



54ème colloque
ASRDLF

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference
ERSA-GR



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

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.

Mlle Mélanie MAHEU

LAET ENTPE Doctorante

ENTPE, 3 rue Maurice Audin 69518 Vaulx-en-Velin Cedex Rhône (69) France

melanie.maheu@entpe.fr 0472047260

Mr Louafi BOUZOUINA

LAET ENTPE Chercheur

ENTPE, 3 rue Maurice Audin 69120 Vaulx-en-Velin France

Louafi.Bouzouina@entpe.fr

Mr Jean-pierre NICOLAS

Laboratoire Aménagement Economie Transports Chercheur CNRS

3 rue Maurice Audin 69518 Vaulx-en-Velin France

jeanpierre.nicolas@entpe.fr

Référence à la session / reference to the session

B7 - Villes durables / B3 - Accessibilité, mobilité, transport et communication

Résumé / Summary

Mots-clés : équité, mobilité urbaine, aménagement, politiques publiques, aire métropolitaine lyonnaise

L'émergence des principes du développement durable a permis d'intégrer dans un cadre normatif les questions environnementales, économiques et sociales. Avec le renforcement des contraintes financières et sociales, en plus des contraintes énergétiques et environnementales, nous assistons à l'émergence d'un nouveau paradigme dans les politiques de transport et de mobilité, qui croise pratiques et besoins de mobilité avec l'accessibilité du territoire, elle-même issue des interactions entre le système de transport et celui des localisations des ménages et des activités [Wiel, 1999 ; Geurs et Van Wee, 2004].

Dans ce cadre, plusieurs travaux scientifiques s'intéressent aux inégalités sociales liées à la mobilité en l'abordant sous différents angles : les relations qui existent entre mobilité et inégalités sociales [Orfeuill et Ripoll, 2015 ; Lucas, 2012], les inégalités d'accessibilité à l'emploi [Bouzouina et al., 2014], les vulnérabilités

économiques et sociales liées à la mobilité [Dupuy, 1999 ; Nicolas et al., 2012], l'impact des revenus sur les inégalités de mobilité [Paulo, 2006], ou encore l'équité et la notion d'accessibilité à la ville [Fol et Gallez, 2013 ; Caubel, 2007]. Ces travaux s'intéressent aux pratiques de mobilité, réalisées ou potentielles. Par contre, ils ne s'interrogent pas sur la manière dont cette notion est appréhendée par les acteurs des politiques publiques de transport. Or la compréhension du point de vue de ces acteurs est nécessaire pour orienter les décisions publiques en faveur de l'équité. L'objectif de cette communication est donc d'apporter un éclairage sur cette question.

Pour y répondre, l'analyse porte sur le plan de déplacements urbains (PDU). En effet, l'élaboration et les révisions de cet outil de planification sont des moments forts pour expliciter les enjeux de cohésion sociale et territoriale et pour proposer des solutions concrètes. Il a été fait le choix de s'intéresser au cas de l'agglomération lyonnaise : un PDU y a été mis en place dès 1997, et il est actuellement en cours de révision pour la deuxième fois, ce qui permet d'avoir un recul historique sur l'évolution de ce document et donc des politiques de déplacements mises en place sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Par ailleurs, une approche qualitative a été adoptée. Dans un premier temps, la littérature ainsi que des textes de lois et divers documents de planification ont été étudiés. La définition de l'équité n'étant pas opérationnelle, une série d'entretiens semi-directifs a été réalisée auprès des acteurs impliqués dans les débats sur la révision du PDU lyonnais : la Métropole de Lyon, le Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), le Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA), l'agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, des collectivités locales, ainsi que des chercheurs.

L'étude de la littérature a permis d'identifier trois principales approches de la justice sociale permettant de définir l'équité : l'approche utilitariste, l'approche de Rawls [Rawls, 1987] et l'approche de Sen [Sen, 2000]. Ces trois visions théoriques sont inscrites dans les politiques mises en œuvre. Elles peuvent également être retrouvées dans les discours des acteurs, même si c'est de manière implicite, sans référence.

Finalement, notre travail montre que les enjeux sociaux des politiques publiques de transport n'apparaissent pas prioritaires par rapport aux enjeux économiques et environnementaux dans le discours des personnes enquêtées. De manière spontanée, la dimension sociale se traduit essentiellement à travers la question de la desserte du territoire en transports collectifs, et plus particulièrement les quartiers en politiques de la ville et les espaces périphériques, ainsi que par la tarification sociale. Ces deux mesures renvoient plutôt à la vision rawlsienne de l'équité, dans la mesure où elles s'attachent à égaliser les ressources apportées aux individus. Les discussions qui ont eu lieu autour des enjeux économiques de la mobilité urbaine ont fait ressortir la vision utilitariste, présente dans l'évaluation socio-économique des politiques publiques de transport. Enfin, la prise en compte croissante des personnes à mobilité réduite dans la définition de ces politiques illustrent la vision de Sen par les capacités. Les différentes visions de l'équité se superposent et permettent de répondre de manières différenciées aux divers enjeux sociaux de la mobilité. Une explicitation de cette notion d'équité, qui n'existe pas aujourd'hui, ou insuffisamment, semble nécessaire pour mieux éclairer les décisions publiques dans le domaine de la mobilité urbaine.

Bibliographie / Bibliography

BOUZOUINA L., CABRERA-DELGADO L., 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*, n°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.

- DUPUY G., 1999, La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements, Paris, Anthropos, 160 p.
- FOL S., GALLET C., 2013, « Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville », Colloque International Futurs urbains : Enjeux interdisciplinaires émergents pour comprendre, projeter et fabriquer la ville de demain, Champs-sur-Marne, France.
- GEURS K.T., VAN WEE B., 2004, « Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions », Journal of Transport geography 12, pp. 127-140.
- LUCAS K., 2012, « Transport and social exclusion: Where are we now? », Transport Policy, Vol 20, pp. 105–113.
- NICOLAS J-P., VERRY D., VANCO F., 2012, « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages », Revue d'Economie Régionale et Urbaine, pp. 19-44.
- ORFEUIL J-P., RIPOLL F., 2015, Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités, Gollion (Suisse), Infolio, coll. « Archigraphy poche ».
- RAWLS J., 1987, Théorie de la justice, Seuil, Paris, 666 p.
- SEN A., 2000, Repenser l'inégalité, Seuil, Paris, 282 p.
- WIEL M., 1999, « Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales », Espace, populations, sociétés, Vol. 17, n°2, pp. 187-194.