de ne pas uniquement exister à l'intérieur de ce qu'on connaît, de son quartier. »* [L. Langer, Mairie de Lyon] Cette notion de projet est particulièrement importante dans les quartiers avec un taux élevé de population précaire. Dans ces quartiers, les systèmes d'entraide sont souvent très développés, et les réseaux sociaux offrent de nombreuses opportunités au sein du quartier. Cela signifie donc que quitter le quartier nécessite de quitter tout ce lien social, tissé au cours du temps et des rencontres. Le simple fait de sortir d'un tel lieu demande donc une capacité d'adaptation à un mode de vie nouveau. En conséquence de cette tendance à rester au sein d'un quartier, de nombreuses personnes n'ont pas connaissance de l'étendue de la desserte proposée par le réseau actuel. *« Il y a beaucoup de personnes qui n'utilisent pas le réseau de transport en commun, ou le vélo, parce que sur le réseau de transport en commun par exemple, ils connaissent leur ligne de bus, [...] mais ils ne savent pas qu'il y a d'autres systèmes, qu'ils peuvent aller dans plein de directions. »* [L. Chambe, Mairie de Vaulx-en-Velin] Pour faire valoir la diversité de l'offre mise à disposition des habitants de l'agglomération, des ateliers de découverte du réseau sont organisés. Sur la commune de Lyon, un travail en collaboration avec certains musées de la ville est par exemple réalisé : le musée propose des animations dans le quartier, dans le but en retour d'inciter les habitants à se rendre au musée. De même, les établissements scolaires de certains quartiers ont l'obligation d'organiser au moins une sortie par an en dehors du quartier, permettant en même temps une forme de formation à la mobilité.

Cette notion de projet montre que la mobilité des individus pose des questions au-delà du système de transport. Il est donc essentiel de penser les politiques publiques de transport en cohérence avec les autres politiques menées sur le territoire, pour que le réseau soit efficace et utile au plus grand nombre d'individus et de territoires.

[Tapez ici]

Conclusion

Cette étude a permis de montrer que l'équité est globalement peu prise en compte. Alors que les textes de loi semblent intégrer progressivement cette notion, sa déclinaison dans les politiques publiques de transport est encore discrète. Que ce soit dans les documents de planification ou dans le discours des acteurs du secteur des transports, la dimension sociale a tendance à s'effacer devant les contraintes économiques et environnementales. Pendant longtemps, l'approche territoriale a été privilégiée dans la mise en place des politiques publiques, ce qui pourrait partiellement expliquer cette prise en compte discrète de l'équité. Dans la mesure où tous les individus n'ont pas les mêmes caractéristiques, ni les mêmes aspirations ou capacités sur un territoire donnée, les politiques orientées vers les territoires plutôt que les individus peuvent montrer quelques limites.

L'équité est une notion très théorique qui souffre de son manque d'opérationnalité. En effet, les différents acteurs de l'aire métropolitaine lyonnaise, tout comme les différents textes législatifs, semblent s'approprier ce concept à leur manière. Il manque aujourd'hui une vision globale de l'équité, qui permettrait d'avoir plus de cohérence entre les actions menées sur le territoire.

Ce manque d'harmonisation semble pouvoir s'expliquer en partie par le manque d'outils d'évaluation de l'équité dans les projets de transport. Cette évaluation, qui elle-même pose la question de la mesure : alors que les outils d'évaluation des politiques de transport ont été construits sur un modèle utilitariste, quels indicateurs permettent aujourd'hui de prendre en compte la dimension sociale dans l'évaluation des politiques publiques de transport ?

Ce questionnement renvoie plus largement à la question de l'aménagement, et de l'orientation des politiques : vers le territoire ou vers l'individu ? Pour avoir un système de transport plus équitable, il semble nécessaire de s'assurer que ce sont bien les personnes qui en ont le plus besoin qui bénéficient des actions menées sur le territoire. Toutefois, se pose la question de l'expression des besoins de déplacement. Une partie d'entre eux est exprimée dans les enquêtes de mobilité réalisées, à travers les motifs de déplacement.

Références bibliographiques

BOUZOUINA L., (2008), *Ségrégation spatiale et dynamiques métropolitaines*, Economies et finances, Université Lumière - Lyon II.

[Tapez ici]

BOUZOUINA L., CABRERA-DELGADO J., EMMERICH G., (2014), Inégalités d'accessibilité à l'emploi en transport collectif urbain : deux décennies d'évolutions en banlieue lyonnaise, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, vol. 1, pp. 33-61.

CAUBEL D., (2006), *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Economies et finances, Université Lumière - Lyon II.

CHARDONNEL S., PAULHIAC SCHERRER F., SCHERRER F., (2012), La prise en compte des inégalités socio-spatiales dans les politiques de mobilité : Vers de nouvelles catégories de pensée et d'action, *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série n°11.

CLAISSE G., DIAZ OLVERA L., DILLE B., KLEIN O., MIGNOT D., PAULO C., PLAT D., ET POCHET P., (2002), *Inégalités de déplacement et équité sociale*, PREDIT-PUCA, Paris.

DEMEUSE M., BAYE A., (2005), Pourquoi parler d'équité ?, in DEMEUSE M., BAYE A., STRAETEN M.H., NICAISE J., MATOUL A., *Vers une école juste et efficace. 26 contributions sur les systèmes d'enseignement et de formation*, De Boeck Université, collection Economie Société Région, p.150-170.

DERYCKE P.H., (1994), *Équité spatiale et intégration urbaine*, Actes du XXXème Colloque ASRDLF, La Martinique.

DUPUY G., (1999), *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, Paris, 160 p.

FARRINGTON J., FARRINGTON C., (2005), Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation, *Journal of Transport Geography*, n°13, p. 1-12.

FOULQUIE P., (1992), *Dictionnaire de la langue philosophique*, PUF, Paris, 778 p.

FOL S., GALLET C., (2013), « Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville », in *Colloque International Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain*, Champs-sur-Marne.

FRANDJI D., ROCHEX J.Y., (2011), « De la lutte contre les inégalités à l'adaptation aux "besoins spécifiques" », *Éducation et formations*, n° 80, p. 95-108.

GABER G., (1984), *Transports scolaires et réussite des élèves : une analyse théorique et statistique appliquée au département du Morbihan*, Université de Rennes I.

[Tapez ici]

HERBAUT E., (2011), L'évaluation de l'équité scolaire : perspectives nationales et internationales, *Education et formations*, n°80, p. 53-59.

ISTANCE D., (1997), Education and equity in OECD countries, *OECD*.

KAIN J., (1968), Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization, *Quarterly Journal of Economics*, n° 82, p. 175-197.

KOENIG J.G., (1974), Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue Economique*, vol. 2, n°25, p. 275-297.

LALANDE A., (1992), *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, PUF, Paris, 1323 p.

LE BRETON E., (2005), *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*, Institut pour la ville en mouvement, A. Colin, Paris.

MARTENS K., (2006), Basing Transport Planning on Principles of Social Justice, *Berkeley Planning Journal*, Vol. 19.

MEURET D., (2008), « Égalité et équité des systèmes éducatifs », in VAN ZANTEN A. (dir), *Dictionnaire de l'éducation*, PUF, Paris.

MIESKOWKI P., MILLS E. S., (1993), The causes of metropolitan suburbanization, *Journal of Economic Perspectives*, vol. 3, n°7, p. 135-147.

MULLEY C., MA L., CLIFTON G., TANNER M., (2017), Are Network Planning Guidelines Based on Equal Access Equitable?, *96th Annual Meeting of the Transportation Research Board TRB*, Washington, D.C., United States.

NICOLAS J-P., VERRY D., VANCO F., (2012), Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, p. 19-44.

RAWLS J., (1987), *Théorie de la justice*, Seuil, Paris, 666 p.

RAZE J., (2004), La localisation des équipements publics : renouveau des coûts de la croissance urbaine et élément de réponse au problème des quartiers sensibles ?, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, vol. avril, n°2, p. 195-221.

SEN A., (2000), *Repenser l'inégalité*, Le Seuil, Paris, 282 p.

[Tapez ici]

SUEUR J.P., (1998), *Demain, la Ville*, La Documentation Française, 2 Tomes.

TEITZ M., (1968), Toward a theory of urban public facility location, *Papers of the Regional Science Association*, n°21.

THISSE J.F., (1994), « L'équité spatiale », in : AURAY J.P. et al., *Encyclopédie d'Économie Spatiale*, Économica.

VAN WEE B., HANDY S., 2016, Key research themes on urban space, scale, and sustainable urban mobility, *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 1, n°10, p. 18-24.