



HAL
open science

Faire face aux inégalités de mobilité

Yves Jouffe, David Caubel, Sylvie Fol, Benjamin Motte-Baumvol

► To cite this version:

Yves Jouffe, David Caubel, Sylvie Fol, Benjamin Motte-Baumvol. Faire face aux inégalités de mobilité. *Cybergeo: Revue européenne de géographie / European journal of geography*, 2015, 708, <http://cybergeo.revues.org/26697>. <10.4000/cybergeo.26697>. <hal-01151306>

HAL Id: hal-01151306

<https://hal.science/hal-01151306v1>

Submitted on 13 Jul 2018

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.



HAL Authorization



Faire face aux inégalités de mobilité

Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en périphérie parisienne

Dealing with Inequality in Mobility: Tactics, Strategies and Projects for Poor Households on the Outskirts of Paris

Haciendo frente a las desigualdades de movilidad : tácticas, estrategias y proyectos de los hogares pobres en periferia parisina

Yves Jouffe, David Caubel, Sylvie Fol et Benjamin Motte-Baumvol



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cybergegeo/26697>

DOI : 10.4000/cybergegeo.26697

ISSN : 1278-3366

Éditeur

UMR 8504 Géographie-cités

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Yves Jouffe, David Caubel, Sylvie Fol et Benjamin Motte-Baumvol, « Faire face aux inégalités de mobilité », *Cybergegeo : European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 708, mis en ligne le 19 janvier 2015, consulté le 13 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/cybergegeo/26697> ; DOI : 10.4000/cybergegeo.26697

Ce document a été généré automatiquement le 13 juillet 2018.

© CNRS-UMR Géographie-cités 8504

Faire face aux inégalités de mobilité

Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en périphérie parisienne

Dealing with Inequality in Mobility: Tactics, Strategies and Projects for Poor Households on the Outskirts of Paris

Haciendo frente a las desigualdades de movilidad : tácticas, estrategias y proyectos de los hogares pobres en periferia parisina

Yves Jouffe, David Caubel, Sylvie Fol et Benjamin Motte-Baumvol

Introduction

- 1 Au cours des dernières décennies, la mobilité quotidienne a connu une croissance très importante, mise en avant par de nombreux travaux de recherche (Urry, 2000 ; Orfeuil, 2000). Si la mobilité a pris de l'ampleur, ce n'est pas seulement parce qu'elle est techniquement plus facile mais aussi parce qu'elle est socialement valorisée (Rémy, 1996). Elle est devenue la condition d'une inscription "normale" dans la vie sociale. Cette norme s'impose encore plus fortement du fait de la généralisation de la dépendance automobile (Newman et Kenworthy, 1989 ; Dupuy, 1999), formatant les accessibilités aux territoires et aux aménités urbaines et se traduisant par "un système d'injonction à la mobilité autonome et automobile qui laisse de côté les moins dotés en ressources monétaires, culturelles ou psychosociales" (Massot et Orfeuil, 2008). La mobilité automobile définit la somme des exigences de mobilité que la société adresse aux individus, au détriment d'une frange de la population qui ne peut satisfaire à ces exigences, notamment à son coût, et qui devient alors tributaire des réseaux de transports collectifs ou des services localisés à proximité du lieu de résidence. Les inégalités de mobilité qui en découlent sont donc une construction multidimensionnelle, associée à la localisation résidentielle et aux contraintes liées aux caractéristiques individuelles et sociales (Delbosq et Currie, 2011). Elles tendent à être accrues loin des centres, là où l'offre de transports publics et les aménités locales sont réduites.

- 2 Les inégalités de mobilité sont fréquemment l'objet d'une interprétation normative en termes de manque. Celle-ci est formulée à partir du constat d'une capacité de mobilité plus faible, alors que le mouvement semble l'apanage des riches, "*the poor are imagined as living slower, more fixed lives*" (Jackson, 2012). Or si cette interprétation reflète l'existence d'inégalités de ressources bien réelles au détriment des ménages pauvres, elle nous semble cependant réductrice. Elle sous-estime en premier lieu les pratiques de mobilité concrètes des ménages pauvres et en second lieu les façons dont ces ménages contournent l'injonction à la mobilité qui s'impose à eux. Cet ensemble de pratiques alternatives, qu'elles relèvent de tactiques, de stratégies, ou de projets, permet de substituer à une mobilité automobile coûteuse un ensemble de ressources fondamentalement tirées de la proximité spatiale. Cet article vise à présenter et analyser la diversité de ces pratiques, leur importance quantitative et leur imbrication, à partir du cas des espaces périurbains franciliens.

Inégalités de mobilité et ajustements des ménages : une revue de la littérature internationale

- 3 L'explicitation des contraintes inégales qui pèsent sur les ménages pauvres et/ou périphériques est nécessaire pour comprendre leurs ajustements spécifiques. Or, la mise en évidence des contraintes s'appuie entre autres sur l'analyse des pratiques effectives, la mobilité limitée étant interprétée comme indice de contrainte, surtout lorsqu'elle se superpose à des accessibilités relativement limitées. La mise en évidence des contraintes entame déjà celle des ajustements, que nous détaillerons dans un deuxième temps de cette revue de littérature essentiellement française et anglo-saxonne.

Les facteurs sociaux des inégalités de mobilité et d'accès

- 4 L'accès à la mobilité est différencié selon les groupes sociaux et en particulier selon les niveaux de revenus (Pucher and Renne, 2003 ; Olvera et al., 2004 ; Orfeuil, 2004 ; Wixey et al., 2005). La pauvreté monétaire n'épuise pas la variété des facteurs sociaux des inégalités de mobilité, en particulier les inégalités de genre, les effets de racisation, les situations de handicap physique, sensoriel ou cognitif, ou encore les préjugés liés à l'âge ou à l'origine. Par contre, l'inégalité économique se voit amplifiée par la superposition d'autres facteurs sociaux, comme l'illustre l'évitement du train de banlieue pour des personnes stigmatisées comme jeunes, pauvres et immigrées (Oppenchain, 2011). Indépendamment d'un éventuel cumul de handicaps sociaux, la pauvreté en ressources économiques a un effet propre sur la mobilité quotidienne. Ainsi, les ménages pauvres ont des déplacements plus courts et moins fréquents. Leur plus faible mobilité s'explique avant tout par un moindre accès à l'automobile, en termes de possession puis d'usage (Pucher and Renne, 2003 ; Dargay and Hanly, 2007 ; Giuliano and Dargay, 2006). En France, alors que seulement 60 % des ménages du premier quartile des niveaux de vie possèdent un véhicule, c'est le cas de 90 % des ménages des 3^{ème} et 4^{ème} quartiles. Le nombre moyen de véhicules est de 0,8 chez les ménages du premier quartile et de 1,5 pour ceux du dernier quartile (Le Jeannic et Razafindranovona, 2009). Aux États-Unis, le taux de possession d'une voiture est fortement lié au revenu, avec 27 % des ménages pauvres urbains ne possédant pas de voiture contre seulement 2 % des ménages riches. Outre le niveau de motorisation, les inégalités d'équipement selon les revenus concernent

également le type et l'âge de la voiture (Bhat et al., 2009) ainsi que l'entretien et les réparations (Hivert, 2001). Par ailleurs, le coût du permis de conduire peut également être un facteur limitant l'accès à l'automobile. Ces inégalités pèsent particulièrement sur les plus pauvres et sur les immigrants (Prya et Uteng, 2009).

- 5 Le taux de motorisation joue ensuite un rôle important sur l'usage, c'est-à-dire sur les distances parcourues. Dans une enquête sur Melbourne (Australie), Delbosc et Currie (2012) montrent que les ménages possédant plus d'une automobile par adulte parcourent des distances plus de deux fois plus importantes que les ménages ayant moins d'une automobile par adulte. Même motorisés, les ménages pauvres adoptent un usage extrêmement modéré de l'automobile (Orfeuill, 2004). En France, les ménages motorisés du premier quintile de revenu ne parcourent ainsi que 9.000 kilomètres par an en automobile contre 32.000 kilomètres pour ceux du quintile juste supérieur (Hivert, 2001)¹. En Grande Bretagne, l'écart est du même ordre puisque les ménages motorisés du quintile le plus élevé effectuent des distances annuelles trois fois plus élevées que ceux du quintile le plus bas (Wixey et al., 2005).
- 6 Pour l'ensemble des ménages pauvres, la possession et l'usage moindres de l'automobile se combinent et se traduisent par de moindres distances parcourues annuellement. Ces ménages limitent notamment la portée de leurs déplacements en privilégiant des destinations plus proches pour les activités quotidiennes autres que le travail (Olvera et al., 2004 ; Gray et al., 2001). Aux États-Unis, le rapport entre les distances quotidiennes parcourues par les ménages riches (plus de 100 000 dollars par an) et les ménages pauvres (moins de 20 000 dollars) dépasse 1,7, avec respectivement 18 miles et 32 miles par jour (Pucher et Renne, 2003). En Grande Bretagne, le rapport entre la distance parcourue des quintiles extrêmes de revenu est supérieur à 2 : les ménages pauvres tendent à limiter leurs déplacements, y compris pour l'emploi, et vivent généralement à plus faible distance de leur lieu de travail (Wixey et al., 2005). C'est également le cas en France, où les actifs pauvres travaillent plus souvent dans leur commune de résidence et migrent sur des distances plus courtes (Orfeuill, 2004).
- 7 Les distances plus faibles parcourues par les ménages pauvres s'expliquent également par l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile : les transports collectifs et la marche. Aux États-Unis, si les transports collectifs ne représentent que 5 % des déplacements des ménages pauvres, ces derniers ont un recours aux modes non motorisés pour 17 % de leurs déplacements contre 10 % pour les ménages riches (Pucher et Renne, 2003). En effet, les ménages pauvres sont susceptibles d'avoir un mauvais accès aux transports en commun comme aux États-Unis (Garcia and Rubin, 2004) ou dans les espaces écossais de faibles densités (Gray et al., 2001).
- 8 En plus d'exercer une contrainte sur les localisations des résidences et des activités, les difficultés de mobilité des plus pauvres limitent aussi le nombre de leurs déplacements. En France, les ménages riches n'effectuent que 10 % de déplacements supplémentaires par rapport aux ménages pauvres (Olvera et al., 2004). Mais l'écart atteint 35 % en Grande Bretagne (Wixey et al., 2005) et presque 50 % aux États-Unis, avec 4,8 déplacements quotidiens pour les ménages riches contre 3,3 pour les ménages pauvres (Pucher et Renne, 2003). En conséquence, les motifs de déplacement des ménages modestes sont moins variés : dans le cas des espaces périurbains français, leurs déplacements pour achats et pour loisirs sont plus rares (Motte-Baumvol et al., 2010) et laissent supposer des inégalités accrues dans ces espaces.

Des inégalités d'accès plus fortes dans les périphéries urbaines

- 9 Les disparités de mobilité subies par les ménages pauvres peuvent se traduire par des inégalités significatives dans l'accès à des ressources décisives pour les individus, et ce particulièrement pour les ménages localisés dans les territoires moins densément équipés. Ces inégalités de mobilité accentuées dans les périphéries des agglomérations urbaines ont été analysées dans différents contextes nationaux. Dans le cas de la Grande Bretagne, selon Wixey et al. (2005), environ un cinquième des ménages sans voiture ont des difficultés d'accès à un supermarché ou à un médecin. Hine et Kamruzzaman (2012) montrent que le taux d'utilisation des services de santé des individus sans voiture et de ceux à bas revenu est beaucoup plus faible que ceux des autres groupes. De plus, dans la dernière période, les conditions d'accès aux ressources urbaines se sont globalement détériorées. Malgré les tentatives de régulation par les politiques publiques, le maillage territorial de nombreux équipements et commerces a eu tendance à se relâcher. Lucas et al. (2001) montrent qu'au Royaume Uni, entre 1991 et 1999, la part de ménages vivant à plus de 27 minutes de marche d'un centre commercial est passée de 40 % à 90 %. De même, le mouvement de "rationalisation" de l'implantation des équipements de santé a conduit à la création de plus grandes unités, desservant une plus large population, mais nettement moins accessibles (Lucas, 2006). Les changements de localisation des activités urbaines, exclusivement favorables aux plus aisés, creusent des écarts d'accès avec les habitants des quartiers pauvres (Caubel, 2006). Tout se passe comme si les groupes sociaux dominants, par leur force économique ou consommatrice, façonnaient l'implantation des activités dans leurs territoires vécus, au détriment des populations les plus faibles (Halbwachs, 1932 ; Roncayolo, 1990).
- 10 Les inégalités de mobilité liées aux ressources des ménages tendent à s'accroître lorsque l'on s'éloigne du centre des agglomérations (Morency et al., 2011). En effet, les disparités d'accès entre espaces centraux et périphéries urbaines sont particulièrement importantes et ont tendance à se renforcer, comme le montrent des travaux menés sur des agglomérations françaises (Caubel, 2006 ; Motte-Baumvol, 2008). Au Canada, la localisation périphérique d'une partie des logements sociaux est la principale explication d'un niveau d'accès très limité aux services et aux équipements pour la moitié des résidents du logement social (Apparicio et Seguin, 2006). Même pour les ménages à faibles revenus qui sont motorisés, les gains d'accessibilité liés à la possession d'une voiture sont moindres dans les territoires périphériques (Paez et al, 2010). Dans le cas de l'Australie, Delbosc et Currie (2011) montrent que les problèmes de transport et d'accessibilité sont davantage susceptibles d'être sources de mal-être et d'exclusion sociale dans les espaces ruraux et périurbains que dans les espaces centraux. En effet, les ménages faiblement motorisés vivant dans des zones périphériques mal desservies par les transports en commun sont amenés à réduire leur mobilité quotidienne, ce qui diminue leur participation à de nombreuses activités et leurs possibilités d'intégration sociale (Delbosc et Currie, 2012).
- 11 Dans l'agglomération de Barcelone, Cebollada (2009) met en évidence l'importance des différences territoriales en termes de mobilité et d'accès à l'emploi. Il montre que si les ménages non motorisés ont accès à des opportunités d'emplois et à un marché du travail plus limités, et ont moins de chances de trouver et de garder un emploi, ces inégalités peuvent être en partie compensées, dans la zone dense de l'agglomération, par la

proximité des emplois et l'usage des transports collectifs. D'autres travaux montrent que dans les espaces périphériques, les ménages sans voiture sont contraints de recourir à des solutions précaires, peu viables voire dangereuses² pour se rendre à leur travail. Dans ce contexte, les femmes, en particulier, sont souvent amenées à renoncer à travailler ou à se cantonner à un emploi local, sous-qualifié et mal rémunéré (Camarero et Oliva, 2008 ; Ortar, 2008).

- 12 Les conditions sociales et territoriales se combinent donc pour contraindre la mobilité quotidienne et limiter l'accessibilité des ménages pauvres, en particulier dans les espaces périurbains. Face à ces contraintes, les pratiques de ces ménages constituent un symptôme des inégalités d'accès mais aussi et indissociablement une manière de les dépasser.

Les ajustements des ménages aux inégalités de mobilité

- 13 Quel que soit le contexte résidentiel, les ménages pauvres déploient de multiples formes d'organisation de leur vie quotidienne qui leur permettent d'ajuster leur mobilité. Le plus simple ajustement consiste à restreindre leurs déplacements en fonction d'un critère de stricte nécessité. Les trajets se concentrent alors sur l'accès à l'emploi, à l'école et à ce qui est nécessaire pour l'entretien de la famille, limitant ainsi leur expérience de l'espace urbain.
- 14 Si la mobilité des ménages pauvres s'effectue sur un territoire relativement restreint, elle n'en traduit pas moins des pratiques intenses de l'espace local. La maximisation des ressources locales par les ménages pauvres va de pair avec un marché de l'emploi se déployant à une faible distance du lieu de résidence. Différentes recherches nord-américaines ont en effet mis en avant le rôle central de la proximité géographique dans l'accès à l'emploi des ménages pauvres ou appartenant aux minorités ethniques. Immergluck (1998) montre que l'existence d'une offre d'emplois de proximité a un impact décisif sur le processus de sortie du chômage des ménages pauvres. Quant à Kawabata et Shen (2007), leurs travaux indiquent que les individus les moins qualifiés tendent à travailler sur un marché de l'emploi beaucoup plus local. En effet, cet espace local est largement privilégié dans la recherche d'emploi, en raison des gains (faibles) et des coûts (élevés) que les ménages pauvres peuvent attendre de la mobilité géographique, compte tenu de leur profil de qualification, dans la métropole étatsunienne (Chapple, 2001) comme dans la campagne française (Vignal, 2005). Cette importance donnée à l'emploi local est en partie liée au rôle des réseaux sociaux, conduisant à trouver un travail à proximité du domicile. Ces ajustements se caractérisent ainsi par une limitation volontaire du périmètre de la recherche d'emploi et de l'éloignement des emplois susceptibles d'être acceptés (Chapple, 2001 ; Vignal, 2005 ; Fol, 2009).
- 15 Les réseaux sociaux sont également utilisés par les ménages pauvres pour augmenter leur mobilité (Grieco, 1995 ; Hine et Grieco, 2003). Cela se traduit par des pratiques intenses de covoiturage ou d'emprunt d'automobile (Lovejoy and Handy, 2011 ; Gray et al., 2001), notamment pour les achats alimentaires (Clifton, 2004 ; Ohls et al., 1999). Ainsi, même pour les personnes pauvres ou modestes non-motorisées, l'automobile a une place centrale dans la mobilité (Rogalsky, 2010 ; Coveney and O'Dwyer, 2009). Aux États-Unis, les individus vivant dans un ménage sans automobile effectuent environ un tiers de leurs déplacements en voiture (Lovejoy et Andy, 2011). Ces pratiques qui traduisent l'importance de l'usage des réseaux sociaux sont particulièrement intenses parmi les

- immigrés (Charles et Kline, 2006 ; Blumenberg et Smart, 2010). La proximité spatiale aux réseaux sociaux est l'une des conditions de ce recours, qui s'accompagne parfois de compensations monétaires ou d'échange de services (Lovejoy et Handy, 2011 ; Gardenhire, 2000) et qui nécessite d'être soigneusement "*created, arranged, and planned*" (Clifton, 2004).
- 16 Enfin, les réseaux sociaux sont mobilisés pour éviter les déplacements sans renoncer aux activités que ceux-ci permettent. Les gardes d'enfants sont ainsi largement sollicitées dans l'entourage familial, grand pourvoyeur de services et d'entraide, notamment de garde et d'hébergement (Barnes, 2003). De manière générale, la famille vit la plupart du temps à peu de distance des ménages pauvres (Bonvalet et al., 1999) qui lui consacrent en retour une grande partie de leur temps libre. Les ménages populaires ont des réseaux relationnels fondés sur la proximité, ce qui favorise un ancrage local beaucoup plus fort que chez la plupart des autres catégories sociales, en particulier les cadres (Grafmeyer, 1998). Ainsi, les personnes vivant dans des quartiers pauvres ont plus de chances d'avoir des liens forts centrés sur la famille et le voisinage que celles vivant dans des quartiers plus aisés. Ces liens forts relevant du "*bonding capital*" (Putnam, 2000) rendent la mobilité moins nécessaire tout en assurant le "*well being*" des ménages modestes (Delbosc and Currie, 2011). L'entretien du réseau social engendre toutefois ses propres exigences de mobilité. Orfeuil et Soleyret (2002) montrent que pendant le week-end, les visites à la famille et aux amis représentent, chez les ménages les plus modestes, une part nettement plus importante des déplacements que pour les ménages aisés.
- 17 Ces formes de capital social mobilisables localement ont pour effet de diminuer la mobilité résidentielle des ménages modestes. Ainsi, les ouvriers sont "*d'autant moins enclins à déménager qu'ils évaluent plus faibles leurs chances de s'intégrer ailleurs*" (Retière, 1994). Tandis que les cadres affirment leur identité sociale en s'éloignant de leur famille, c'est en restant à proximité du noyau familial que les ouvriers manifestent leur appartenance sociale. Les choix résidentiels des ménages des classes populaires sont aussi liés à la nécessité de maximiser leur accessibilité aux commerces, aux équipements et aux services de première nécessité. Ainsi, les individus qui ne disposent pas de voiture vivent souvent plus près d'un commerce que ceux qui sont motorisés (Clifton, 2004). Ils font des choix résidentiels leur permettant d'équilibrer leur mobilité et leur accessibilité compte tenu d'un budget limité (Currie et al., 2010). Ces travaux soulignent la satisfaction des ménages non motorisés vis-à-vis de leur accessibilité faible mais économe. Cette valorisation de l'ancrage est certes liée à l'ajustement des espérances subjectives aux inégales chances objectives (Passeron et Bourdieu, 1968), mais c'est aussi l'efficacité de l'ancrage pour compenser les difficultés d'accès qui encourage sa valorisation. Enfin, le repli local a des avantages propres. Ainsi, en particulier dans les territoires peu denses, la mobilité urbaine apparaît déconnectée du bien-être, qui découle davantage des liens forts noués dans la proximité (Delbosc and Currie, 2011). De nombreux travaux (Gieryn, 2000 ; Morel-Brochet and Motte-Baumvol, 2010 ; Jouffe, 2011 ; Lazo, 2011) soulignent l'attachement subjectif des habitants à leur lieu de résidence. La valorisation de l'ancrage local apparaît finalement comme une autre forme d'ajustement aux inégalités de mobilité, dans la mesure où il libère les habitants de l'injonction normative à la mobilité.

Dispositif méthodologique

Questionnement

- 18 La littérature internationale montre le caractère généralisé des inégalités de mobilité que subissent les populations pauvres et surtout celles situées dans des territoires peu denses éloignés des centres urbains par rapport aux populations aisées et/ou habitant ces centres. Elle souligne en même temps, avec des méthodologies souvent plus qualitatives, l'existence d'ajustements de la part de ces populations, que ce soit en termes de pratiques de mobilité quotidienne, de parcours résidentiel ou de valorisation de la proximité. Notre questionnement vise d'une part à mettre en évidence, à partir de cas français, en l'occurrence franciliens, de tels ajustements des ménages pauvres habitant les périphéries urbaines. D'autre part et plus spécifiquement, nous montrons l'articulation et l'éventuelle complémentarité de ces diverses modalités d'ajustement.
- 19 Afin de discuter cette articulation, nous proposons de classer les ajustements en trois catégories d'action : tactiques, stratégies et projets. Nous ne prétendons pas affirmer ni même évaluer le caractère plus ou moins stratégique des pratiques analysées. Les stratégies servent ici d'opérateur analytique sans prétendre ni que l'acteur choisit librement par une délibération rationnelle, ni qu'il n'est qu'un simple agent des structures sociales. De notre point de vue, il dispose de marges de manœuvre, fussent-elles minimales et sans vision d'ensemble, marges de manœuvre que l'ethnographie révèle même chez les sans-abri (Bruneteaux, 2007). Des travaux ont montré que la mobilité, pour des individus dotés de peu de ressources, peut être un fardeau mais peut aussi être utilisée comme une tactique, une stratégie ou une ressource (Jackson, 2012). Les "tactiques" (de Certeau, 1980 ; Lanzarini, 1998 ; Memmi et Arduin, 2002) s'opposent aux stratégies pour désigner l'action sans maîtrise de l'espace ni du temps de l'action. Dans le domaine de la mobilité quotidienne, les *tactiques*, que Clifton (2004) appelle "*mobility strategies*", obligent les ménages à se contenter d'une faible accessibilité, par exemple en utilisant les voitures de la parentèle, les transports en commun et les ressources locales qui évitent des longs déplacements. Plus complexes à mettre en œuvre, les *stratégies* changent la maîtrise de l'espace, c'est-à-dire l'accessibilité. Il s'agit ici essentiellement des déménagements analysés comme des "*stratégies résidentielles*" par Bonvalet et al. (1999). Enfin, nous rajoutons une troisième catégorie d'action (Jouffe, 2007), les *projets*, qui changent la finalité de l'accessibilité. Ici l'accès au local n'est plus un substitut de l'accès impossible à la ville mais est désiré pour lui-même.
- 20 Cette segmentation permet de dépasser l'opposition binaire entre ajustement objectif et consentement subjectif. La distinction entre tactiques et stratégies ouvre la voie à une lecture scalaire des différents ajustements, qui intègrent donc pleinement les projets comme troisième échelle. Cette décomposition fine en éléments cohérents permet de mettre en évidence la complexité précaire de l'articulation des différents types d'ajustements des ménages sous double contrainte spatiale et socio-économique. De plus, la dimension normative, évidente dans les projets, devient plus lisible dans les tactiques et stratégies, définies comme des ajustements par rapport à une norme contraignante. L'inégalité est en général caractérisée à partir des conditions d'accessibilité et des ajustements tactiques à ces conditions. Elle apparaît ainsi objective. Mais l'appréhension de trois échelles d'ajustements met aussi en avant d'autres inégalités, non pas dans les

tactiques mais dans les reconfigurations stratégiques et de projets, dont l'interprétation est clairement normative. De plus, chaque ajustement à la fois révèle et résorbe la contrainte qui l'impulse. Les échelles emboîtées interrogent donc la réalité normative de l'inégalité, tant dans la reconnaissance des contraintes qui la fondent, que dans leur possible neutralisation par les ajustements.

Données et terrains

- 21 L'analyse des ajustements de la mobilité des ménages pauvres présentée dans cet article repose sur une synthèse de travaux antérieurs des auteurs, travaux quantitatifs et qualitatifs réalisés sur l'Île-de-France. Le travail quantitatif s'appuie sur les recensements de la population française de 1999 et 2007, ainsi que l'enquête ménages déplacements de l'Île-de-France (Enquête Globale Transport, EGT) de 2001. Le travail qualitatif combine quatre lieux d'enquête et deux modes de sélection des enquêtés, comme *habitants pauvres* et comme *travailleurs précaires*. L'enquête auprès des habitants de deux quartiers pauvres de la région parisienne révèle particulièrement les mobilités et réseaux centrés autour des résidences. Une trentaine d'entretiens ont été menés dans chacun des deux quartiers, l'un en proche périphérie (dans la commune de Saint-Denis) et l'autre dans le périurbain (à Chaumont-en-Vexin). L'autre partie de l'enquête a porté sur une trentaine de travailleurs précaires rencontrés dans les salles d'attente de deux agences d'intérim de la banlieue de Paris (dans les communes de Villepinte et Montigny-le-Bretonneux). Leurs lieux de résidence et de travail sont dispersés dans l'ensemble de la région parisienne.

Appréhender la pauvreté

- 22 Ces travaux, bien que différents sur le plan de la démarche et de la méthode, ont en commun de s'intéresser à la mobilité des individus et ménages "pauvres" dans le sens où ils disposent de moins de ressources économiques qu'une grande partie de la population habitant leurs territoires de vie, ville ou pays. La catégorie de "pauvres" pose différents types de questions et son usage n'est pas exempt de critiques. En effet, non seulement cette catégorie ne dit rien des processus qui conduisent aux inégalités sociales et à la pauvreté mais elle est de plus très floue et fortement dépendante du contexte géographique et historique (Paugam et Duvoux, 2008). Nous l'employons néanmoins car elle renvoie à un manque générique de ressources économiques, que ce manque concerne d'abord le revenu, la stabilité de l'emploi ou le statut social lié à la profession. Dans les données quantitatives utilisées, les niveaux de revenus ne sont pas systématiquement disponibles. La pauvreté des actifs est approchée à partir des catégories socio-professionnelles qui sont corrélées avec le revenu. Ainsi sont considérés comme pauvres dans les données quantitatives les individus appartenant aux catégories d'ouvriers et d'employés. Les ménages appartenant aux catégories ouvriers et employés ne sont certes pas tous pauvres et à l'inverse, une part non négligeable des pauvres appartient à d'autres catégories et en particulier à celle des inactifs. Mais ces catégories permettent mieux que les données incomplètes sur le revenu une analyse territorialisée de la pauvreté et de la mobilité.
- 23 Nous faisons également référence aux "précaires", catégorie renvoyant à l'instabilité de certaines situations et donc au caractère multidimensionnel d'un processus où manquent des protections de diverse nature. En particulier, dans son analyse des processus de

désaffiliation, Castel (1995) insiste sur le contexte de fragilisation du rapport salarial qui traverse l'ensemble de la société tout en s'exerçant plus particulièrement sur des "zones de vulnérabilité sociale" dont les limites sont extrêmement mouvantes. Les "précaires" renvoient ici à ces intérimaires subissant une relation contractuelle intermittente, parfois journalière, laquelle fonde leur précarité économique et sociale.

Résultats : L'accès aux ressources urbaines malgré tout : les ajustements des ménages pauvres

- 24 Les ménages pauvres de la région parisienne s'appuient sur plusieurs pratiques, à l'image de celles présentées dans la revue de littérature, pour ajuster leur mobilité quotidienne à leur accès limité à la mobilité automobile. Nous montrons d'une part que ces pratiques peuvent être regroupées selon trois types d'action stratégique : tactiques de mobilité, stratégies d'accessibilité et projets de vie. D'autre part, ces pratiques sont complémentaires et articulées en tant que telles par les ménages.

Des tactiques de mobilité quotidienne alternative à l'automobile

- 25 Les enquêtes par entretiens révèlent la grande diversité des tactiques mises en œuvre pour être mobiles par les individus et ménages pauvres, tandis que l'exploitation de l'EGT montre la récurrence de certaines de ces pratiques. Nos résultats mettent ainsi en évidence l'importance et la complémentarité de trois types de tactiques qui constituent, ensemble, un système d'alternatives à une coûteuse mobilité automobile.
- 26 La première des tactiques identifiées dans les analyses issues de l'EGT est l'utilisation de la voiture d'autrui, autrui appartenant au réseau social local. Cette pratique confirme l'accès à la mobilité automobile des ménages sans voiture, déjà mis en évidence dans la revue de la littérature. L'accès à l'automobile un jour de semaine concerne un quart des ménages sans voiture de la région parisienne. Dans les territoires périurbains franciliens, l'accès à l'automobile est plus élevé encore puisqu'il concerne un ménage non-motorisé sur trois et que 80 % d'entre eux déclarent se déplacer au moins une fois par semaine en voiture. On peut en déduire que l'accès à la mobilité automobile est largement diffusé aux ménages non-motorisés en particulier dans les espaces périurbains où elle est la plus nécessaire. L'EGT nous renseigne également sur les motifs principaux de l'utilisation de l'automobile par ces ménages franciliens non-motorisés. Le covoiturage (65 % des cas) et l'emprunt de voiture (35 % des cas) sont utilisés en particulier pour se rendre sur le lieu de travail ou au supermarché. Les autres motifs restent faiblement représentés. Lorsqu'ils sont motorisés, les ménages modestes pratiquent partiellement ce système d'alternatives à l'automobile des ménages sans voiture.
- 27 Les enquêtes qualitatives auprès des habitants pauvres montrent que la famille constitue le pourvoyeur privilégié de cette mobilité automobile. Lorsque la famille fait défaut, les ménages pauvres sollicitent voisins ou collègues de travail, qu'ils dédommagent ou paient pour assurer la durabilité de ce service. L'un des motifs les plus fréquents de recours aux réseaux sociaux est lié à la nécessité, pour les familles non motorisées, de faire régulièrement des courses alimentaires représentant des volumes difficiles à transporter à pied ou en transports en commun. La présence d'un petit supermarché ne résout pas les difficultés des ménages habitant dans l'habitat social excentré du bourg. De même, les

enquêtés soulignent l'impossibilité de rapporter les courses hebdomadaires de l'hypermarché même pour un très court trajet en transports en commun. L'autre motif fréquent de mobilité automobile pour les actifs sans voiture est le trajet domicile-travail. Ce type de covoiturage suppose une régularité dans les déplacements communs du conducteur et de son passager et des modalités bien précises de participation aux frais. Ces contraintes limitent grandement les travailleurs précaires aux missions très fluctuantes. Ils mobilisent donc d'abord leurs collègues occasionnels.

- 28 Le second type de tactiques correspond à un recours accru aux transports en commun, mobilisés tout particulièrement pour les déplacements liés au travail. Selon l'EGT, plus de 60 % des actifs non-motorisés se rendent sur leur lieu de travail en transports en commun, contre 20 % des actifs motorisés, y compris dans les territoires où l'offre de transports publics est particulièrement faible, limitée à un ou deux services le matin et le soir. Sur les quatre terrains d'enquêtes qualitatives, tous proches de gares de trains de banlieue, les difficultés liées à l'absence de voiture sont largement relativisées par les possibilités de recours à un système de transports en commun bien développé. Ainsi, les ménages non motorisés considèrent souvent qu'ils peuvent s'en sortir sans voiture et que celle-ci, dont l'acquisition représente un effort financier très important, ne leur offrirait pas nécessairement des avantages à la hauteur des sacrifices nécessaires (Coutard, Dupuy, Fol, 2002).
- 29 Enfin, le dernier type de tactique mis en évidence consiste en un recours plus fréquent aux espaces de proximité. Selon les résultats de l'EGT, plus de 60 % des déplacements des ménages non motorisés se font à l'intérieur de la commune de résidence et dans un rayon inférieur au kilomètre, y compris dans les communes de faible densité mal équipées en commerces et services, contre environ 35 % des déplacements pour les ménages motorisés. Parmi les ménages modestes motorisés, la fréquentation de l'espace local est également intense et leurs déplacements pour achats sont moins fréquents et plus courts. Pour les personnes interviewées dans les enquêtes qualitatives, le manque d'argent, ainsi que l'absence de voiture, sont parfois invoqués pour expliquer la rareté des déplacements et leur caractère local. La faible mobilité, s'ajoutant au manque de moyens financiers, se traduit alors par des limitations dans les pratiques, notamment dans le domaine des loisirs, dont le choix n'est pas très large, spécialement en lointaine périphérie. La plupart des enquêtés sortent très peu le soir et le week-end, sauf pour rendre visite à leur famille ou à leurs amis. Quant aux vacances, les ménages les passent généralement chez eux, envoyant lorsque c'est possible leurs enfants en colonie ou dans la famille.
- 30 Les pratiques centrées sur l'espace local sont en grande partie liées à la présence, dans le quartier de résidence, de ressources qui viennent alléger les contraintes de la pauvreté. La concentration locale de services et d'équipements compense ainsi l'absence de mobilité des ménages à bas revenus qui n'ont qu'un accès limité ou nul à l'automobile. De plus, les enquêtes qualitatives montrent le caractère très local des marchés de l'emploi des ménages à bas revenus interviewés. Dans le cadre restreint d'une accessibilité limitée par l'absence de voiture, il importe de trouver du travail à proximité, c'est-à-dire dans un rayon permettant des temps de trajet compatibles avec l'organisation de la vie familiale, notamment pour les femmes. Dans les stratégies de recherche d'emploi des ménages pauvres, le critère local est donc largement privilégié. Même les individus précaires interrogés dans les agences d'intérim tendent à refuser des missions trop éloignées. Ils assument même le risque de ne plus être sollicités pendant quelque temps par l'agence d'intérim. Les déplacements coûteux et éprouvants vers un travail peu rémunéré limitent

le marché de l'emploi de ces précaires aux employeurs locaux. Ces derniers présentent l'intérêt d'être à la fois connus et proches, mais les travailleurs précaires dépendront d'eux et devront donc davantage s'y soumettre.

- 31 Les trois types de *tactiques* mises en évidence ici, qui consistent à tirer le meilleur parti d'une accessibilité insuffisante sans la modifier, constituent, ensemble, un substitut à une coûteuse mobilité automobile. Ces ajustements sont cependant fragiles car si ces trois types de tactiques sont complémentaires, elles ne sont pas substituables, puisqu'elles touchent à des motifs de déplacement différents. Si l'un de ces arrangements se défait, l'accès à l'emploi ou à l'approvisionnement hebdomadaire ou quotidien peut être remis en cause. Néanmoins, la récurrence et la régularité de ce type de tactiques pour les ménages non ou peu motorisés montrent que ce système d'alternatives est organisé. Il repose sur trois piliers. Le premier est constitué des réseaux sociaux locaux. Le second pilier se rapporte aux transports en commun dont l'offre n'a eu de cesse de se renforcer au cours des dernières décennies. Enfin le dernier pilier, les ressources locales, paraît probablement le plus faible des trois. Les services de proximité tendent à reculer dans une partie des territoires périurbains les moins peuplés ce qui peut remettre en cause les localisations résidentielles de certains ménages non-motorisés.

Des stratégies de relocalisation résidentielle pour bénéficier de la proximité

- 32 Si les tactiques de mobilité quotidienne permettent de compenser de faibles ressources financières, elles ne permettent pas de dépasser les contraintes liées à l'ensemble des contextes territoriaux et individuels. Les ménages pauvres développent donc des stratégies résidentielles, qui peuvent être explicitement associées aux tactiques de mobilité quotidienne. Alors que les ménages motorisés se bornent souvent à éviter les temps de trajet réhabilitaires vers le travail, les ménages sans voiture sont, plus que d'autres, amenés à se relocaliser, alors même que les ménages pauvres sont réputés être plus enclins à l'immobilité résidentielle.
- 33 L'exploitation du recensement de la population de 2007 met en évidence une sur-représentation des ménages pauvres qui quittent les territoires de la grande couronne parisienne offrant une mauvaise accessibilité aux lieux d'emplois, aux services et aux commerces. Une partie d'entre eux s'orientent alors vers des territoires ayant une meilleure accessibilité, ce qu'illustrent les enquêtes qualitatives. Ainsi, dans la commune périurbaine de Chaumont-en-Vexin, la mère d'une famille monoparentale enquêtée a lié son déménagement à la disparition du service de bus offert par son employeur. De même, un autre enquêté a déclaré avoir choisi son lieu de résidence en fonction des commerces, services et transports en commun, présents à proximité. Enfin, plusieurs femmes, après un divorce, ont quitté le village des alentours où elles habitaient, pour revenir à Chaumont, près de leur famille. Alors que des travaux mettent en évidence une plus faible mobilité résidentielle chez les ménages pauvres (Bonvalet et Gotman, 1999), nos résultats montrent que dans les espaces périphériques, celle-ci peut constituer un moyen de maintenir leur ancrage local et social. En effet, les déménagements mis en évidence ne s'apparentent pas à des déracinements, mais constituent plutôt des repositionnements, puisque ces ménages ne se déplacent que sur de courtes distances et justifient leurs choix dans les entretiens par une meilleure maîtrise de leur nouvel environnement de résidence. Cette maîtrise revendiquée peut aussi se lire comme une façon de maximiser la

capacité de mobilisation, pour les ménages pauvres, des tactiques de mobilité identifiées dans la partie précédente.

- 34 Les entretiens réalisés auprès des travailleurs précaires de la grande banlieue parisienne révèlent également des stratégies résidentielles de faible portée autour de l'accessibilité aux soutiens familiaux et aux employeurs connus, ainsi qu'aux transports en commun maîtrisés et de qualité. Certains travailleurs précaires revendiquent aussi une meilleure accessibilité par la mobilité résidentielle, de grande portée cette fois, et pour améliorer l'accessibilité aux zones d'emploi tout en s'autonomisant des réseaux familiaux. À l'inverse, certaines personnes logées chez leurs parents n'envisagent pas de déménager sauf après avoir trouvé un improbable emploi éloigné ou avoir épargné suffisamment. Dans tous les cas, les stratégies résidentielles constituent donc des stratégies d'accessibilité, différenciées par les ressources localisées qu'elles visent, en particulier le réseau familial ou le marché métropolitain de l'emploi.
- 35 Ces résultats mettent en évidence la congruence entre les tactiques de mobilité et les stratégies résidentielles. Ainsi celles et ceux qui déploient une mobilité quotidienne intense réalisent ou énoncent des stratégies de mobilité résidentielle également fortes. À l'inverse, les moins mobiles au quotidien n'envisagent qu'une mobilité résidentielle très hypothétique ou de faible portée. Les stratégies résidentielles et les tactiques de mobilité définissent ensemble l'accessibilité et modulent les inégalités d'accès subies par ces populations défavorisées. Leur combinaison peut alors amener à non seulement limiter ces inégalités, mais à les neutraliser en reconsidérant le sens donné à la mobilité quotidienne et à l'accessibilité au bénéfice de la valorisation de l'ancrage.

Le projet d'ancrage qui neutralise le besoin de mobilité

- 36 Au-delà de l'optimisation des ressources locales pour contourner l'injonction à la mobilité tout en satisfaisant a minima le besoin et désir d'accès, il convient de souligner l'adaptation entre les projets d'ancrage et l'utilisation principale ou exclusive des ressources locales. Pour le membre d'un ménage pauvre, doté de faibles ressources de mobilité, l'ancrage peut ainsi constituer une finalité, le support de ses valeurs et aspirations, en particulier à la place d'aspirations qui supposent une mobilité intense. Cet ancrage s'appuie sur une ressource fournie essentiellement par l'espace local : les réseaux sociaux et familiaux.
- 37 Dans les terrains ayant fait l'objet des enquêtes qualitatives auprès des habitants, la densité des réseaux sociaux est en partie liée à l'ancienneté dans l'espace de résidence. En effet, parmi les habitants pauvres interviewés, plus de la moitié résident dans la commune depuis plus vingt ans et plus particulièrement, dans la grande couronne, un tiers sont natifs du bourg ou des environs immédiats. À l'inverse, les deux tiers des travailleurs précaires enquêtés sont immigrés, parfois récemment. Leur réseau social est moins important et moins ancré localement. Néanmoins la proximité de la parentèle oriente fortement les stratégies résidentielles d'une partie d'entre eux, notamment parce qu'elle les héberge provisoirement. Les réseaux sociaux, et en particulier familiaux, constituent une ressource indispensable pour une grande partie des ménages pauvres rencontrés.
- 38 Mais les enquêtes ont aussi révélé les efforts qu'imposait le recours à ce type particulier de ressource. En effet, la mobilisation des réseaux exige une planification et une hiérarchisation des besoins, de même qu'une organisation minutieuse des déplacements,

soulignée par les habitants pauvres de Chaumont et Saint-Denis. Les demandes d'aide sont généralement soigneusement dosées et si les enquêtés ne mettent pas toujours en avant les contraintes que cela représente, celles-ci semblent importantes. L'offre de contreparties financières peut dans certains cas faciliter le recours à l'entraide, sachant que dans bon nombre de cas, les personnes sollicitées n'ont pas beaucoup plus de moyens financiers que leurs obligés. L'organisation, les visites et les contreparties éventuellement financières peuvent finalement constituer une contrainte qui se substitue en partie à celle de la mobilité évitée. Les services et les déplacements impliquant une entraide imposent également une synchronisation et des ajustements de l'ordre de la mobilité collective identifiée par Le Breton (2005). La force de ces contraintes apparaît chez les travailleurs précaires enquêtés dans la volonté généralisée (mis à part ceux habitant chez leurs parents) d'obtenir rapidement son indépendance résidentielle voire de concrétiser son autonomie en s'éloignant géographiquement du réseau familial.

- 39 Le gain n'est donc pas net pour ceux qui recourent aux ressources sociales locales. Mais autant l'entraide quotidienne que les contraintes pratiques qu'elle génère participent à la consolidation des relations affectives qui fondent le réseau social. Dans cette logique, le recours au covoiturage sera utilisé comme indice de capital social (Charles et Kine, 2006). Finalement, la densité des relations sociales nouées au niveau local contribue à créer une familiarité avec les lieux, qui est elle-même source d'attachement au territoire, voire de "*dépendance locale*" (Coutard et al., 2002), les ménages se déclarant moins enclins à quitter un quartier où ils ont toutes leurs attaches et la possibilité de maximiser leur accès à des ressources globalement restreintes.
- 40 Cette inclination pour l'ancrage résidentiel à partir de l'ancrage affectif et économique peut alors dépasser le simple intérêt relatif à des conditions défavorables de mobilité pour exprimer une valorisation absolue de l'ancrage local. C'est dans cette mesure que le terme de projet d'ancrage prend son sens, moins comme projection vers l'avenir que comme appropriation qui dépasse la simple adaptation stratégique. Cette appropriation de l'ancrage permet alors la mise à distance de la norme sociale de mobilité essentiellement définie par l'automobile.
- 41 De nombreux habitants pauvres enquêtés revendiquent leur ancrage. Se mêlent alors un renoncement à la mobilité résidentielle dû à l'âge avancé, un attachement particulier au local et aux autres habitants résultant d'expériences de vie communes. De fait, l'absence de mobilité résidentielle favorise une réelle connaissance de l'espace local. La commune de résidence concentre ainsi des lieux de pratiques qui sont aussi des lieux de référence identitaire pour les habitants. Dans les enquêtes, nombreux sont les interviewés qui déclarent qu'ils n'ont pas envie de quitter leur quartier ou leur commune. Ils fondent leur argumentation sur le risque que représente la mobilité alors que la stabilité résidentielle leur offre la sécurité des liens sans surprise établis de longue date.
- 42 Mais la pauvreté ne détermine pas à elle seule la valorisation de l'ancrage local qui dépend aussi du projet de vie des individus, lui-même fonction non seulement des capitaux et opportunités disponibles, mais aussi de l'histoire de vie et en particulier de la position dans le cycle de vie. Ainsi, aux tactiques d'intense mobilité quotidienne et aux stratégies de mobilité résidentielle liées à l'émancipation familiale et à l'accessibilité aux lieux d'emplois métropolitains correspondent des projets de vie centrés sur la réussite professionnelle. À l'inverse, les tactiques de faible mobilité quotidienne et les stratégies de mobilité résidentielle très locale se combinent et appuient de fait des projets d'abord familiaux. Dans les entretiens auprès des précaires, un facteur semble particulièrement

déterminant pour expliquer l'ancrage. Il s'agit du logement et notamment de la disposition d'un logement "propre" (de Certeau, 1980), c'est-à-dire un logement autonome et décent. Manquer d'un logement propre tendrait ainsi à neutraliser les stratégies de mobilité et les projets à visée professionnelle, et au contraire à favoriser la recherche d'un logement et des projets familiaux d'ancrage.

Conclusion

- 43 Les tactiques de mobilité et les stratégies d'accessibilité permettent de substituer l'usage des ressources tirées de la proximité à une coûteuse mobilité automobile. Les ménages pauvres s'appuient pour cela à la fois sur les relocalisations résidentielles, les transports en commun, les emplois, services et commerces locaux, et surtout sur les réseaux sociaux locaux. L'apport de notre travail est de montrer l'intensité de ces pratiques et leur articulation en un système alternatif à la mobilité automobile.
- 44 La forte complémentarité des tactiques et stratégies rend ce système plus efficace mais aussi plus vulnérable. Ainsi, à la dépendance automobile se substitue une "dépendance locale" (Coutard et al., 2002), pouvant être lue positivement au travers des liens sociaux forts qu'elle entretient et qui fondent un bien-être déconnecté de la mobilité quotidienne. De cette lecture positive peut surgir un projet d'ancrage, au sens d'une appropriation et valorisation de l'usage privilégié du territoire local. Non seulement les tactiques et stratégies modèrent l'injonction à la mobilité mais ce projet la neutralise en prônant un accès minimal suffisant à la ville, essentiellement fondé sur la proximité et les réseaux sociaux.
- 45 Parmi les manières de faire face aux inégalités de mobilité, il convient d'ajouter aux ajustements individuels et familiaux les stratégies collectives, telles que l'auto-construction d'un quartier ou d'une économie locale alternative (Ripoll, 2010) ou encore la mobilisation sociale qui revendique l'accès en s'appuyant sur le territoire (Ripoll, 2004 ; Jaffé et al., 2012). Ces stratégies ne sont pas apparues sur nos terrains, à la différence des tactiques collectives d'organisation quotidienne à partir des réseaux sociaux. Les stratégies transformatrices et revendicatives sont pourtant analogues aux stratégies résidentielles individuelles dans le système alternatif de mobilité. Les habitants en lutte pour leur quartier dans des villes argentines imbriquent ainsi leurs stratégies collectives à la fois à des tactiques de mobilité quotidienne et à un ancrage fort au quartier (Pujol, 2010).
- 46 Avec ou sans mobilisation sociale, la variété des ajustements des ménages pauvres invite l'action publique à s'y référer. Les politiques publiques de mobilité pour l'insertion investissent beaucoup pour ramener l'ensemble de la population dans la norme automobile, par exemple par des aides au passage du permis de conduire (L'Horty et al., 2013) ou à la location de véhicules, ce qui est très coûteux et ne peut être que limité (Féré, 2013). Au-delà de cet effort, un premier objectif d'action publique pourrait être de soutenir, renforcer et reproduire les ressources utilisées par les tactiques de mobilité, à savoir les transports publics, les systèmes de covoiturage et d'emprunt de véhicule, et les équipements de proximité (Fontanès et al., 2013). Un deuxième objectif serait d'accompagner les stratégies de relocalisation résidentielle. Surtout, une leçon du système de mobilité alternatif est de penser les différents dispositifs publics de manière conjointe et complémentaire. En particulier, l'aide à la relocalisation résidentielle passerait par un soutien à l'offre de logement social dans les centres secondaires

favorables aux tactiques de mobilité, à savoir : desservis par les transports en commun, organisés en systèmes locaux d'automobilité partagée, et équipés en services et commerces essentiels. Le dernier objectif pour les aménageurs reprend l'essence du projet d'ancrage local : se mettre à distance de la norme de mobilité automobile. Concrètement, cela revient notamment à envisager la légitimité du soutien public aux déplacements et déménagements effectués pour d'autres motifs que le lien entre domicile et lieu de travail, ou évaluer positivement les situations de bien-être élevé et d'insertion dans des réseaux locaux, même si l'inclusion sociale par la mobilité est faible.

BIBLIOGRAPHIE

- Apparicio P., Seguin A.M., 2006, "Measuring the Accessibility of Services and Facilities for Residents of Public Housing in Montréal", *Urban Studies*, vol. 43, no.1, 187-211.
- Barnes S., 2003, "Determinants of individual neighborhood ties and social resources in poor urban neighborhoods", *Sociological spectrum*, vol. 23, no.4, 463-497.
- Bhat C.R., Sen S., et al., 2009, "The impact of demographics, built environment attributes, vehicle characteristics, and gasoline prices on household vehicle holdings and use", *Transportation Research Part B: Methodological*, vol. 43, no.1, 1-18.
- Blumenberg E., Smart M., 2010, "Getting by with a little help from my friends...and family: immigrants and carpooling", *Transportation*, vol. 37, no.3, 429-446.
- Bonvalet C., Gotman A. et al. (dir.), 1999, *La famille et ses proches. L'aménagement des territoires*, Paris, Ined.
- Bruneteaux P., 2007, "Les politiques de l'urgence à l'épreuve d'une ethnobiographie d'un SDF", *Revue française de science politique*, vol. 57, no.1, 47-67.
- Camarero L.A., Oliva J., 2008, "Exploring the Social Face of Urban Mobility: Daily Mobility as Part of the Social Structure in Spain", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 32, no.2, 344-62.
- Castel R., 1995, *Les métamorphoses de la question sociale : une chronique du salariat*, Paris, Gallimard.
- Caubel D., 2006, *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat, Lyon, Université Lumière - Lyon II.
- Cebollada A., 2009, "Mobility and Labour Market Exclusion in Barcelona Metropolitan Region", *Journal of Transport Geography*, vol. 17, no.3, 226-233.
- Chapple K., 2001, "Time to work: Job search strategies and commute time for women on welfare in San Francisco", *Journal of Urban Affairs*, vol. 23, no.2, 155-173.
- Charles K., Kline P., 2006, "Relational Costs and the Production of Social Capital: Evidence from Carpooling", *The Economic Journal*, vol. 116, no.511, 581-604.
- Clifton K., 2004, "Mobility Strategies and Food Shopping for Low-Income Families. A Case Study", *Journal of Planning Education and Research*, vol. 23, no.4, 402-413.

- Coutard O., Dupuy G. et Fol S., 2002, "La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? : Espaces modes d'emploi", *Espaces et sociétés*, no.108-09, 155-175.
- Coveney J., O'Dwyer L.A., 2009, "Effects of mobility and location on food access", *Health and Place*, vol. 15, no.1, pp. 45-55.
- Currie G., 2010, "Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs", *Journal of Transport Geography*, vol. 18, no.1, 31-41.
- Currie G., Richardson T., Smyth P., Vella-Brodrick D., Hine J., Lucas K., Stanley J., Morris J., Kinnear R., Stanley J., 2010, "Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne - Updated results", *Research in Transportation Economics*, vol. 29, no.1, 287-295.
- Dargay J., Hanly M., 2007, "Volatility of car ownership, commuting mode and time in the UK", *Transportation Research Part a-Policy and Practice*, vol. 41, no.10, 934-948.
- De Certeau M., 1980, *L'invention du quotidien. Tome 1 : Les arts de faire*. Gallimard, Paris.
- Delbosc A., Currie G., 2011, "The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being", *Journal of Transport Geography*, vol. 19, no.6, 1130-1137.
- Delbosc A. Currie G., 2012, "Choice and disadvantage in low-car ownership households" *Transport Policy*, vol. 23, 8-14.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes analyses, diagnostics*, Paris, Anthropos, coll. Villes, 160 p.
- Féré C., 2013, "Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines", *Flux*, vol. 1/2013, no.91, 9-20.
- Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin.
- Fontanès M., Bouchenot D., Gueudry A., 2013, *Mobilité inclusive. La mobilité accessible à tous. Mobilité, insertion et accès à l'emploi. Constats et perspectives. Rapport 2013*. Auxilia pour Total et Voiture & Co, 239 p.
- Garcia R., Rubin T.A., 2004, "Crossroad Blues: The MTA Consent Decree and Just Transportation", in K. Lucas (eds.), *Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice*, Bristol, The Policy Press, 221-256.
- Gardenhire A., 2000, *Tough Going: Barriers to Mobility Among the Suburban Poor*, Doctoral Dissertation, Boston, Harvard University.
- Gieryn T. F., 2000, "A space for place in sociology", *Annual review of sociology*, vol. 26, 463-496.
- Giuliano G., Dargay J., 2006, "Car ownership, travel and land use: a comparison of the US and Great Britain", *Transportation Research Part A - Policy and Practice*, vol. 40, no.2, 106-124.
- Grafmeyer Y., 1998, "Logement, quartier, sociabilité", in Segaud M., Bonvalet C., Brun J. (dir.), *Logement et habitat : l'état des savoirs*, Paris, La Découverte, 347-354.
- Gray D., Farrington J., et al., 2001, "Car dependence in rural Scotland: transport policy, devolution and the impact of the fuel duty escalator", *Journal of Rural Studies*, vol. 17, no.1, 113-125.
- Grieco M., 1995, "Time pressures and low-income families: the implications for 'social' transport policy in Europe", *Community Development Journal*, vol. 30, no.4, 347-63.

- Halbwachs M., 1932, "Chicago, expérience ethnique", *Annales d'histoire économique et sociale*, vol. 4, no.13, 11-49.
- Hine J., Grieco M., 2003, "Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport", *Transport Policy*, vol. 10, 299-306.
- Hine J., Kamruzzaman Md., 2012, "Journeys to health services in Great Britain: An analysis of changing travel patterns 1985-2006", *Health & Place*, vol. 18, no.2, 274-285.
- Hivert L., 2001, *Le parc automobile des ménages, étude en fin d'année 1999 à partir de la source "Parc Auto" SOFRES*, Arcueil, INRETS, Rapport.
- Immergluck D., 1998, *Neighborhood jobs, race, and skills. Urban Unemployment and Commuting*, New York and London, Garland Publishing.
- Jackson E., 2012, "Fixed in Mobility: Young Homeless People and the City", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36, no.4, 725-741.
- Jaffe R., Klaufus C., Colombijn F., 2012, "Mobilities and Mobilizations of the Urban Poor", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36, no.4, 643-654.
- Jouffe Y., 2011, "Ancrage et émancipation. Les formes identitaires comme ressources de la mobilité des précaires flexibles", in Ramadier T. et Depeau S. (dir.), *Se déplacer pour se situer. Places en jeu, enjeux de classes*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 125-144.
- Jouffe Y., 2007, *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, Thèse de doctorat, Champs sur Marne, École Nationale des Ponts et Chaussées.
- Kawabata M., Shen Q., 2007, "Commuting inequality between cars and public transit: The case of the San Francisco Bay Area, 1990-2000", *Urban Studies*, vol. 44, no.9, 1759-1780.
- L'Horty Y., Duguet E., Petit P., Rouland B., Tao Y., 2013, *Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficultés d'insertion ? Evaluation de l'expérimentation '10 000 permis pour réussir'*, TEP - FR CNRS 3435, rapport de recherche n° 2013-02. URL : http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/84/85/27/PDF/13_2.pdf Consulté le 4 février 2013.
- Lanzarini C., 1998, *Un autre monde. Situations extrêmes et tactiques de survie des sous-prolétaires à la rue*. Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris 8.
- Lazo A., 2011, *Entre le territoire de proximité et la mobilité : les ancrages et le territoire de proximité comme support et ressource pour les pratiques de mobilité des habitants de la ville de Santiago du Chili*. Thèse de doctorat, Pontificia Universidad Católica de Chile, Université Toulouse-Le Mirail.
- Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir*, Paris, Armand Colin,
- Le Jeannic T. et Razafindranovona T., 2009, "Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent", *France, portrait social. Vue d'ensemble - Consommation et conditions de vie*, INSEE, 117-123.
- Lévy J., 2000, "Les nouveaux espaces de la mobilité", in Bonnet M., Desjeux D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, 156-170.
- Lovejoy K., Handy S., 2011, "Social networks as a source of private-vehicle transportation: The practice of getting rides and borrowing vehicles among Mexican immigrants in California", *Transportation Research Part A*, vol. 45, no.4, 248-257.
- Lucas K., 2006, "Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK", *Transportation Research Part A*, vol. 40, no.10, 801-809.

- Lucas K., Grosvenor T. and Simpson R., 2001, *Transport, the environment and social exclusion*, York Publications Ltd., York (UK).
- Massot M.-H., Orfeuil J.-P., 2008, "Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines", in Chalas Y., Paulhiac F. (dir.), *La mobilité qui fait la ville. Actes des 3èmes rencontres en urbanisme de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble*, Lyon, Editions du CERTU, 20-51.
- Memmi D., Arduin P., 2002, "L'affichage du corporel comme ruse du faible : les SDF parisiens", *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 2, no.113, 213-232
- Morel-Brochet A., Motte-Baumvol B., 2010, "Les périurbains : stratégies résidentielles, tactiques du quotidien et résistance des modes d'habiter", in M.H. Massot (dir.), *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, Paris : L'œil d'or, 93-112.
- Morency C., Paez A., Roorda M.J., Mercado R., Farber S., 2011, "Distance traveled in three Canadian cities: Spatial analysis from the perspective of vulnerable population segments", *Journal of Transport Geography*, vol. 19, no.1, 39-50.
- Motte-Baumvol B., 2008, "L'accès des ménages aux services dans l'espace périurbain francilien", *Strates*, no.14, 149-164.
- Motte-Baumvol B., Massot M.-H., A. Byrd, 2010, "Escaping Car Dependence in the Outer Suburbs of Paris", *Urban Studies*, vol. 47, no.3, 604-619.
- Newman P., Kenworthy J., 1989, *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook*, Gower, Aldershot.
- Ohls J.C., Ponza M., et al., 1999, "Food stamp participants' access to food retailers", USDA Final Report. MPR, no.8243-140, 64 p.
- Olvera L., Mignot D., et al., 2004, "Daily mobility and inequality: the situation of the poor", *Built Environment*, vol. 30, no.2, 153-160.
- Oppenchain N., 2011, "La mobilité comme accessibilité, dispositions et épreuve : trois paradigmes expliquant le caractère éprouvant des déplacements à Paris", *Articulo - Journal of Urban Research*, no.7.
- Orfeuil J.-P., 2000, *L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Synthèse INRETS, no.37, 146 p.
- Orfeuil J.-P., 2004, "Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui", in Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour D'Aigues, Aube.
- Orfeuil J.-P., Soleyret D., 2002, "Quelles interactions entre les marchés de la mobilité courte et longue distance ?", *Recherche Transports Sécurité*, vol. 76, 208-221.
- Ortar N., 2008, "Entre ville et campagne, le difficile équilibre des périurbaines lointaines", *Métropoles*, no.3.
- Paez A., Morency C., Roorda M., 2010, "Relative Accessibility Deprivation Indicators for Urban Settings: Definitions and Application to Food Deserts in Montreal", *Urban Studies*, vol. 47, no.7, 1415-1438.
- Passeron J.-C., Bourdieu P., 1968, "L'examen d'une illusion", *Revue française de sociologie*, vol. 9, 227-253.
- Paugam S., Duvoux N., 2008, *La régulation des pauvres*, Paris, Presses universitaires de France.

- Priya T., Uteng A., 2009, "Dynamics of transport and social exclusion: Effects of expensive driver's licence", *Transport Policy*, vol. 16, no.3, 130-139.
- Pucher J., Renne J., 2003, "Socioeconomics of urban travel: evidence from the 2001 NHTS", *Transportation Quarterly*, vol. 57, no.3, 49-77.
- Pujol C., 2010, "Vers un brouillage de l'ordre spatial aux marges de Rosario et de Montevideo ?", *Espaces et sociétés* vol. 3, no.143, 31-45.
- Putnam R., 2000, *Bowling alone. The Collapse and Revival of American Community*, Simon and Schuster.
- Retière J.-N., 1994, *Identités ouvrières*, Paris, L'Harmattan,
- Rémy J., 1996, "Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville", in Hirschorn M., Berthelot J. M. (dir.), *Mobilités et ancrages. Vers un nouveau mode de spatialisations ?*, Paris, L'Harmattan, 135-153.
- Ripoll F., 2010, "L'économie 'solidaire' et 'relocalisée' comme construction d'un capital social de proximité. Le cas des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne, *Regards sociologiques*, no.40, 59-75.
- Ripoll F., 2004, "L'appropriation de l'espace au regard des mouvements sociaux contemporains : quelques réflexions sur les enjeux, modalités et ressources de l'action", *ESO*, vol. 21, 45-50.
- Rogalsky J., 2010, "Bartering for Basics: Using Ethnography and Travel Diaries to Understand Transportation Constraints and Social Networks Among Working-Poor Women", *Urban Geography*, vol. 31, no.8, 1018-1038.
- Roncayolo M., 1990, *La ville et ses territoires*, Paris, Gallimard.
- Urry J., 2000, *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*, London, Routledge.
- Vignal C., 2005, "Logiques professionnelles et logiques familiales : une articulation contrainte par la délocalisation de l'emploi", *Sociologie du travail*, vol. 47, no.2, 153-169.
- Wixey S., Jones P., Lucas K. and Aldridge M., 2005, *Measuring accessibility as experienced by different socially disadvantaged groups. User needs literature review*, EPSRC FIT Programme, Working paper, no.1, 87 p.

NOTES

1. La forte augmentation du coût des carburants depuis 2004 tend désormais à se répercuter partiellement sur la gestion du budget des ménages (Merceron and Theulière, 2010).
2. Par exemple de longues marches dans des lieux hostiles aux piétons ou la conduite sans permis de véhicules empruntés.

RÉSUMÉS

Les ménages pauvres qui vivent dans des territoires peu denses ne peuvent satisfaire les exigences de la mobilité automobile telle qu'elle est réalisée par la majorité de la population. Ces

inégalités de mobilité quotidienne ne doivent cependant pas occulter les multiples manières d'y faire face. Cet article propose de recenser la diversité de ces ajustements, de souligner dans quelle mesure ils permettent de contrecarrer les inégalités d'accès aux ressources et de montrer comment ils se complètent les uns les autres. L'article croise une analyse quantitative du recensement et des enquêtes qualitatives sur plusieurs terrains afin d'éclairer la situation et les pratiques des ménages pauvres habitant la périphérie de la région parisienne. Il met en évidence l'importance et la complémentarité des tactiques de mobilité quotidienne, des stratégies résidentielles et des projets d'ancrage local. Ces trois types d'ajustements forment un système alternatif à la mobilité automobile. Ils suggèrent à la puissance publique autant de voies d'action alternatives au déploiement de la norme de mobilité automobile.

Many poor households cannot meet the requirements of automotive mobility. They suffer great inequalities in their daily mobility, especially when they live away from urban centers, in areas where the provision of public transport and local amenities are reduced. Nevertheless, a normative interpretation in terms of shortages, based on the observation of low mobility capacity, underestimates the concrete mobility practices of poor households, and secondly how these households bypass the injunction of mobility required of them. This set of alternative practices – be they tactics, strategies, and projects – can substitute expensive automotive mobility with a set of resources drawn fundamentally from spatial proximity. This article aims to analyze the diversity of these practices, their quantitative importance and nesting, for the case of Paris suburban and periurban areas. To conclude, it draws how the variety of adjustments exhibited by poor households could be taken into account by public action.

Los hogares pobres que viven en territorios poco densos no pueden asumir la movilidad automóvil que la mayoría de la población efectúa. Sin embargo estas desigualdades de movilidad cotidiana no deben ocultar las diversas maneras de enfrentarlas. Este artículo propone destacar la diversidad de estos ajustes, subrayar en qué medida permiten oponerse a las desigualdades de acceso a los recursos y mostrar cómo se complementan los unos a los otros. El artículo cruza un análisis cuantitativo del censo con encuestas cualitativas en distintos terrenos con fin de alumbrar la situación y las prácticas de los hogares pobres viviendo en la periferia de la región parisina. Pone en evidencia la importancia y complementariedad de las tácticas de movilidad cotidiana, de las estrategias residenciales y de los proyectos de arraigo local. Estos tres tipos de ajustes forman un sistema alternativo a la movilidad automóvil. Cada tipo de ajuste sugiere una pista de acción pública alternativa al despliegue de la norma de movilidad automóvil.

INDEX

Keywords : daily mobility, poverty, spatial inequality, social inequalities, actors' strategy, territorial policies

Mots-clés : mobilité quotidienne, pauvreté, inégalité spatiale, inégalité sociale, stratégie d'acteur, politiques territoriales

Palabras claves : movilidad cotidiana, pobreza, desigualdad espacial, desigualdad social, estrategia de actor, políticas territoriales

AUTEURS

YVES JOUFFE

École des Ponts ParisTech,
UMR LVMT, Chargé de recherche contractuel,
yves.jouffe@gmail.com

DAVID CAUBEL

CEREMA, Direction Territoriale Centre Est,
Département Mobilités, Chef de projet Villes durables,
david.caubel@cerema.fr

SYLVIE FOL

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne,
UMR Géographie-Cités, Professeure des universités,
sfol@univparis1.fr

BENJAMIN MOTTE-BAUMVOL

Université de Bourgogne-Franche-Comté,
UMR THÉMA, Maître de conférences,
benjamin.motte@u-bourgogne.fr