



HAL
open science

Prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine : une comparaison des villes intermédiaires européennes

Cédric Fandio

► To cite this version:

Cédric Fandio. Prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine : une comparaison des villes intermédiaires européennes. Sociologie. Université de Lyon, 2022. Français. NNT : 2022LYSET008 . tel-04080680v2

HAL Id: tel-04080680

<https://hal.science/tel-04080680v2>

Submitted on 8 Jun 2023

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.



N°d'ordre NNT : 2022LYSET008

THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON
opérée au sein de
l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat

ÉCOLE DOCTORALE SCIENCES SOCIALES ED 483
LABORATOIRE AMÉNAGEMENT ÉCONOMIE TRANSPORTS
Et
UMR TERRITOIRES

Spécialité : Aménagement de l'espace, urbanisme

soutenue publiquement
Le 24/05/2022
par

Cédric Ludovic FANDIO

**PRISE EN COMPTE DE L'ÉQUITÉ SOCIALE DANS LES POLITIQUES DE MOBILITÉ
URBAINE : UNE COMPARAISON DES VILLES INTERMÉDIAIRES EUROPÉENNES**

Sous la direction de Jean-Pierre Nicolas, et co-encadré par Christophe Déprés

Devant le jury composé de :

Mme Hélène Mainet, Professeure des Universités, Université Clermont Auvergne, **Présidente**

Mme Nadine Machikou, Professeure des Universités, Université de Yaoundé II, **Rapporteure**

M. Maxime Huré, Maître de Conférences HDR, Université de Perpignan Via Domitia, **Rapporteur**

M. Dominique Mignot, Chercheur HDR, ICPEF, Université Gustave Eiffel, **Examineur**

M. Jean-Pierre Nicolas, Directeur de Recherche CNRS, Université de Lyon, **Directeur de thèse**

M. Christophe Déprés, Maître de Conférences HDR, VetAgro Sup, **Co-encadrant de thèse**

M. Patrick Ferri, Ancien Directeur du Service Offres de Mobilité et Territoires, Syndicat Mixte des Transports en de l'Agglomération Clermontoise, **Expert Invité**

« La faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs. »

REMERCIEMENTS

Je voudrais tout d'abord remercier M. François Rage, Président du SMTC-AC, pour m'avoir accueilli au sein de la structure dont il a la charge dans le cadre de cette thèse.

Ensuite, j'adresse ma profonde gratitude à mon Directeur de thèse Jean-Pierre Nicolas, pour sa disponibilité, son attention, et son éclairage tout au long du déroulement de ce travail, ainsi qu'à mon Co-encadrant Christophe Déprés qui m'encadre depuis 2015, année d'obtention de mon Master 2 en Économie du développement durable. Je lui suis extrêmement reconnaissant pour ses conseils, son dévouement, ses encouragements et sa contribution à la réalisation de cette thèse.

Je remercie également tout particulièrement mon Responsable administratif Patrick Ferri pour les nombreux éclairages scientifiques qu'il m'a apportés pendant cette recherche, ses précieuses orientations, ainsi que l'excellente collaboration qui m'a permis d'apprendre beaucoup de choses sur le fonctionnement d'une collectivité territoriale.

Je tiens aussi à exprimer ma sincère reconnaissance à M. Jean-Yves Bechler, Directeur général du SMTC-AC, pour l'accompagnement et le soutien dont il a fait preuve à mon rencontre durant ces 6 années de thèse. Je voudrais aussi chaleureusement remercier toute l'équipe du SMTC-AC pour leur gentillesse et le temps qu'elle m'a accordés durant ces années. Et particulièrement les agents du Service Offre de Mobilités et Territoires, dont l'accueil et la sympathie m'ont beaucoup touché.

Je ne saurais terminer cette phase de remerciements sans avoir une pensée émue pour mes amis et frères de l'Église des Assemblées de Dieu de Clermont-Ferrand en France, ainsi que de la Mission du Plein Évangile d'Éleveur au Cameroun. Merci à vous Valère, Christian, Léandre, Cissé, Bleck, Djovan, Jacques, Pascal (...), pour votre amitié, votre soutien constant, et vos encouragements. Merci particulier également à Sylvie et Pascaline pour m'avoir aidé à relire ce manuscrit de thèse.

En enfin, j'adresse ma profonde gratitude à ma famille, notamment ma sœur aînée Elvira qui a toujours été à mes côtés depuis le décès de nos parents, ainsi qu'à ma tante Mama Jeannette, mes oncles Papa Pierre et Tonton Téléphore, ainsi que mes cousins Tonton, Chantal, et Félix, dont les soutiens ont été décisifs pour moi à mon arrivée en France.

Merci infiniment à toutes et tous, que notre Dieu vous bénisse infiniment !!

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité

AOMU : Autorité Organisatrice de Mobilité Urbaine

SMTC-AC : Syndicat Mixte des Transports en commun de l'Agglomération Clermontoise

AUF : Aire Urbaine Fonctionnelle

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement économiques

TER : Train Express Régionaux

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

EPIC : Établissement Public Industriel et Commercial

AURA : Auvergne-Rhône-Alpes

API : Agglo Pays d'Issoire

CAM : Clermont Auvergne Métropole

RLV : Riom Limagne et Volcans

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

PDU : Plan de Déplacements Urbain

SNCF : Société Nationale des Chemins de fer Français

AOT : Autorité Organisatrice de Transports

TAD : Transport à la Demande

PMR : Personne à Mobilité Réduite

T2C : Transport en Commun de l'agglomération clermontoise

CCAS : Centre Communal d'Action Sociale

Atmo Auvergne : Association de Surveillance de la Qualité de l'Air en Auvergne

AURCA : Agence d'Urbanisme Catalane Pyrénées Méditerranée

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

PMM : Perpignan Méditerranée Métropole

APF handicap : Association des Paralysés de France

GIHP : Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques

PCM : Plans Communaux de Mobilité

PCIM : Plan intercommunal de mobilité

IDÉA : Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement du territoire

SNCF : Société nationale de chemin de fer

TEC : Transport En Commun

SRWT : Société Régionale wallonne du Transport

AO : Autorité Organisatrice

AOT : l'Autorité Organisatrice du Transport

OTW : Opérateur de Transport de Wallonie

SPW : Services Public de Wallonie

CAWAB : Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles

DfT : *Department for Transport*

VLS : Vélo Libre-Service

RÉSUMÉ

Plusieurs facteurs favorisent ou au contraire limitent la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine. Selon le cas, cela participe soit à plus de justice sociale, soit à accroître les inégalités sociales et/ou territoriales. Parmi ces facteurs, la conception que les acteurs impliqués dans la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine se font des finalités que doivent poursuivre ces politiques, détermine la manière dont cette équité est prise en compte. Dès lors, la mise œuvre d'une politique de mobilité urbaine diffère fondamentalement selon la vision de la justice sociale que les acteurs en ont, et donc des finalités sociales ou économiques que ceux-ci considèrent qu'elle doit poursuivre. Par ailleurs, si cette question a déjà pu être abordée dans les grandes agglomérations, ceci est beaucoup moins le cas dans les villes de taille moins importante. Pour rendre compte de ces différences et analyser la manière dont les acteurs locaux appréhendent les enjeux sociaux dans les politiques de mobilité de leur territoire, cette thèse s'est intéressée au cas de quatre villes intermédiaires à l'échelle européenne, dotées de sensibilités culturelles différentes relatives à chaque contexte national et local, ainsi qu'à leur système de gouvernance de la mobilité. Il s'agit des aires urbaines de Clermont-Ferrand et de Perpignan en France, de Mons en Belgique, et de Norwich en Grande-Bretagne. Une série d'entretiens semi-directifs a été réalisée auprès des acteurs de mobilité urbaine de ces quatre territoires, dont 17 acteurs à Clermont-Ferrand, 14 acteurs à Perpignan, 11 acteurs à Mons, et 9 acteurs à Norwich. Les discours recueillis ont été ensuite analysés grâce à une grille d'analyse construite à partir des principales théories de la justice sociale que sont l'utilitarisme, le libéralisme égalitaire de Rawls, et l'approche par les capacités de Sen. À l'issue de l'analyse, il se dégage quatre principaux enjeux de mobilité urbaine qui se rapportent aux problématiques environnementales, économiques, et sociales de l'action publique : il s'agit des enjeux d'accessibilité du territoire, des enjeux tarifaires, des enjeux liés à l'amélioration de la performance du transport en commun et la réduction de la place de la voiture, et enfin des enjeux d'accompagnement des publics fragiles et d'accès des PMR au système de transport. Ces enjeux renvoient à différentes visions de la justice sociale correspondant aux trois principales théories de la justice sociale. Et parmi les acteurs interrogés, les problématiques économiques et environnementales apparaissent prédominantes par rapport aux problématiques sociales.

Mots clés : Mobilité urbaine, Théories de la Justice sociale, Inégalités sociales, Accessibilité, Transport durable, John Rawls, Villes intermédiaires, Villes moyennes, Comparaison européenne, Équité sociale, Acteurs, Territoires, Clermont-Ferrand, Perpignan, Mons, Norwich

ABSTRACT

There are several factors that promote or limit the consideration of social equity in urban mobility policies. Depending on the case, this either contributes to more social justice or to increasing social and/or territorial inequalities. One of these factors is the conception that the actors involved in the implementation of urban mobility policies have of the aims that these policies should pursue, which determines the way in which this equity is taken into account. Therefore, the implementation of an urban mobility policy differs fundamentally according to the vision of social justice that the actors have of it, and therefore of the social or economic goals that they consider it should pursue. Furthermore, while this issue has already been addressed in large cities, this is much less the case in smaller cities. In order to account for these differences and to analyse the way in which local actors apprehend the social stakes in the mobility policies of their territory, this thesis has focused on the case of four small or medium-sized towns on a European scale, with different cultural sensitivities relating to each national and local context, as well as to their system of governance of mobility. These are the urban areas of Clermont-Ferrand and Perpignan in France, Mons in Belgium, and Norwich in Great Britain. A series of semi-structured interviews were conducted with urban mobility stakeholders in these four areas, including 17 stakeholders in Clermont-Ferrand, 14 stakeholders in Perpignan, 11 stakeholders in Mons, and 9 stakeholders in Norwich. The collected discourses were then analysed using an analysis grid based on the main theories of social justice, namely utilitarianism, Rawls' egalitarian liberalism and Sen's capability approach. At the end of the analysis, four main urban mobility issues emerge which relate to the environmental, economic and social problems of public action: these are issues of territorial accessibility, issues of pricing, issues related to improving the performance of public transport and reducing the role of the car, and finally issues of support for vulnerable groups and access to the transport system for PRMs. These issues refer to different visions of social justice corresponding to the three main theories of social justice. And among the actors interviewed, economic and environmental issues appear to predominate over social issues.

Keywords: Urban Mobility, Theories of social Justice, Social inequalities, Accessibility, Accessibility, Sustainable transport, John Rawls, small or medium-Sized towns, European comparison, Social equity, Actors, Territories, Clermont-Ferrand, Perpignan, Mons, Norwich

SOMMAIRE

| | |
|---|------------|
| REMERCIEMENTS | 3 |
| SIGLES ET ABRÉVIATIONS | 4 |
| RÉSUMÉ | 6 |
| ABSTRACT | 7 |
| TABLES DES ILLUSTRATIONS | 10 |
| TABLE DES FIGURES..... | 10 |
| TABLE DES CARTES..... | 10 |
| TABLE DES GRAPHIQUES | 10 |
| TABLE DES TABLEAUX..... | 10 |
| TABLE DES PHOTOS | 11 |
| INTRODUCTION GÉNÉRALE | 13 |
| 1. CONTEXTE SOCIÉTAL DE LA RECHERCHE : LA MONTEE EN PUISSANCE DES ENJEUX SOCIAUX DANS LES POLITIQUES DE MOBILITE URBAINE EN EUROPE ET EN FRANCE | 13 |
| 2. CONTEXTE SCIENTIFIQUE DE LA RECHERCHE : LES ENJEUX SOCIAUX DE MOBILITE URBAINE ENCORE PEU ABORDES AU NIVEAU DES VILLES INTERMEDIAIRES EUROPEENNES | 14 |
| 3. ÉLÉMENTS DE PROBLEMATISATION ET QUESTIONS DE RECHERCHE | 16 |
| 4. MÉTHODOLOGIE DE LA THESE | 20 |
| I^{ÈRE} PARTIE : ÉQUITÉ : DE SA DÉFINITION À SA DÉCLINAISON DANS LA MOBILITE URBAINE | 29 |
| CHAPITRE I : ÉQUITÉ ET MOBILITE URBAINE : DE QUOI PARLE-T-ON ? | 31 |
| I. QU'EST-CE QUE L'ÉQUITÉ ? | 31 |
| II. L'ÉQUITÉ EN TANT QUE VALEUR NORMATIVE DU JUSTE DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE URBAINE | 45 |
| CONCLUSION | 49 |
| CHAPITRE II : UNE PRISE EN COMPTE DIFFÉRENTE DE L'ÉQUITÉ SOCIALE SUIVANT LES CONTEXTES TERRITORIAUX | 51 |
| I. COMPARER DES VILLES COMPARABLES SUR LA BASE DE CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AUX VILLES INTERMÉDIAIRES EUROPEENNES | 52 |
| II. UNE COMPARAISON ENTRE VILLES INTERMÉDIAIRES EUROPEENNES AUX CONTEXTES CULTURELS ET INSTITUTIONNELS DISTINCTS | |
| 60 | |
| CONCLUSION | 67 |
| CHAPITRE III : MÉTHODOLOGIE D'APPROCHE COMPARATIVE DES VILLES INTERMÉDIAIRES EUROPEENNES | 69 |
| I. LE CHOIX DES VILLES | 70 |
| II. LE CHOIX DES ACTEURS RENCONTRES | 76 |
| III. GUIDE D'ENTRETIEN ET GRILLE D'ANALYSE DES ENTRETIENS | 79 |
| CONCLUSION | 84 |
| II^{ÈME} PARTIE : MONOGRAPHIES DES VILLES INTERMÉDIAIRES EUROPEENNES : CLERMONT-FERRAND, PERPIGNAN, MONS, ET NORWICH | 86 |
| CHAPITRE IV : L'AIRE URBAINE DE CLERMONT-FERRAND | 87 |
| I. ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTÉRISANT L'AIRE URBAINE CLERMONTOISE | 87 |
| II. DISCOURS DES ACTEURS DE L'AIRE URBAINE CLERMONTOISE | 104 |
| CONCLUSION | 118 |
| CHAPITRE V : L'AIRE URBAINE DE PERPIGNAN | 121 |

| | |
|--|------------|
| I. ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTERISANT L' AIRE URBAINE PERPIGNANAISE..... | 121 |
| II. DISCOURS DES ACTEURS DE L' AIRE URBAINE PERPIGNANAISE | 136 |
| CONCLUSION | 151 |
| CHAPITRE VI : L' AIRE URBAINE DE MONS..... | 155 |
| I. ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTERISANT L' AIRE URBAINE MONTOISE | 156 |
| II. DISCOURS DES ACTEURS DE L' AIRE URBAINE MONTOISE | 167 |
| CONCLUSION | 177 |
| CHAPITRE VII : L' AIRE URBAINE DE NORWICH | 180 |
| I. ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTERISANT L' AIRE URBAINE DE NORWICH..... | 181 |
| II. DISCOURS DES ACTEURS DE L' AIRE URBAINE DE NORWICH | 190 |
| CONCLUSION | 203 |
| CHAPITRE VIII : COMPARAISON DES QUATRE VILLES ETUDIEES : DES CONTEXTES AUX DIRES D' ACTEURS | 206 |
| I. DES CARACTERISTIQUES GENERALES COMMUNES..... | 207 |
| II. DES SYSTEMES DE GOUVERNANCE SPECIFIQUES QUI IMPACTENT DIFFEREMMENT LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX SOCIAUX DE MOBILITE URBAINE | 216 |
| III. DES POLITIQUES DE MOBILITE URBAINE CADREES PAR LE REFERENTIEL NEOLIBERAL | 221 |
| IV. DES ENJEUX ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX QUI PREDOMINENT PAR RAPPORT AUX ENJEUX SOCIAUX | 223 |
| CONCLUSION | 235 |
| CONCLUSION GÉNÉRALE | 237 |
| 1- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN CONCEPTUEL ET THEORIQUE | 237 |
| 2- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN METHODOLOGIQUE..... | 238 |
| 3- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN EMPIRIQUE | 239 |
| 4- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN DE L' ACTION ET DE L' AIDE A LA DECISION | 242 |
| BIBLIOGRAPHIE | 245 |
| ANNEXES | 261 |
| ANNEXE 1 | 261 |
| ANNEXE 2..... | 263 |
| ANNEXE 3..... | 264 |
| ANNEXE 4..... | 265 |
| ANNEXE 5..... | 266 |
| ANNEXE 6..... | 267 |
| ANNEXE 7..... | 268 |
| ANNEXE 8..... | 269 |
| ANNEXE 9..... | 270 |

Tables des illustrations

Table des figures

| | |
|--|-----|
| Figure 1 : Typologie des AUF européennes | 72 |
| Figure 2 : Les EPCI du Scot du Grand Clermont avant leur fusion en 2016..... | 95 |
| Figure 3 : Les EPCI du Scot de la Plaine du Roussillon..... | 128 |

Table des cartes

| | |
|--|-----|
| Carte 1: Aire urbaine clermontoise formée autour de l'agglomération clermontoise | 88 |
| Carte 2: Répartition des quartiles de revenus médians déclarés au sein de l'aire urbaine clermontoise | 91 |
| Carte 3: Aire urbaine de Perpignan constituée autour de l'agglomération perpignanaise..... | 123 |
| Carte 4: Répartition des quartiles de revenus médians déclarés au sein de l'aire urbaine perpignanaise..... | 126 |
| Carte 5: Aire urbaine de Mons constituée autour de la commune de Mons | 157 |
| Carte 6: Répartition des quartiles de revenus médians déclarés au sein de l'aire urbaine de Mons..... | 159 |
| Carte 7: Aire urbaine de Norwich constituée autour de l'agglomération de Norwich | 182 |
| Carte 8: La morphologie des 4 aires urbaines étudiées : une organisation hiérarchique autour de leurs communes-centres | 208 |

Table des Graphiques

| | |
|---|-----|
| Graphique 1: Pyramides des âges de l'aire urbaine clermontoise | 90 |
| Graphique 2: Pyramides des âges de l'aire urbaine perpignanaise..... | 125 |
| Graphique 3: Pyramides des âges de l'aire urbaine montoise | 158 |
| Graphique 4: Pyramides des âges de l'aire urbaine de Norwich | 183 |
| Graphique 5: Structure des âges au sein des populations des 4 aires urbaines étudiées..... | 211 |
| Graphique 6: Répartition des secteurs d'activité | 214 |
| Graphique 7: Répartition des modes de transports dans les déplacements domicile-travail au sein des 4 aires urbaines étudiées | 215 |
| Graphique 8: Répartition des visions de la justice sociale dans les 4 AUF | 234 |

Table des tableaux

| | |
|---|-----|
| Tableau 1: 34 AUF à dominante de "services" entre de 100.000 à 500.000 habitants en FR, BE et UK..... | 74 |
| Tableau 2 : Répartition des 51 acteurs rencontrés selon leur fonction et leur ancrage territorial..... | 78 |
| Tableau 3 : Grille d'analyse du discours des acteurs | 84 |
| Tableau 4 : Les 17 acteurs rencontrés au sein de l'aire urbaine clermontoise et leur niveau territorial | 105 |
| Tableau 5 : 14 acteurs rencontrés au sein de l'AUF de Perpignan | 137 |
| Tableau 6 : 11 acteurs rencontrés au sein de l'aire urbaine montoise..... | 167 |
| Tableau 7 : 9 acteurs rencontrés au sein de l'aire urbaine de Norwich..... | 191 |
| Tableau 8 : Densité pondérée des 4 aires urbaines étudiées | 209 |
| Tableau 9 : Taille de la population des 4 aires urbaines étudiées | 210 |
| Tableau 10 : Croissance démographique des 4 aires urbaines étudiées..... | 210 |
| Tableau 11 : Taux migratoire des 4 aires urbaines étudiées | 211 |
| Tableau 12 : Coefficient interquartile des revenus déclarés des 3 aires urbaines françaises et belge | 213 |
| Tableau 13 : Taux de chômage des 4 aires urbaines étudiées..... | 213 |
| Tableau 14 : Nombre de voitures immatriculées en 2016 pour 1000 habitants au sein des 4 aires urbaines étudiées | 216 |

Table des Photos

| | |
|--|-----|
| Photo 1: Borne de covoiturage dynamique dans la ville de Clermont-Ferrand | 112 |
| Photo 2: Arrêt de tramway « Lycée Lafayette » accessible aux PMR..... | 113 |
| Photo 3: Atelier de formation en mobilité auprès de populations fragiles effectué par un conseiller en mobilité du SMTC-AC..... | 114 |
| Photo 4: Gare multimodale de Perpignan | 132 |
| Photo 5: Bus et P'tit Bus Sankeo | 134 |
| Photo 6: Accessibilité des PMR des Bus Sankeo | 147 |
| Photo 7: Accessibilité basique pour PMR de l'arrêt du bus et du bus TEC Hainaut | 174 |
| Photo 8: Abri vélo de la gare de Norwich..... | 188 |
| Photo 9: Arrêt de bus aménagé du centre-ville de Norwich (à droite) et arrêt de bus non aménagé dans le périurbain (à gauche)..... | 193 |
| Photo 10: <i>Park and Ride</i> de l'AUF de Norwich | 200 |

**Je dédie cette thèse de doctorat à mes bien-aimés parents
FANDIO Emmanuel et NGANGOUA Hélène...**

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Contexte sociétal de la recherche : la montée en puissance des enjeux sociaux dans les politiques de mobilité urbaine en Europe et en France

Les inégalités sociales ont augmenté dans la plupart des pays de l'OCDE ces dernières années, après un reflux général des politiques de redistribution aux conséquences négatives sur la répartition des richesses. Cependant, il n'en a pas toujours été ainsi. En effet, dans les premières décennies de l'après-guerre, l'inégalité des revenus a diminué dans plusieurs pays européens, à la faveur d'une expansion de l'État-providence et des prestations sociales, de la hausse de la part des salaires, l'instauration de négociations collectives, ou encore la mise en place d'un impôt progressif sur le revenu (Atkinson, 2016 ; Piketty, 2013). Face à l'accroissement de ces inégalités, les préoccupations d'équité sociale ont progressivement émergé comme priorités des instances européennes, notamment dans le domaine des transports urbains, modifiant l'attitude de la Commission Européenne dans ce domaine. Il y a encore un peu plus d'une dizaine d'années, son approche était influencée par le principe de « subsidiarité », c'est-à-dire éviter de s'impliquer dans les politiques qui pourraient raisonnablement être menées au niveau national, régional, ou local. De fait, les "Sustainable Urban Planning Mobility" initiés par l'Union Européenne, mettent davantage l'accent sur le développement d'une vision à long terme, la participation des citoyens et des parties prenantes tout au long du processus, en précisant les objectifs liés à tous les aspects de la durabilité, et en développant des mesures efficaces, sans emphase excessive sur les solutions basées sur l'offre. Le souci d'une mobilité soutenable devient ainsi désormais largement partagé en Europe.

En France, 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), qui instaure le droit au transport, défini comme étant le droit « *de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* »¹. Ce droit au transport a été réaffirmé par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU), votée en décembre 2000. De même, la loi d'orientation des mobilités (LOM) adoptée en fin 2019 vise, en étendant à tout le territoire le périmètre des autorités organisatrices de mobilités (AOM), à éviter que le paysage institutionnel des mobilités comporte des « zones blanches » où aucune solution intégrée de mobilité ne serait proposée aux habitants. Ainsi, en prévoyant que l'ensemble du territoire devra être couvert par une AOM, elle donne la possibilité aux Communautés de communes de

¹ Chapitre 1, articles 1 et 2 de la loi LOTI

choisir de prendre la compétence, ou de la laisser, par défaut, à la Région. En effet, dans de nombreux territoires, la dépendance à l'automobile est importante et contraint les budgets. Dans son étude mobilité de janvier 2021, l'INSEE relatait qu'« en 2017, 74 % des actifs en emploi qui déclarent se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail utilisent leur voiture, 16 % prennent les transports en commun et 8% ont recours aux modes de transport doux (6 % la marche et 2 % le vélo). Pour des distances inférieures à 5 kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements domicile-travail »².

Au vu de ces enjeux, la mise en évidence du lien entre mobilité urbaine et équité sociale dans cette thèse a pour objectif d'apporter des informations utiles et nécessaires aux prises de décisions au sein de l'action publique territoriale européenne et française. Les résultats de cette recherche pourront ainsi être utilisés par les autorités locales, nationales, et régionales (collectivité territoriale, autorité organisatrice de mobilité urbaine, État, Commission Européenne...) afin d'aider à définir de nouvelles politiques tenant davantage compte de l'équité sociale. Ils serviront tout particulièrement d'aide à la décision pour les élus de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine (AOMU) de l'agglomération clermontoise, dénommée Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), qui est la structure ayant financé cette thèse dans le cadre d'un contrat doctoral Cifre, établi avec l'Unité Mixte de Recherche (UMR) « Laboratoire Aménagement Économie Transports » de l'Université de Lyon, et l'UMR « Territoires » de l'Université Clermont Auvergne.

Métropole de l'ouest de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et capitale du Massif central, Clermont-Ferrand a un projet de territoire qui comprend un axe sur les transports, avec l'ambition de devenir un laboratoire des mobilités innovantes et durables à l'horizon 2032. Son AOMU souhaite mieux connaître les enjeux d'équité sociale dans les pratiques de mobilité sur son ressort territorial, et dans ce cadre, cette thèse Cifre veut explorer les outils et les moyens qui peuvent être mis à sa disposition. De ce fait, ce travail répond aux préoccupations du SMTC-AC qui en est le commanditaire, et dont l'implication garantit une coopération et un transfert entre la sphère universitaire, le monde de l'entreprise, les acteurs du développement et les élus locaux. Il a pour objectif la valorisation des avancées scientifiques auprès de ces derniers, et de permettre sa mise en débat lors de la définition des politiques sociales de mobilité urbaine.

2. Contexte scientifique de la recherche : les enjeux sociaux de mobilité urbaine encore peu abordés au niveau des villes intermédiaires européennes

Cette thèse s'intéresse à la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine à partir d'une analyse comparative entre quatre villes intermédiaires européennes

² INSEE Première n° 1835, janvier 2021

(ESPON, 2006; Aubert et al., 2011). Elle étudie les enjeux sociaux liés aux mobilités des habitants résidant dans ce type de villes aux espaces de proximité peu denses, en lien avec les politiques de mobilité urbaine, d'aménagement, et d'accès à différents services offerts par la société (emploi, éducation, santé, loisirs et autres...) (Mignot et Rosales-Montano, 2006 ; Mignot et al., 2001). Ses résultats visent ainsi à enrichir les connaissances sur les modes de construction de l'urbanité, de la périurbanité, voire de la ruralité et leurs implications sociales pour leurs habitants.

Ainsi, orienté suivant une logique comparative, ce travail explore ce qui est fait en Europe en termes de prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine, avec comme ambition d'apporter des éléments de réflexion en la matière sur les villes intermédiaires françaises et plus spécifiquement ici, pour l'agglomération clermontoise. Cette recherche au niveau européen permet d'étudier comment ces questions émergent dans des contextes culturels voire institutionnels autres que celui de Clermont-Ferrand, et comment elles sont reprises en termes de questionnement au regard de chaque enjeu territorial.

Les espaces de proximité des villes intermédiaires présentent certaines caractéristiques communes. Leurs faibles densités (populations et activités) impliquent une faible densité de desserte par les transports en commun. Ne pas avoir d'accès à la voiture y crée plus de problèmes qu'ailleurs, et l'usage intensif de la voiture au quotidien représente un poids financier important pour les ménages aux ressources modestes. Dans ces territoires en déficit d'infrastructures et de desserte en transports collectifs et où l'emploi est plus diffus que dans les grandes agglomérations, l'accès à la voiture est bien plus crucial que dans les grandes métropoles, quitte à y consacrer une part significative de ses revenus avec les risques de dépendance et de vulnérabilité énergétique que cela peut générer : les habitants de ces espaces sont plus vulnérables que d'autres face aux crises économique, énergétique, et climatique. Détenir une voiture (et souvent plusieurs) y est donc plus nécessaire qu'en zone urbaine dense. C'est particulièrement vrai pour les plus modestes dont la part de budget consacrée aux déplacements, notamment entre le domicile et le travail, peut atteindre jusqu'à 20% (Ferret, et al., 2019 ; Orfeuill et Ripoll, 2015 ; Nicolas et al., 2012).

Face aux difficultés de transport, les urbains disposent de marges de manœuvre diversifiées : aller plus près, recourir aux transports publics, au vélo... Les habitants des espaces de faible densité voient quant à eux leur mobilité du quotidien lié à un mode principal de transport, l'automobile, dont les coûts fixes sont importants (assurance, entretien, renouvellement...), et les coûts variables (carburant) peuvent s'envoler rapidement. L'automobile constitue de fait une dépense incompressible dans un contexte où existent souvent d'autres dépenses incompressibles (remboursements d'emprunts pour l'accession à la propriété par exemple), et où les revenus peuvent varier fortement avec les accidents de la vie (chômage, divorce...) (Orfeuill et Ripoll, 2015 ; Calvet L et Marical F, 2011; Mignot et Rosales-Montano, 2009). Par ailleurs, le secteur des transports est, en France, le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre ne diminuent pas

en raison de l'accroissement des déplacements carbonés et en dépit de l'amélioration de la performance énergétique du matériel et infrastructures de transport. Il est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, responsable de 29% des émissions nationales en 2017. En outre, plus de quarante-cinq mille personnes meurent prématurément chaque année en France du fait de la pollution atmosphérique dont le trafic automobile est en partie responsable³.

En conséquence, la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine dans un territoire relève d'une pluralité d'enjeux d'ordre environnemental, économique, et social, revêtant un caractère d'autant plus spécifique quand il s'agit des villes intermédiaires, qui sont démographiquement, morphologiquement et fonctionnellement différentes des grandes agglomérations et métropoles. Elles constituent un objet d'étude scientifique original alors même que les travaux sur le sujet, en lien notamment avec les questions d'équité sociale dans les transports, sont encore peu nombreux en France comme en Europe.

3. Éléments de problématisation et questions de recherche

Le thème de l'équité sociale, souvent abordé sous l'angle du « social exclusion » dans la littérature anglo-saxonne, appliqué au champ des politiques publiques et plus particulièrement dans le domaine des transports, tend à s'inscrire dans l'agenda politique de nombreux gouvernements locaux et à faire l'objet d'un intérêt croissant de la part des chercheurs. La notion est généralement abordée sous l'angle de l'accessibilité territoriale par des travaux développant ainsi une approche basée principalement sur la localisation et sur les individus (Church et al., 2000; Preston et Rajé, 2007 ; Mackett et al., 2008, Caubel, 2006). Suivant cette perspective, l'équité sociale dans les transports est une construction multidimensionnelle associant des facteurs qui entraînent une difficulté à participer à des activités (l'emploi et les services), empêchant les individus d'être considérés comme des membres à part entière de la société, et intégrant des dimensions liées à l'emplacement, à l'accès à la mobilité, et à leurs limites personnelles (c'est-à-dire physique, sociale et psychologique) (Delbosc et Currie, 2011 ; Mignot et Rosales-Montano, 2009).

Church et al. (2000) identifient ainsi sept caractéristiques du système de transport qui contribuent ou sont liées à l'exclusion. Celles-ci concernent : (i) les obstacles physiques au système de transport, y compris le manque d'infrastructures pour les personnes en situation de handicap ; (ii) l'exclusion liée à la localisation géographique – la distance entre le domicile d'une personne et l'infrastructure de transport ; (iii) l'exclusion liée à la distance vis-à-vis des services essentiels tels que les écoles, les zones d'emploi, et les services de santé ; (iv) l'exclusion liée au

³ « Rapport annuel 2016 de Santé publique France : une année au service de la santé des populations », santepubliquefrance.fr, 2017. Cependant, en 2020, l'Agence européenne de l'environnement a revu son estimation de cette mortalité annuelle et l'a significativement minoré à 300.000 personnes à l'échelle européenne et 30.000 personnes en France – alors qu'on parlait de 48.000 morts annuels en France jusque-là.

coût du transport (tarification) ; (v) l'exclusion liée aux contraintes temporelles qui réduisent le temps disponible pour se déplacer, incluant les éléments en lien avec les horaires de travail comme les horaires décalés ; (vi) l'exclusion fondée sur la peur - craintes pour la sécurité personnelle qui limite l'utilisation des services de transport, autoconfinement social et territorial ; et (vii) l'exclusion de certains espaces - certains groupes sont interdits d'utilisation des espaces publics en raison de discriminations (raciale par exemple).

D'autres auteurs mettent davantage l'accent sur les facteurs individuels, qui sont pour eux tout aussi essentiels pour déterminer l'accès d'une personne à diverses opportunités. Dans cette optique, Delbosc et Currie (2011) ont analysé les mesures autodéclarées des difficultés de mobilité et leur relation avec l'exclusion, et ont identifié les difficultés liées à l'accès au système de transport, ainsi qu'à la dépendance à l'égard des autres (besoin d'assistance). De même, une approche plus holistique prend en compte les interactions entre les personnes, les activités qu'elles souhaitent ou doivent mener, ainsi que leurs options de transport. Suite à cette réflexion, Grieco (2006) propose trois dimensions d'analyse de l'exclusion des transports, qui recourent également les caractéristiques proposées par Church et al. (2000). Il s'agit des mesures basées sur le lieu, sur les catégories sociales, et sur la personne. Burchardt et coll. (1999) suggèrent en outre que la lutte contre l'exclusion dans les transports doit promouvoir la citoyenneté et permettre aux individus de participer au processus d'élaboration des politiques publiques. Cela signifie engager le public dans des discussions pertinentes pour la politique des transports.

D'autres auteurs tels que Frei et al. (2009) affirment que les réseaux sociaux d'un individu sont un domaine particulièrement important de l'étude sur l'exclusion sociale, en ce sens qu'ils sont généralement considérés comme le principal moyen pour les individus et les communautés de maintenir leur capital social. Plus fort est le réseau social, plus élevé est le niveau de capital social et plus importante est la capacité d'accéder à des opportunités et des ressources. L'étude a identifié que la propriété d'une voiture (et la mobilité associée que cela offre) a eu un effet positif sur la taille et la force des réseaux sociaux des enquêtés. En effet, étant moins ancré à un emplacement physique et aussi plus souple professionnellement, cela a également un effet positif sur la taille du réseau social d'une personne.

Dans une étude norvégienne, Priya Uteng (2009) a utilisé une combinaison de méthodes quantitative et qualitative pour comprendre les tendances de la mobilité et de l'exclusion liée au transport dans un groupe spécifique de la population norvégienne, à savoir les femmes non occidentales immigrées. Elles ont été identifiées comme particulièrement isolées de la participation économique et sociale dominante dans la société norvégienne. Surtout, cette étude montre la manière dont des espaces ethniquement divisés façonnent à la fois un sentiment d'appartenance et de différence, incluant la langue, les codes de conduite, les systèmes de valeurs et les réseaux sociaux, qui ont peu ou rien à voir avec les transports ou l'aménagement du

territoire. Elle fait valoir que dans ce contexte, la mobilité entraîne un confinement personnel très intériorisé qui agit contre l'intégration.

Currie et al. (2009) ont exploité les données de l'Enquête sur les déplacements des ménages dans l'État de Victoria en Australie, pour mesurer empiriquement les liens entre difficultés de transport (sur un certain nombre de dimensions autodéclarées), l'exclusion sociale (en utilisant des indicateurs préétablis de revenus, le chômage, l'engagement politique, la participation et le soutien social), et le bien-être. Leur analyse montre une relation positive entre le transport et l'exclusion comme étant très significative statistiquement. Fait intéressant, les auteurs n'ont toutefois trouvé aucune relation significative entre les déplacements réalisés et les expériences autodéclarées de difficultés de transport. C'est-à-dire que les personnes qui se sont beaucoup déplacées, étaient tout aussi susceptibles de déclarer des difficultés de mobilité, que celles qui ont eu une faible mobilité. Il a été déterminé que cela était largement dû à la réduction du temps alloué aux déplacements du fait de tâches ménagères, de garde d'enfants, ou de cumuls d'emplois (Church et al., 2000), qui peut affecter les personnes à revenus élevés ainsi que celles économiquement moins actives. Ceci semble corroborer la thèse énoncée par Barry (2002), selon laquelle des personnes plus favorisées peuvent également subir de l'exclusion sociale et de l'isolement physique. Fotel (2006) souligne dans ses travaux la contribution de l'automobilité aux processus d'inégalité. Elle nous dit que l'impact des effets négatifs de l'usage de la voiture, comme la congestion, la pollution ou le bruit, est socialement distribué, et ceci de manière inégale. À ses yeux, les structures urbaines d'inégalités ont un véritable effet dans la matérialisation de la mobilité sur la sphère sociale.

De même, Jemelin al. (2007) ont présenté un travail comparatif conséquent, à la fois spatial et temporel, analysant les « inégalités sociales d'accès au centre des villes » en fonction des politiques de transport qui y sont menées. Dans cette optique, les auteurs analysent les évolutions de ces dernières décennies, dans l'accès au centre urbain de huit agglomérations françaises et suisses, aux politiques de transport (stationnement, transport public) qualifiées dans cette étude de contrastées, tout en prenant en compte les spécificités et l'histoire propre à chaque contexte urbain. Il s'agit des agglomérations de Lyon, Grenoble, Rennes, Strasbourg, Berne, Lausanne, Genève et Zurich. Leurs travaux montrent, si besoin était, la richesse des différentes approches, qualitative et quantitative, menées autour des problématiques d'inégalité et de mobilité. Leur mise en perspective permet de réinterroger les résultats obtenus et les matériaux recueillis, d'apporter du sens à des données statistiques désincarnées, et de fonder ou valider empiriquement des interprétations qui découlent de résultats obtenus sur un petit nombre d'observations.

Maksim (2011) dans sa thèse de doctorat, utilise également un dispositif comparatif afin d'étudier les politiques de déplacement urbain dans les agglomérations de Genève, Berne, Clermont-Ferrand et Grenoble. Son but est de mettre en évidence le lien entre les comportements de mobilité quotidienne des populations vulnérables et les politiques de déplacements urbains qui

ont été menées ces dernières décennies. À cet effet, elle combine des approches qualitatives de la mobilité et de la vie quotidienne (à travers les entretiens), l'analyse temporelle des politiques publiques, ainsi que l'analyse statistique d'enquêtes de mobilité à partir des bases de données issues des enquêtes ménages déplacements de Grenoble en 2002, Clermont-Ferrand en 2003 et des microrecensements transport suisses de 2000. Ce dernier type d'investigation a pour objectif d'informer le matériau qualitatif recueilli, en permettant le repérage quantitatif descriptif des comportements de mobilité quotidienne des trois populations retenues que sont les personnes à faible revenu, les actifs en charge de famille monoparentale, et les personnes âgées.

Dans la même logique, Aubert et al., (2011) comparent quatre villes françaises qualifiées de villes de taille intermédiaire, dont Clermont-Ferrand, Grenoble, Brest, et Bayonne. Ces chercheurs travaillant sur un projet entrepris par la DATAR consacré aux territoires et à la prospective établissent les caractéristiques communes à ces villes de taille intermédiaire, ainsi que les facteurs politiques, économiques, et institutionnels qui les déterminent. Pour ce faire, ils analysent diverses sources statistiques, notamment celles de l'INSEE ainsi que les fichiers sur les revenus fiscaux localisés des Français. Cela permet de déterminer les écarts de revenus entre espaces urbains et espaces ruraux, comme une preuve des différenciations économiques entre les habitants de ces zones. Culver (2017) a quant à lui effectué une analyse qualitative du contenu des documents de 12 projets portant sur la mise en place de lignes de tramway dans 11 villes américaines. Et à la suite de cette analyse, il a dégagé quatre thèmes de mobilité prioritaires, à savoir : le développement économique (référéncé 129 fois), l'image de la ville et de la qualité de vie (référéncé 47 fois), l'amélioration des transports en commun (référéncé 82 fois), et la durabilité (référéncés 14 fois).

Dans la continuité de ces différents travaux, la problématique de l'équité sociale liée aux mobilités des habitants des villes intermédiaires peut être abordée sous différents angles, par exemple la dichotomie spatiale zone urbaine / zone rurale, ou le problème des personnes à faible revenu ou handicapées ayant des difficultés à accéder au système de mobilité urbaine. Cette thèse se propose d'étudier le phénomène en France et en Europe, dans l'optique de mener une analyse comparative des politiques d'inclusion des populations défavorisées, périurbaines ou rurales, dans un contexte où les sociétés occidentales connaissent un accroissement des inégalités sociales depuis la fin des années 1970, et à la faveur de l'émergence d'un modèle néolibéral (Palier et Sured, 2005 ; Sured, 2000 ; Brenner et Théodore, 2002). De fait, ces dernières années, les principales études sur les transports, notamment le transport ferroviaire (Farmer, 2011; Farmer et Noonan, 2014), le transport urbain de bus (Paget-Seekins, 2015), les politiques cyclables (Stehlin, 2015), ou les infrastructures automobiles (Walks, 2015), se sont faites en termes de relation avec le modèle de développement urbain néolibéral, qui toutefois s'exprime différemment selon les contextes locaux (Culver, 2017 ; Paget-Seekins, 2015).

L'ambition de ce travail de thèse est dès lors de répondre aux questions de recherche suivantes :

- Question 1 : Comment la question de l'équité sociale et territoriale est-elle perçue par les acteurs de la mobilité urbaine dans les villes intermédiaires à l'échelle européenne ?
- Question 2 : Comment est-elle aujourd'hui prise en compte dans la mise en œuvre concrète des politiques publiques locales de mobilité urbaine dans ce type de villes, dans un contexte européen où prédomine un modèle de société néolibéral ?
- Question 3 : Quelles sont les perspectives pour une meilleure prise en compte de cette question dans les agglomérations françaises, et particulièrement pour l'aire urbaine clermontoise ?

Afin de traiter ces questionnements, nous formulons plusieurs hypothèses qui sont les suivantes :

- Hypothèse 1 : Bien que confrontées à des enjeux sociaux de mobilité urbaine de même nature, les villes intermédiaires européennes les prennent en compte et les traitent de manière spécifique en fonction de leurs caractéristiques culturelles et institutionnelles propres.
- Hypothèse 2 : La conception et la mise en œuvre des politiques sociales de mobilité urbaine par les acteurs dépendent de leurs visions de la justice sociale et peuvent être rattachées à trois grands courants théoriques issus des travaux des utilitaristes, de Rawls, et de Sen.
- Hypothèse 3 : La fonction ou le statut d'un acteur, ainsi que le territoire qu'il représente, influencent sa vision des enjeux de justice sociale et ses propositions politiques.

4. Méthodologie de la thèse

Cette thèse en aménagement de l'espace et urbanisme se situe au croisement de deux axes méthodologiques qui sont développés à savoir : une méthodologie de comparaison internationale (européenne) des politiques sociales de 4 villes intermédiaires préalablement identifiées (Maurice 1989 ; Paugam et al., 2005), et une démarche qualitative menée à partir d'entretiens semi-directifs réalisés auprès d'une diversité d'acteurs de mobilité urbaine de ces quatre villes. Ce croisement a pour objectif de renseigner le schéma évolutif des dispositifs et instruments d'action publique mobilisés pour résoudre les problèmes sociaux issus de la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine locales, et l'usage qui en est fait. Il veut ainsi établir et questionner le lien entre politiques de mobilité urbaine et effort d'inclusion, en vue d'appréhender les solutions permettant de prendre en compte l'équité sociale dans des villes intermédiaires d'Europe occidentale. Cependant, cette double démarche de comparaison internationale et d'entretiens semi-directifs a

nécessité au préalable de bien identifier ces objets de comparaisons, les acteurs à consulter, ainsi que le matériau nécessaire à la tenue des entretiens (guide d'entretien), et à leur interprétation (grille d'analyse des entretiens). De plus, celle-ci n'est pas exempte de quelques limites méthodologiques.

4.1. Une approche de comparaison internationale à l'échelle européenne

La compréhension des facteurs de différenciation sociale de mobilité implique de s'intéresser non seulement aux pratiques de déplacement, mais aussi aux capacités des individus et des groupes sociaux à valoriser les potentialités dont ils disposent. Il apparaît ainsi la nécessité d'approches variées pour aborder les questions qui nous intéressent ici. Nous utilisons dans cette thèse une approche de comparaison établie sur la base des spécificités culturelles et sociétales des villes retenues à comparer et sélectionnées sur la base de critères correspondant aux villes intermédiaires à l'échelle européenne (ESPON, 2006). Nous faisons le choix de contrôler les facteurs démographique, fonctionnel, et morphologique des 4 aires urbaines étudiées, afin d'isoler l'effet structurel lié à la culture nationale (et locale), ainsi qu'à l'organisation de la gouvernance de chaque ville. Nous émettons ainsi l'hypothèse qu'à caractéristiques démographiques, fonctionnelles, et morphologiques similaires, la façon dont les problèmes d'équité sont perçus et traités peut varier, suivant les sensibilités culturelles et les modes de gouvernance territoriaux (Hypothèse 1).

Cette méthode comparative prend en compte et respecte le caractère « social » des phénomènes étudiés que définit leur mode d'existence à la société. Dès lors, « acteurs » et « espaces » sont saisis comme autant des « construits sociaux » dont l'approche comparative révèle la spécificité, c'est-à-dire la discontinuité d'un pays à l'autre. Ainsi, des objets formellement comparables pourront être qualifiés de différents du fait de leur encastrement dans des « espaces » qui leur confèrent une autre signification sociale et inversement. Dans cette perspective, la mobilité urbaine est analysée comme « construit social » situé dans un « espace » et une « historicité » donnés (Maurice, 1989). Les catégories utilisées dans chaque pays et territoires étudiés (qualifiant par exemple un système de mobilité ou un type d'organisation institutionnelle) pourront faire ressortir dans chaque cas d'étude des « espaces » ou des « champs de pratiques » différents. Les « cohérences sociétales » ne sont dès lors que des expressions particulières d'un « modèle » qu'elles contribuent en même temps à construire (Maurice, 1989).

Ces cohérences sociétales apparaissent comme des systèmes de valeurs spécifiques dans l'organisation du territoire et la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine, ayant des implications différenciées sur la prise en compte de l'équité sociale dans chaque société : les acteurs partagent ces valeurs qui orientent leur comportement et leurs choix ou priorités en contribuant à donner aux institutions et aux réglementations leurs formes spécifiques qui

confortent et développent ces mêmes attitudes et comportements. Ces comportements des acteurs ainsi que leur perception de divers enjeux sont influencés par leurs représentations collectives (valeurs, visions du monde, apprentissage historique et normes institutionnelles) et leurs représentations individuelles (statuts ou fonctions dans la société, expériences et vécu ou parcours professionnels, etc.), mais aussi par leur ancrage territorial à un type particulier de territoire, qu'il soit urbain, suburbain, périurbain, ou rural.

4.2. Critères de choix des villes européennes intermédiaires et des acteurs consultés

Il existe une grande disparité dans les définitions des villes intermédiaires en Europe, car la compréhension quantitative de la gamme de ce type de villes dépend des caractéristiques générales de chaque système urbain national, telles que la taille des villes, le nombre de centres urbains secondaires, ou encore la distance entre eux. Ainsi, il est impossible d'utiliser les différentes définitions nationales comme base pour une étude à l'échelle européenne (ESPON, 2006). Par conséquent, une étude européenne sur les villes intermédiaires nécessite la construction de nouveaux critères de définition, qui prennent en compte les différents contextes territoriaux qui peuvent être trouvés en Europe. Les villes intermédiaires de démographie équivalente n'ont pas la même importance fonctionnelle si, par exemple, elles sont proches d'une zone métropolitaine ou dans une région moins peuplée. Des études antérieures ont proposé différents critères pour définir ce qu'est une ville dans différents pays européens. Et dans chaque pays, la définition de la ville qui a été soulevée l'a été en conformité avec « la nature et l'histoire de sa population urbaine, ainsi que ses structures politiques et administratives pour le contrôle et l'aménagement du territoire » (Eurostat, 1992).

Dans le cadre de cette thèse, nous procédons à une exploration générale des bases de données de mobilité urbaine des pays européens, ainsi que d'une revue des documents de planification urbaine, d'enquêtes réalisées dans ces pays, ou encore de statistiques établies par divers instituts habilités. Nous analysons ainsi différentes sources de données à plusieurs niveaux spatiaux (enquêtes ménages déplacements à l'échelon local, données de recensement national, données européennes, données issues de travaux scientifiques...) et dans différents pays européens. Cette analyse de données nous permet de mieux identifier et connaître notre objet d'étude, et de sélectionner quatre aires urbaines intermédiaires où nous menons nos entretiens semi-directifs.

Pour ce faire, un accent particulier est mis sur les catégories structurantes de l'aire urbaine clermontoise, celle-ci devenant le cas de référence et la situation des autres villes étant évoquée en comparaison. Ce choix est fait a priori pour répondre aux questions de l'Autorité Organisatrice des Mobilités de l'Agglomération Clermontoise qui finance notre thèse Cifre : comment prendre en compte l'équité dans les politiques de transport et quelles améliorations sont possibles ? En outre,

la politique sociale de mobilité urbaine mise en place dans cette ville nous paraît intéressante à étudier du point de vue de l'analyse des politiques publiques. L'agglomération de Clermont-Ferrand fait en effet partie depuis 2015 de la trentaine de réseaux de transport en commun en France qui ont mis en place la tarification solidaire, qui est l'une des mesures phare en matière d'équité sociale dont les collectivités locales françaises disposent depuis 2000, date à laquelle la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) a été votée, et dont l'article 123 oblige les AOM à accorder une réduction d'au moins 50% aux usagers éligibles de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC). De même, en 2019, elle a fait réaliser une étude afin de déterminer les conditions d'expérimentation d'une gratuité partielle ou totale de son réseau de transports en commun. Et depuis décembre 2021, celui-ci est entièrement gratuit le week-end.

Nous travaillons donc sur quatre villes intermédiaires que sont les villes de Clermont-Ferrand et Perpignan en France, Mons en Belgique, et Norwich en Grande-Bretagne. Ces villes ont la particularité de se situer chacune dans une configuration territoriale spécifique, ancrée dans un contexte culturel et institutionnel particulier et relevant de processus de socialisation distincts (Maurice, 1989). La comparaison de ces quatre territoires qui appartiennent tous à une même aire culturelle et géographique d'Europe occidentale, est faite sur la base de caractéristiques démographiques, fonctionnelles et morphologiques communes, mais en faisant l'hypothèse que leurs cultures nationales et pratiques locales ainsi que leurs systèmes de gouvernance respectifs, influencent la manière de percevoir et de gérer les problématiques d'équité sociale dans les mobilités urbaines.

4.3. Une démarche qualitative au travers des entretiens semi-directifs

Nous mobilisons une démarche qualitative effectuée au travers d'entretiens semi-directifs menés auprès des acteurs de mobilité urbaine identifiés dans les quatre aires urbaines retenues pour la comparaison. Nous menons une recherche approfondie dans ces villes, qui nous servent pour une analyse qualitative plus détaillée des enjeux sociaux liés à la mobilité urbaine, et de leurs principaux déterminants dans chacun des contextes particuliers. Cette démarche s'effectue à la lumière de l'analyse du discours des acteurs de mobilité interviewés dans chacun de ces territoires, nous permettant de déterminer leurs priorités en termes d'enjeux de mobilité urbaine, ainsi que leur vision de la justice sociale, établie sur la base des théories de la justice sociale. Les acteurs rencontrés dans ces villes et interrogés dans le cadre des entretiens semi-directifs ont été choisis de manière à disposer d'une diversité des points de vue, plus que dans un but de représentativité, afin d'avoir un spectre le plus global possible des visions de l'équité sociale dans chaque agglomération.

Les enquêtes menées sont faites auprès d'élus, d'associations d'usagers de transport, de techniciens de collectivités ou agents territoriaux, et d'experts ou chercheurs travaillant sur les questions de mobilité. De plus, nous nous assurons que ceux-ci soient ancrés dans différents territoires, dont ceux du cœur urbain (centre-ville, suburbain, quartiers à habitats sociaux), du périurbain ou du rural, et de l'aire urbaine de manière générale, suivant l'hypothèse selon laquelle cet ancrage participe à structurer leurs préférences en termes d'enjeux de mobilité urbaine. Cette démarche qualitative nous permet ainsi de déterminer comment les différents types d'acteurs consultés définissent et s'approprient la question de l'équité sociale en fonction du territoire dans lequel ils s'insèrent, permettant d'établir les facteurs de différenciation culturelle et de gouvernance en termes d'efficacité sociale dans les politiques de mobilité urbaine entre les villes intermédiaires sélectionnées (hypothèse 3).

La question souvent posée dans ce genre d'étude qui mobilise des éléments cognitifs tient à la difficulté de repérer et d'isoler les principes généraux, les prescriptions et instruments supposés déterminants pour l'analyse des politiques publiques. Claudio Radaelli (2001) a montré que le repérage de ces éléments pouvait toutefois être fait par l'étude des récits ou « *narratives* » qui sont tenus par les acteurs. Loin de les considérer comme des rationalisations *ex post*, ces discours aux statuts divers sont à postuler ici comme des « *révélateurs* » des représentations véhiculées de façon plus ou moins consciente par les acteurs publics et privés dans un domaine de l'action collective. De même, bien que nous soyons dans une aire culturelle européenne où prédomine un référentiel néolibéral (Brenner et Théodore, 2002 ; Palier et Surel, 2005 ; Surel, 2000), la mobilisation du facteur culturel dans cette thèse permettra de comprendre la diversité des visions de la justice sociale dans la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine au sein des villes qui font l'objet de cette étude. Cela participe ainsi à la mise en débat des théories de justice sociale, comme instrument innovant et complémentaire d'action publique, susceptible de réduire ou de renforcer les inégalités dans la mobilité urbaine des groupes défavorisés.

4.4. Le guide d'entretien et la grille d'analyse des entretiens basée sur différentes théories de la justice sociale

Les entretiens sont menés afin de déterminer les différentes perceptions de la question de l'équité, dans ses composantes sociale, économique, et territoriale. Le guide d'entretien utilisé est composé de quatre groupes de questions : la première série de questions concerne le profil de l'acteur enquêté, une deuxième série de questions aborde la problématique de la perception des enjeux actuels des politiques de transport de manière générale, et de leur traduction ou non dans les actions menées. La troisième série de questions aborde l'équité de manière claire au travers de

ses différentes composantes. La quatrième et dernière série de questions se focalise sur la façon dont ces différents niveaux d'équité pourraient être mieux pris en compte dans les politiques publiques locales de mobilité au sein du territoire d'enquête.

Les entretiens recueillis sont par la suite interprétés sous le prisme d'une grille d'analyse constituée sur la base des trois principales théories de justice sociale issues des pensées utilitaro-parétienne, rawlsienne et seniëne. L'approche utilitariste met l'accent sur la maximisation de l'utilité de l'individu et de la société favorisant l'idée qu'une redistribution juste se fait en faveur du plus grand nombre. Appliquée dans le champ des transports, elle conduit à concentrer les réseaux de transport public essentiellement dans le centre des agglomérations (ou dans les zones les plus denses), où la rentabilité des lignes est la meilleure, en favorisant l'accès du plus grand nombre. Pour la pensée rawlsienne qui s'est construite en réaction à la vision utilitariste, la société doit d'abord s'attacher au bien-être de chacun des individus qui la compose, et plus particulièrement celui des plus défavorisés. Appliquée au transport, cette théorie considère les projets sous l'angle de la fourniture des besoins sociaux fondamentaux aux individus (Martens et Golub, 2012 ; Martens 2017, Mignot et Rosales-Montano, 2006). Quant à Sen, il adhère indubitablement aux critiques de Rawls à l'endroit de l'utilitarisme. Cependant, sa théorie des capacités défend une conception bien spécifique des biens sociaux premiers, et propose de se concentrer plutôt sur les opportunités ou possibilités qu'il appelle « capacités » offertes aux personnes. Suivant son raisonnement, les actions dans le domaine des transports et des mobilités doivent être affinées en fonction des besoins des personnes, et peuvent par exemple porter sur l'accompagnement et la communication (Pereira et al., 2016, Di Ciommo et al., 2017 ; Nahmias-Biran et al., 2017, Mignot et al., 2001).

La grille d'analyse utilisée pour interpréter le discours des acteurs est ainsi composée des grands principes de justice sociale (maximisation de l'utilité globale, atteinte d'un niveau minimum d'accessibilité aux biens premiers, ou encore accompagnement des plus défavorisés), et fondée sur l'identification d'un panel de politiques ou mesures de mobilité urbaine correspondant aux trois principales conceptions de la justice sociale mobilisées dans cette thèse. Elle nous permet d'interpréter et ensuite d'imputer telle(s) ou telle(s) vision(s) de la justice sociale à tel et tel acteur consulté et dont le discours a été recueilli. Ceci renvoie à l'hypothèse 2 de notre travail, selon laquelle ces 3 grandes visions de la justice sociale couvrent bien les différentes sensibilités exprimées par les acteurs s'intéressant au domaine des transports et des mobilités urbaines.

4.5. Les limites de la démarche comparative

S'intéresser à la trajectoire et aux rôles des acteurs permet de renseigner les interactions qui donnent sens à l'action publique. En effet, en mobilisant une démarche qualitative de collecte (entretiens semi-directifs) et d'analyse de données statistiques, ce travail appréhende les discours qui accompagnent les transformations de l'action publique, des pratiques et trajectoires des politiques de mobilité urbaine à l'échelle européenne suivant chacun des contextes particuliers des quatre villes étudiées. De ce fait, cette opération de comparaison européenne sur les politiques de mobilité urbaine des villes intermédiaires permet de réinterroger les enjeux et les politiques de ce type de villes, et plus particulièrement celle de Clermont-Ferrand. Les réponses apportées aux problématiques soulevées nous servent ainsi à faire ressortir les enjeux d'équité qui émergent dans des contextes culturels et institutionnels autres que celui de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand, qui est notre cas d'étude principal. À partir de là, cela nous sert à interroger la situation clermontoise à la lumière de la façon dont ces enjeux émergent et sont traités dans ces trois autres territoires. En conséquence, nous sommes particulièrement attentifs à ce que Clermont-Ferrand puisse en tirer des enseignements et s'en inspirer en termes de politique sociale et de conditions de sa mise en œuvre.

Cependant, comme le note P. Bourdieu (1994), l'homogénéisation des résultats issus de l'adoption de méthodes d'investigation identiques n'est pas sans danger, celui de « *comparer des faits formellement comparables, mais réellement incomparables et inversement* ». Il convient donc de rester attentif aux significations particulières que peuvent revêtir dans chaque pays les réponses à une même question. On peut collecter la même information dans plusieurs pays, mais son importance dépend du contexte. En outre, les approches centrées sur les valeurs soulèvent certaines difficultés qui ont été soulignées par plusieurs chercheurs tels que Bertrand Badie (1983). « *Elles peuvent se concevoir s'agissant des petites communautés, plus ou moins repliées sur elles-mêmes, étudiées par les premiers ethnologues. Mais sont-elles encore de mise dans les sociétés « modernes » marquées par de considérables processus de différenciation interne, et a fortiori au sein des sociétés dites « post-modernes » caractérisées par un éclatement sans précédent des conventions normatives, ou encore dans des espaces culturels qui dépassent les limites d'un simple territoire national* » (Déloye et De Waele, 2018).

Il faut également noter que toute comparabilité n'est pertinente que si les statistiques sur lesquelles portent les analyses sont collectées suivant une méthodologie similaire. Cependant, la comparabilité à 100% est évidemment impossible. Il reste toujours des écarts entre les sources statistiques. C'est la raison pour laquelle nous privilégions autant que possible l'utilisation d'une seule source de données, celle d'Eurostat. Nous mobilisons les bases de données des instituts nationaux lorsque pour un indicateur souhaité, la base d'Eurostat ne le renseigne pas ou peu. Par ailleurs, le fait de traiter des données susceptibles d'être collectées sur différentes années peut

limiter la pertinence de nos résultats. Notre démarche méthodologique tient donc compte, dans son application, des difficultés inhérentes à une comparaison entre plusieurs pays, et avec des sources statistiques de natures différentes qui sont dans certains cas et pour certains indicateurs, insuffisamment renseignées.

5. Plan de la thèse

Le fil conducteur de cette thèse se déroule en trois grandes parties : la première partie aborde la notion d'équité en la mettant en relation avec les politiques de mobilité urbaine, ainsi que la méthodologie utilisée pour l'appréhender (**PARTIE I**). En effet, l'équité est abordée ici en tant que notion relative et normative du juste, définie de manière subjective par chaque individu, mais dont les fondements théoriques tirent leur source des théories de la justice sociale. Celle-ci est mise en œuvre différemment selon le territoire dans lequel elle est appliquée, dépendant à la fois de son contexte territorial ou local, ainsi que culturel et institutionnel. En termes de méthode, une démarche qualitative au travers d'entretiens semi-directifs menés auprès d'acteurs de la mobilité urbaine nous permet d'analyser leurs discours dans le sens de sa prise en compte ou pas. Ces entretiens sont ensuite analysés sur la base d'une grille fondée sur les trois principales théories de la justice sociale. Ainsi, cette première partie est constituée de trois chapitres dont le premier définit spécifiquement la notion d'équité en lien avec la mobilité urbaine (**Chapitre I**), le second analyse sa prise en compte différenciée en fonction des contextes territoriaux (**Chapitre II**), et le troisième chapitre porte sur la méthodologie d'approche comparative des villes intermédiaires européennes mobilisée dans la thèse (**Chapitre III**). La seconde partie (**PARTIE II**) aborde quant à elle les monographies des 4 cas d'étude retenus, que sont les aires urbaines de Clermont-Ferrand (**Chapitre IV**), de Perpignan (**Chapitre V**), de Mons (**Chapitre VI**), et de Norwich (**Chapitre VII**), ainsi qu'une mise en perspective comparative de ces quatre monographies (**Chapitre VIII**). Ces monographies sont des photographies des quatre villes étudiées et appréhendées sur la base de leurs caractéristiques morphologiques, démographiques, et fonctionnelles, ainsi que leur système respectif de gouvernance territorial et de mobilité. L'analyse du discours des acteurs rencontrés dans ces territoires permet de dégager les principaux enjeux de mobilité urbaine qu'ils priorisent, et particulièrement ceux portant sur les problématiques relevant de la justice sociale. Elle met ainsi en évidence les principales mesures permettant de promouvoir cette dernière. Le dernier chapitre de cette seconde partie fournit une comparaison entre ces monographies, en dégagant leurs éléments de convergence, notamment au travers de l'impact que peuvent avoir leurs caractéristiques territoriales dans la prise en compte de l'équité sociale, ainsi que les enjeux similaires qui sont mis en avant par les acteurs ; et leurs éléments de divergence, liés en l'occurrence à l'influence distincte que peut avoir chaque contexte culturel et institutionnel. Et enfin nous achevons ce travail par une **Conclusion Générale** qui permet de mettre en évidence les principaux résultats de la thèse, ainsi que les différents apports conceptuels, méthodologiques,

empiriques, et opérationnels pour l'action publique qui en découlent.

I^{ère} PARTIE : Équité : de sa définition à sa déclinaison dans la mobilité urbaine

Au cours des dernières décennies, les chercheurs dans le domaine des transports, ainsi que les décideurs publics ont accordé une attention croissante aux questions de justice et d'équité. Cette attention porte sur de multiples questions, telles que les bénéfices pour un territoire apportés par la construction d'une nouvelle infrastructure de transport (Currie, 2010 ; Foth, Manaugh, & El-Geneidy, 2013), la manière dont une politique de transport impacte l'accès aux biens et services de différentes classes sociales (Pucher et Renne, 2003 ; Mignot et al., 2001), ou encore comment certains groupes sociaux sont plus exposés que d'autres aux externalités négatives liées au transport (Feitelson, 2002 ; Paulo, 2006). Toutefois, malgré l'importance de ces questions, il existe encore peu de définitions claires abordant le principe d'équité dans les transports. Et ce manque de clarté rend difficile la comparaison des résultats de différentes analyses sur le sujet, ainsi que l'obtention d'un cadre méthodologique permettant de guider la décision publique.

Le principe d'équité est un concept ambigu et polysémique dont la définition relève de la subjectivité de celui ou celle qui l'utilise, des valeurs propres à cette personne, et du référentiel dominant de la société dans laquelle il ou elle se trouve (Palier et Surel, 2005 ; Surel, 2000). De ce fait, ce qui peut être considéré comme une situation équitable par l'un, peut au contraire être perçue comme une profonde injustice par l'autre et vice-versa. Dès lors, il n'existe pas de définition unique de ce que l'on entend par « équité », ou par « justice sociale » qui est son corollaire. Les principales théories présentes dans la littérature qui débattent de cette notion restent nombreuses et souvent considérées comme contradictoires. On peut citer à cet effet les approches utilitariste, égalitariste rawlsienne, ou l'approche par les capacités, mais également le libertarisme, les théories néomarxistes, ou même les théories qualifiées de post-rawlsiennes mettant l'accent sur la subordination de la responsabilité de chaque individu pour le bénéfice d'une politique redistributive (Pereira, 2017).

Ainsi, fondées principalement sur les approches rawlsienne et senienne de la justice sociale, les questions de justice redistributive, ou d'exclusion sociale sont celles qui sont les plus largement débattues dans les études sur l'équité dans les transports (Geurs, Boon, et Van Wee, 2009 ; Lucas, 2012). Celles-ci se focalisent principalement sur la manière dont les

politiques prennent en compte les catégories les plus défavorisées, réduisent les inégalités des chances, et atténuent les externalités négatives liées au transport (Church et al. 2000). Elles traitent aussi des questions d'accessibilité territoriale, d'accès au réseau de transport, de revenus, et d'habitudes de déplacement. Elles prennent ainsi en compte la mise en place d'un standard minimum d'accessibilité vers certaines destinations jugées indispensables. Ces deux approches s'accommodent également de la dimension universaliste liée aux problématiques d'égalité des chances, et des besoins fondamentaux en rapport aux politiques de transport, mais tiennent aussi compte des contextes spécifiques relatifs notamment au fait que le choix de déplacement des individus dépend de facteurs à la fois personnels et contextuels.

Aujourd'hui, on compte plusieurs travaux scientifiques sur les politiques sociales des transports dans les grandes villes et métropoles françaises et européennes, mais peu d'études sont réalisées dans les villes intermédiaires. Ce type de villes est donc confronté à un déficit de connaissances sur le niveau d'accessibilité à l'emploi et aux services, ainsi que sur les besoins et les pratiques de mobilité notamment pour les populations défavorisées, alors même qu'elles sont tout autant confrontées à des inégalités sociales et d'accessibilité territoriale de leur couronne suburbaine et périurbaine. Les villes intermédiaires présentent des spécificités par rapport aux grandes villes et métropoles en termes de moyens économiques et humains, ainsi que de densité démographique. Leurs caractéristiques entraînent des particularités dans le champ des mobilités : dépendance à l'automobile, réseaux de transport en commun moins performants, ou encore liens plus forts entre le cœur urbain et sa périphérie.

Cette première partie de la thèse nous permettra dans un premier temps de mettre en relation la notion d'équité avec celle de mobilité urbaine (**Chapitre I**), dans un second temps, d'établir sa prise en compte différenciée suivant les contextes territoriaux (**Chapitre II**), et dans un troisième temps, nous justifions la méthodologie retenue de comparaison internationale de villes intermédiaires européennes (**Chapitre III**).

CHAPITRE I : Équité et mobilité urbaine : de quoi parle-t-on ?

Dans son ouvrage “*Économie du bien commun*”, Jean Tirole développe l’idée selon laquelle la plupart des biens voulus et convoités par l’Homme sont rares. Pour ce prix Nobel d’économie, « *une question essentielle pour l’organisation de nos sociétés est celle de la gestion de cette rareté, celle des biens et services que nous voulons tous consommer ou posséder* ». En effet, « *si l’air qu’on respire, l’eau qui coule dans un ruisseau, ou la vue d’un paysage peuvent être consommés par l’un sans empêcher les autres d’en profiter, il n’en demeure pas moins que la consommation de certains biens exclut celle par un autre. Ainsi, cette rareté a historiquement toujours été gérée de façons multiples : la file d’attente (dans le cas de pénuries de biens vitaux tels que la nourriture ou l’essence) ; le tirage au sort (pour l’attribution de cartes de résident permanent – green cards – aux USA) ; l’approche administrative de distribution de biens (en établissant des publics prioritaires), ou de fixation de leurs prix en dessous du niveau qui équilibrerait l’offre et la demande pour le bien ; la corruption et le favoritisme ; la violence et les guerres ; et enfin le marché* » (Tirole, 2016).

Pour le dernier cas, celui du marché, cet auteur affirme que « *les modalités de l’organisation de l’échange peuvent connaître des défaillances et affecter de tierces parties, par définition non consentantes et non impliquées dans la transaction, conduisant par exemple dans le cadre des biens environnementaux, à de la pollution et à des inégalités environnementales* ». Ainsi, pour Jean Tirole, « *si le marché est un facteur d’efficacité, il n’a aucune raison de produire de l’équité. Il n’a aucune raison non plus de produire une distribution des revenus correspondant à ce que l’on désirerait pour la société* » (Tirole, 2016). Dès lors, qu’est-ce qu’une politique équitable ? Ce chapitre se propose de répondre à cette question, en articulant en première section la définition de ce qu’on entend par équité (**Section I**), avec en seconde section, la relation qui existe entre équité sociale et mobilité urbaine (**Section II**).

I. Qu’est-ce que l’équité ?

L’équité est une notion relative du juste définie de manière subjective par chaque individu (**I-1**), dont les fondements théoriques tirent leurs sources des principes philosophiques qui ordonnent les sociétés démocratiques modernes (**I-2**).

I.1. L'équité : une notion relative du juste

Bien que les politiques contemporaines de luttes contre les inégalités se réfèrent invariablement à la notion d'équité, peu en définissent clairement les contours. Or, si « *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* » (Lalande, 1992), chacun a sa propre vision du juste et de l'injuste, et la notion d'équité reste subjective. De nombreux courants philosophiques ont dès lors repris cette notion pour proposer des critères inscrits dans une vision globale cohérente, opérant au niveau collectif et permettant de mettre en œuvre des politiques considérées comme justes et équitables (Fitoussi, 1995 ; Maguain, 2002 ; Pereira et al., 2017).

Pour le philosophe John Rawls, « *les Hommes ne sont pas d'accord sur les principes qui devraient définir les termes de base de leur association. Toutefois, en dépit de ces désaccords, ceux-ci ont chacun une conception de la justice. C'est-à-dire qu'ils comprennent le besoin d'un ensemble caractéristique de principes, et sont prêts à les défendre ; ces principes permettent de fixer les droits et les devoirs de base, et de déterminer ce qu'ils pensent être la répartition équitable des avantages et des charges de la coopération sociale* » (Rawls, 2003).

De même, pour Michel Eltchaninoff, bien que « *chaque individu possède ses propres valeurs ou principes directeurs, modelés par son éducation, son itinéraire individuel, ses sentiments moraux : solidarité, aide au plus faible, bonus au plus talentueux, mérite, lutte contre les ségrégations, initiative individuelle, on retrouve au fond toujours les mêmes types de conception de justice, qui peuvent être classés selon deux grands critères : le premier critère touche à nos convictions morales et politiques. Il concerne la place que nous faisons à l'égalité et à la liberté. Si l'on privilégie la première, on contrecarre nécessairement la seconde, par des mesures qui contraignent ceux qui ont plus à partager avec ceux qui ont moins. Si l'on reste fidèle à la seconde, on accepte fatalement les écarts de richesse ou de réussite entre les êtres* ». Toutefois, selon cet auteur, « *cette polarité est plus fondamentale, puisqu'elle sous-tend notre vision de l'Homme qui pose à celui-ci des questions existentialistes profondes : faut-il savoir sacrifier une partie de notre liberté d'action au nom du bien-être social de tous ? Ou ne doit-on pas transiger sur la valeur existentielle et pratique de la liberté humaine, quitte à plonger dans un monde cruel et potentiellement violent ?* » (Eltchaninoff, 2019).

« *Le second critère quant à lui a trait aux principes ultimes de notre jugement sur le juste et l'injuste. Pour savoir si une action ou une situation est juste ou ne l'est pas, il peut y avoir deux possibilités. Soit l'on se réfère à une valeur suprême, qui vaut pour toutes les situations,*

toutes les contrées, toutes les sphères : ce sera le bonheur du plus grand nombre (principe utilitariste), la conformité à la morale (principe déontologique), telle ou telle vertu, mais rien qu'une seule. Soit l'on pense qu'il existe une pluralité de principes directeurs de justice en estimant qu'il est sain de distinguer des domaines dans lesquels la justice s'exerce de manière spécifique : la famille n'est pas la société, l'école n'est pas le quartier d'habitation, chaque société n'a pas les mêmes règles. Il faudrait donc faire place à des principes différents suivant les sphères : égalité, liberté, équité, mérite, etc. » (Walzer, 1983, cité par Eltchaninoff, 2019).

Par conséquent, face à ces différentes visions de la société, sur quels principes fonder la justice et donc l'équité ?

I.2. Différents principes de justice

Les principaux principes philosophiques de justice qui permettent aujourd'hui de déterminer ce qui est juste ou injuste, équitable ou non, ont été développés par des philosophes tels que Robert Nozick, Gérald Allan Cohen, ou encore Michael J. Sandel. Certains d'entre eux sont de fervents critiques de la théorie utilitarisme, à l'instar de John Rawls ou Amartya Sen.

I.2.1. La pensée utilitariste : la priorité au plus grand nombre

La première formulation de l'axiome fondamental de l'utilitarisme est généralement attribuée à Jeremy Bentham, lorsqu'il affirme que « *c'est le plus grand bonheur du plus grand nombre qui constitue la mesure du juste et de l'injuste* ». Celle-ci a préalablement été préfigurée par le philosophe britannique Francis Hutcheson selon laquelle « *l'action la meilleure est celle qui procure le plus grand bonheur au plus grand nombre* », et reprise ensuite par J. S. Mill qui vulgarisa cette doctrine à travers son essai intitulé "Utilitarianism", paru en trois parties dans le Fraser's Magazine en 1861.

La première propriété de l'utilitarisme en économie tient dans ses fondements individualistes : une politique est évaluée uniquement à partir de ses effets sur le bien-être des membres de la société. Son idée est de maximiser la somme des bien-être individuels, chaque individu comptant de manière égale afin de maximiser le bien-être collectif. De plus, ce qui est remarquable dans cette doctrine est l'affirmation qu'un même critère peut servir à évaluer et donc à justifier l'action individuelle et la décision collective. Ce critère est celui de l'utilité, des conséquences de l'action, individuelle ou collective, politique, pour le plus grand bonheur du plus grand nombre. Elle mesure le degré de satisfaction des préférences qui sont révélées par les comportements et choix individuels. Dans ce cadre, plus l'individu dispose de

ressources élevées, toutes choses égales par ailleurs, plus il est en mesure de satisfaire ses préférences et plus son bien-être, son utilité s'accroît.

Suivant cette perspective, la position des individus est évaluée par *un indice de bien-être subjectif*, l'utilité, qui est comparable entre les individus. La fonction d'utilité mesure donc le niveau de satisfaction qu'une personne retire des ressources dont elle dispose, en fonction de ses préférences individuelles. L'utilitarisme stipule ainsi que seule l'information donnée par l'évaluation subjective du bien-être des individus à l'aide de leurs préférences individuelles est pertinente pour le choix social. Or, cette conception de l'individu et de ses désirs est ce qui a été le plus dénoncé par les critiques de l'utilitarisme. Celui-ci instrumentaliserait la personne humaine en la traitant comme un simple support d'utilités et de préférences, non comme un agent autonome, capable d'une conception du bien et d'un sens de la justice. « *Dans cette conception de la société, on représente les individus comme autant de producteurs de satisfaction séparés auxquels il faut distribuer des droits et allouer des moyens limités de satisfaction, selon des règles permettant la plus grande satisfaction totale des désirs. La nature de la décision prise par le législateur idéal n'est donc pas matériellement différente de celle d'un entrepreneur décidant comment maximiser son profit ou de celle d'un consommateur décidant de maximiser sa satisfaction* » (Rawls, 2003).

Traiter l'individu comme un simple producteur de satisfactions motivé par la seule maximisation de son bien-être a en effet de graves conséquences selon Rawls. Cela conduit, tout d'abord, à privilégier les préférences individuelles, leur intensité, dans l'évaluation du bien-être général, même si ces préférences sont dangereuses ou injustes, par exemple en autorisant le sacrifice des droits d'une minorité si le bien-être total s'en trouve accru ; aucun principe moral ne vient, d'emblée, limiter les désirs. De plus, l'utilisation d'une mesure subjective du bien-être individuel peut poser problème en raison de la possibilité d'adaptation des individus, selon laquelle une personne va se satisfaire de ce qu'elle obtient à la place de chercher à obtenir ce qui la satisfait réellement. Un individu accoutumé aux privations, qui se « contente de peu » peut s'estimer satisfait de son sort et être caractérisé par un niveau d'utilité important alors même qu'il est dans une position objective matérielle de grand dénuement (Rawls, 2003).

Le phénomène d'adaptation génère, en effet, des distorsions dans l'évaluation subjective du bien-être, qui conduisent à biaiser l'allocation des ressources et à privilégier, par exemple, des individus en bonne santé, mais moroses par rapport à des individus ayant une santé dégradée, mais très optimistes. Dans un contexte d'allocation des ressources, l'adaptation pose un problème normatif parce que, toutes choses égales par ailleurs, plus un individu s'adapte à sa condition, moins il est prioritaire dans l'attribution des ressources qui conduisent à

améliorer sa qualité de vie. Ainsi, Sen note que « *le degré de bonheur reflète ce qu'on peut espérer et, par comparaison, l'opinion que l'on a de l'état social présent. Une personne qui a enduré le malheur pendant toute sa vie, qui a très peu d'opportunités et assez peu d'espoir, sera peut-être plus disposée à accepter des privations que d'autres personnes habituées à des conditions plus heureuses et aisées* » (Sen, 1987 cité par Adair, 2016).

Une autre critique à la théorie utilitariste est celle de l'argument des goûts dispendieux. Un individu caractérisé par des « goûts de luxe » exige une part plus importante de ressources pour atteindre un niveau donné de satisfaction de ses préférences. Kenneth J. Arrow illustre les goûts dispendieux à partir de l'exemple opposant un individu qui se satisfait « *d'eau et de farine de soja* » à un second qui est au désespoir s'il n'a pas « *des œufs de vanneaux et un vin d'un millésime antérieur aux années de phylloxera* ». Parallèlement, les personnes qui souffrent d'un handicap physique nécessitent également un supplément de ressources pour pallier leur faible capacité à « produire » de l'utilité. L'utilitarisme ne fait pas de différence entre ces deux situations d'un point de vue de la redistribution, car l'information sur *l'origine* du bien-être (est-ce que ce sont les goûts ou les besoins ?) n'est pas pertinente dans la décision sociale (Arrow, 1973 cité par Adair, 2016). Dans ce cadre, la base de l'évaluation se voit intégralement constituée des utilités individuelles, sans considération pour les autres informations, notamment celles qui ont trait aux droits et libertés individuels.

Néanmoins, cette approche a été nuancée par le principe de Pareto, central en économie du bien-être, selon lequel une politique publique est préférée socialement et donc juste si elle maximise le bien-être collectif sans dégrader la situation d'un autre membre de la société (Clément, 2009). Ainsi, lorsqu'une politique est bénéfique pour *au moins un individu* et qu'elle ne change rien pour les autres, alors elle définit une situation « *meilleure* » qui est préférée socialement ; l'optimum de Pareto étant caractérisée par une situation dans laquelle il n'est pas possible d'accroître le niveau de satisfaction d'un individu sans réduire celui d'au moins un autre (Varone, 2002). Il est alors atteignable lorsque parmi deux options A et B, l'option A est choisie si et seulement si aucun des individus (dans la collectivité considérée) ne préfère B à A tandis que l'un d'entre eux au moins préfère A à B.

Cette vision utilitaro-parétienne permet de choisir un mode d'organisation économique et constitue le socle de l'évaluation socio-économique des projets de transport en France et en Europe. « Il offre un critère plausible à l'aide duquel des programmes concrets peuvent être évalués de manière à ce que le "meilleur" d'entre eux puisse être identifié et choisi » (Van Parijs, 1991). Elle cherche à dépasser la critique selon laquelle la vision utilitariste peut conduire à des décisions qui se font pour le profit du plus grand nombre au détriment parfois de groupes minoritaires. De fait, contrairement à l'utilitarisme dont l'objet est la maximisation

du bonheur ou du bien-être envisagé de manière collective, l'optimum de Pareto a pour objectif la maximisation de la somme de tous les bien-être individuels.

Cependant, la non-comparabilité sociale entre deux options est beaucoup plus fréquente que leur comparabilité. En effet, dès lors que les individus sont en désaccord sur les valeurs, que la préférence de l'un s'oppose à la préférence de l'autre et que donner davantage à l'un implique une nuisance même légère pour l'autre, l'approche parétienne reste muette. « *Elle ne peut servir de guide pour le choix entre A et B que s'il y a unanimité pour préférer (en un sens faible compatible avec l'indifférence de tous sauf un) A à B* » (Van Parijs, 1991). De plus, l'optimum de Pareto n'améliore pas nécessairement la situation des plus défavorisés, bien qu'elle ne la dégrade pas non plus. Il permet certes d'éviter les situations d'injustice les plus criardes, mais sans les réduire. Il se différencie ainsi des idées de Rawls et de Sen, qui postulent quant à eux une justice redistributive et corrective en faveur des plus fragiles ou des moins bien lotis.

I.2.2. La pensée de Rawls : la priorité du juste sur le bien

Lorsqu'au début des années 1970, Rawls ambitionne de reformuler l'idée de justice, c'est à partir d'une insatisfaction première à l'encontre de la conception alors dominante aux États-Unis, à savoir la tradition de l'utilitarisme, issue de John Stuart Mill et de Jeremy Bentham, socle de l'« *American way of thinking* » qui fait de l'utilité commune, c'est-à-dire du « *plus grand bonheur du plus grand nombre* », le critère décisif dans l'action publique. La théorie de Rawls affirme ainsi la priorité du juste (l'équité) et des droits sur le bien (l'efficacité) : « *La justice, écrit-il, est la première vertu des institutions sociales... Si efficaces et bien organisées que soient des institutions et des lois, elles doivent être réformées ou abolies si elles sont injustes.* » (Rawls, 2003).

La réflexion de Rawls revient dès lors sur la pensée de Pareto en s'organisant autour de questions fondamentales qu'il se pose en ces termes : « *certes le bien-être d'une population est un critère essentiel de toute politique publique, mais peut-il servir de socle à la justice ? Au nom du bien-être du plus grand nombre, ne peut-on pas être amené à violer les droits d'une minorité ?* » (Rawls, 2003 cité par Legros, 2019). Face à ces questionnements, il acquiert la conviction que « *le juste doit l'emporter sur le bien-être collectif, sinon l'oppression des minorités n'est jamais très loin* » (Rawls, 2003 cité par Legros, 2019). De fait, « *chaque personne possède une inviolabilité fondée sur la justice qui, même au nom du bien-être de l'ensemble de la société, ne peut être transgressée* », écrit Rawls en ouverture de la *Théorie de la justice* (Rawls, 2003).

Il récuse aussi la maximisation de l'utilité espérée en lui opposant le critère d'aversion à l'égard du risque. Dès lors, pour élaborer des règles communes de justice les plus impartiales possibles, il propose le passage virtuel par un « *voile d'ignorance* » qui consiste à faire oublier leurs conditions aux personnes chargées de l'élaboration de ces règles. Il s'agit d'une expérience de pensée dans laquelle les individus font comme s'ils ignoraient tout de leur position dans la société. Ils ne savent pas à quelle classe, statut social ou à quelle ethnie ils appartiennent, à quelles croyances ils adhèrent, s'ils sont malades ou en bonne santé, jeunes ou vieux, pas plus que personne ne connaît le sort qui lui est réservé dans les répartitions des capacités et des dons naturels, par exemple l'intelligence, la force, etc. Il va même jusqu'à poser que les partenaires ignorent leurs propres conceptions du bien ou leurs tendances psychologiques particulières (Rawls, 2003). C'est comme si leurs yeux et leur esprit étaient recouverts d'un « *voile d'ignorance* », qui « *garantit que personne n'est avantagé ou désavantagé dans le choix des principes par le hasard naturel ou par la contingence des circonstances sociales...* » (Rawls, 2003).

De ce fait, dans la mesure où ils ignorent quelle sera leur place dans la société (position originelle), ils sont enclins à choisir des principes qui préservent le sort des moins bien lotis puisque cela pourrait être le leur (Legros, 2019). Ce critère de décision en situation d'incertitude consiste à choisir la meilleure configuration des principes de justice dans le pire des cas possibles ; il implique donc une forte aversion pour le risque. Les inégalités sont au sein de cette configuration la norme avec des probabilités plus grandes d'occuper les positions les plus désavantagées, ce qui conduira Rawls à son « *principe de différence* » qui examine la justice des répartitions du point de vue de l'utilité des plus désavantagés. L'individu refusera le risque et préférera anticiper la position la moins avantageuse (maximin) : l'évaluation sociale d'une distribution des richesses est calée sur le niveau de bien-être individuel le plus faible atteint dans cette distribution. Le décideur public choisit la distribution qui maximise ce niveau minimum.

De même, dans sa réflexion, le philosophe américain introduit la notion de « biens premiers », et propose de mesurer la position des individus à partir des biens premiers sociaux détenus, et le maximin s'applique dans sa logique sur un indice de biens premiers (Rawls, 2003). Il les définit comme étant les biens dont chacun a besoin pour assurer son bien-être, désignant des moyens généraux qui sont utilisés par les individus pour mener à bien leur conception de la vie. La situation d'un individu est donc évaluée par la possession de ces *biens premiers sociaux* qui se base sur l'ensemble des *moyens disponibles* à l'individu pour réaliser son plan de vie. Elle ne fait pas référence à la *réalisation effective* du plan de vie ni même à la *satisfaction* retirée par l'individu de la réalisation de ce plan de vie ; en ce sens ce n'est pas

une métrique utilitariste (Clément, 2009).

Ceux-ci sont répartis en plusieurs catégories : les droits et les libertés de base, les pouvoirs et prérogatives, le revenu et la richesse, les bases sociales du respect de soi, le loisir et « l'absence de douleur », et selon Rawls, leur distribution peut être inégale si elle se réalise en faveur des plus défavorisés et qu'elle permet ainsi de réduire les écarts de bien-être. Il pose également que ces écarts ne doivent pas s'accroître et estime donc qu'une partie de la croissance économique doit être redistribuée à ceux qui en profitent le moins (Maguain 2002). Les biens premiers naturels dont la santé et les talents ne constituent pas des objets de la répartition, car ils ne sont pas sous le contrôle des institutions. Seuls les biens premiers sociaux sont assujettis aux principes de la juste distribution.

Deux principes émergent dans cette configuration théorique : « *en premier lieu, chaque personne doit avoir un droit égal au système le plus étendu de libertés de base égales pour tous qui soit compatible avec le même système pour les autres. En second lieu, les inégalités sociales et économiques doivent être organisées de façon à ce que, à la fois : (a) l'on puisse raisonnablement s'attendre à ce qu'elles soient à l'avantage de chacun et (b) qu'elles soient attachées à des positions et à des fonctions ouvertes à tous* ». Le premier principe de justice assure que les hommes ont tous droit aux mêmes libertés fondamentales (libertés d'expression, d'assemblée, de vote et d'éligibilité aux fonctions publiques) ; il est dit 'd'égalité liberté'. Quant au second, ou principe 'd'égalité démocratique', il s'attache à la justice économique et sociale, et s'applique aux situations d'inégalité qui surviennent inéluctablement, non pas au niveau des positions de départ (« starting places »), mais bien au cours des interactions ayant lieu au sein de la société. Se subdivisant en deux temps (ou en deux principes, de différence et d'égalité des chances), il pose les conditions sous lesquelles certaines inégalités doivent être considérées comme justes et insiste sur la nécessité d'égaliser autant que possible les « inégalités liées aux différences d'autorité et de responsabilité ».

Rawls ajoute ensuite une précision capitale, à savoir qu'il existe une priorité d'ordre lexical (ou lexicographique) entre les deux principes et entre les deux moments du second principe. Aussi, d'une part, « *des atteintes aux libertés de base égales pour tous qui sont protégées par le premier principe ne peuvent être justifiées ou compensées par des avantages sociaux ou économiques plus grands* » et, d'autre part, les individus moins favorisés économiquement sont prioritaires à l'égard des autres. Dès lors, l'état le plus juste sera celui qui aboutirait, dans tous les mondes possibles, à la (relative) meilleure situation de l'individu le plus défavorisé. Ce principe est appelé 'maximin', en ce qu'il maximise le bien-être minimum atteint dans la société (Clément, 2009).

Il n'y a pas de désaccord majeur entre Harsanyi et Rawls sur le contenu des deux

premiers principes de libertés et d'égalité (1) et (2a) sus-énoncés. Le désaccord porte sur le principe de différence de Rawls qu'Harsanyi récuse, selon l'argument normatif qu'une réduction des inégalités de bien-être ne doit pas faire partie de la fonction de bien-être social (Adair, 2016). De son point de vue, les arguments de Rawls (1974) en faveur du critère du maximin sont peu robustes, car le degré d'aversion pour le risque varie selon les individus et il n'y a donc aucune raison de supposer qu'il est identique pour chacun. De même, la notion de « voile d'ignorance » a également fait l'objet de critiques, du fait qu'« il ancre l'idée de justice sur l'intérêt rationnel d'individus abstraits, détachés de leur inscription dans une histoire, dans une société, dans des identités de classe ou de genre » (Legros, 2019).

I.2.3. L'objection de Robert Nozick : mes biens et talents m'appartiennent

« Une famille devrait-elle consacrer ses ressources à maximiser la position de son enfant le moins doué, retenant en arrière les autres enfants ou n'utilisant leurs ressources pour leur éducation que dans la mesure où ils promettent d'aider toute leur vie leur frère le moins aidé par la nature ? » (Nozick, 1974). C'est en ces termes que Robert Nozick, philosophe libertarien, entame sa critique de la Théorie de la Justice dans son livre "Anarchie, État et Utopie", paru en 1974 et qui, « est une des formulations philosophiques les plus fermes d'une société fondée sur le droit des individus à disposer d'eux-mêmes et sur un État minimal, seulement garant de la sécurité des personnes et des contrats » (Legros, 2019).

Il affirme ainsi qu'est juste « ce qui résulte du libre exercice des droits inviolables de chacun ». La théorie de justice qu'il forge repose sur un postulat de propriété de soi (« self-ownership »), selon lequel tout individu dispose d'un droit absolu sur sa personne, sur ses talents et les fruits de son travail, pour autant qu'il ne renonce pas à sa propre liberté. Cette condition primordiale est accompagnée des principes suivants : (i) l'appropriation originelle, principe énonçant que le titulaire initial d'un droit de propriété sur un objet est la personne qui en a revendiqué en premier lieu la propriété – (ii) la juste circulation, disposant qu'il y a juste transfert du droit de propriété lorsque celui-ci est obtenu par transfert volontaire entre l'acquéreur et le propriétaire légitime, avec ou sans contrepartie ; et (iii) un principe supplémentaire de rectification, déterminant comment corriger les déviations dont auraient souffert les deux premiers principes (Nozick, 1974 cité par Debucquois, 2012).

De fait, bien que Robert Nozick, collègue de John Rawls à Harvard, reconnait l'importance de l'œuvre de son aîné, car dit-il « les philosophes de la politique doivent désormais ou bien travailler à l'intérieur de la théorie de Rawls, ou bien expliquer pourquoi ils ne le font pas » (Nozick, 1974), celui-ci reste viscéralement opposé à l'idéal de justice redistributive tel que Rawls le théorise, et s'en prend à l'idée que nous ne serions pas

propriétaires de nos talents tels qu'affirme ce dernier. Et donc, là où John Rawls soutient que les dotations naturelles doivent être considérées comme des « *atouts collectifs* », Nozick demande ironiquement, « *allons-nous promouvoir une redistribution des globes oculaires aux non-voyants ?* » (Nozick, 1974).

Pour illustrer sa théorie et dénoncer le projet de Rawls d'assurer une réelle égalité des chances, il compare compétition amoureuse et vie sociale. Il l'illustre notamment en citant cet exemple tiré de sa propre expérience selon laquelle « *si la femme qui est devenue plus tard mon épouse a repoussé un autre prétendant (qu'elle aurait épousé autrement) pour me choisir, en partie parce que (je passe sous silence ma nature aimable) j'ai une intelligence brillante et je suis beau garçon, qualités que je n'ai nullement méritées, le soupirant évincé, moins intelligent et moins beau, pourrait-il crier légitimement à l'injustice ? La façon dont j'ai empêché cet autre soupirant d'obtenir la main de la belle dame justifierait que l'on puise des ressources dans les réserves des autres pour offrir à ce dernier une opération de chirurgie esthétique et une formation intellectuelle spéciale, ou pour payer un cours destiné à développer en lui quelques caractéristiques en or dont je manque en vue d'égaliser nos chances d'être choisi ?* » Robert Nozick répond lui-même par la négative à ses propres interrogations, car pour lui le contraire présupposerait qu'il y aurait une justice de l'amour – ce qui d'après lui est loin d'être sûr (Nozick, 1974).

Dès lors, il considère, contrairement à Rawls, que « *les attributs et les talents des individus, même s'ils ont une part d'arbitraire et sont le fruit des circonstances, doivent être considérés comme leur appartenant en propre. L'individu est le seul propriétaire de lui-même, des biens acquis grâce à son travail, qu'il possède comme son propre corps. Soutenir le contraire, c'est mettre en question le principe de l'inviolabilité des personnes et de l'autonomie individuelle que Rawls prétend défendre. Il considère également que l'impôt nécessaire pour financer un système de redistribution est une forme d'esclavage, de travail forcé – l'État se servant des capacités productives de certains pour en faire bénéficier d'autres* » (Legros, 2019). En effet, « *le fait de saisir les résultats du travail de quelqu'un équivaut à se saisir d'heures lui appartenant et à lui donner l'ordre de mener à bien diverses activités [...]. Le processus par lequel ils prennent des décisions sur vous en fait des propriétaires partiels de vous-mêmes* » (Nozick, 1974).

La pensée libertarienne se veut aussi une alternative à l'utilitarisme étant donné que, selon elle, l'évaluation des institutions sociales ne doit pas reposer sur une anticipation des conséquences de leurs politiques pour le bien-être de la population, mais bien sur leur aptitude à garantir le droit fondamental des individus à l'exercice souverain de leur liberté de choix. La liberté, conçue dans ce cadre comme absence de contrainte (sur les droits de propriété

individuelle, essentiellement), se voit donc érigée en valeur suprême.

I.2.4. L'objection de Gérard Allan Cohen : l'éthique de l'égalité

Pour Gérard Allan Cohen (1941-2009), « *l'égalité n'est pas le produit d'un dispositif de redistribution, elle est avant tout un éthos, un mode de vie* » (Cohen, 2010). Figure du courant marxiste analytique, ce philosophe dénonce chez Rawls le principe de « différence » qui légitime les inégalités économiques. Ainsi, l'idée que relève Cohen dans son livre « *Si tu es pour l'égalité, pourquoi es-tu si riche ?* », « *est que les personnes talentueuses amélioreront leur production si et seulement si leur salaire est plus élevé qu'un salaire ordinaire, et une partie du surplus de la production ainsi réalisé pourra être mis au service des plus pauvres* ». Or, soit les individus talentueux « *croient eux-mêmes que les inégalités sont injustes si elles ne sont pas nécessaires pour améliorer la situation des plus pauvres, soit ils ne croient pas que ceci relève de la justice* ». Mais « *cette deuxième option est contraire à l'idée que les individus doivent croire en la justice de leur société* ». Et donc, en tablant sur ce fait, « *on peut alors leur demander, pourquoi ils demandent une rémunération supérieure à celle des non talentueux ?* » (Cohen, 2010).

En relevant cette contradiction, Cohen conclut que « *l'inégalité justifiée par les incitations n'est pas juste au sens strict, elle est tout au plus inévitable pour motiver les plus talentueux* ». Ainsi, il fait valoir que l'inégalité est d'abord une affaire de choix dans la vie quotidienne des individus, et donc « *une société juste requiert non seulement des règles coercitives justes, mais un éthos de justice qui structure les choix individuels* » (Cohen, 2010). Et de réclamer dans ses travaux que cet éthos égalitaire devrait pénétrer dans les deux domaines qui semblent être laissés de côté par Rawls, celui du travail et celui de la famille. Car selon lui, « *pour faire barrage aux inégalités de genre ou à l'explosion des inégalités salariales, l'existence d'une aspiration partagée à l'égalité sera beaucoup plus décisive qu'une norme juridique ou qu'un dispositif distributif* » (Cohen, 2010).

I.2.5. L'objection d'Amartya Sen : au-delà des biens, les capacités

Sen adhère indubitablement aux critiques de Rawls à l'endroit de l'utilitarisme et salue sa perspective en termes de droits, qui bat en brèche l'approche réductionniste d'agrégation des utilités et propose de se concentrer plutôt sur les possibilités (« *opportunities* ») offertes aux personnes. Pour emprunter à Sen un exemple classique, dans l'esprit utilitariste, entre deux personnes dont une serait handicapée, c'est la personne valide qui devrait se voir allouer davantage, étant donné qu'elle en ferait « meilleur » usage et augmenterait donc l'utilité

totale. Cette position s'avère inacceptable aux yeux de Sen (Debuquois, 2012).

Il apprécie également que les biens premiers permettent d'intégrer des critères objectifs de bien-être, ce qui prévient notamment selon lui la problématique des goûts dispendieux. Cependant, la théorie des capacités de Sen défend une conception bien spécifique des biens sociaux premiers, qui mobilise les instruments conventionnels de l'analyse économique au service de l'émancipation de catégories ciblées : pauvres, femmes par exemple. Il défend l'amélioration du bien-être potentiel de l'individu le plus mal loti, qui s'inscrit dans l'ordre de la justice correctrice plus que redistributive. Dans l'approche de Sen, la situation des individus n'est pas évaluée par le résultat effectivement atteint en termes de réalisations, mais par l'ensemble des choix accessibles à l'individu que Sen désigne sous le terme de capacités. Les réalisations représentent le choix effectif tandis que les capacités décrivent les différentes combinaisons de réalisations accessibles à une personne avec les ressources dont elle dispose (Debuquois, 2012).

On parle de réalisations pour rendre compte de ce qu'un individu peut faire ou peut être avec les ressources détenues : lire, écrire, avoir un travail, être en bonne santé, être politiquement actif, entre autres. Les capacités, au contraire, sont des notions de liberté, dans le sens positif : de quelles opportunités réelles disposez-vous au regard de la vie que vous pouvez mener. La formulation en termes de capacités est donc sensible aux différences entre les besoins des agents, qui sont figurées par les différences de conversion de biens (« *goods* ») en capacités (Debuquois, 2012).

Sen développe donc une théorie de la justice complémentaire à celle de Rawls, basée sur les compétences ou capacités des individus. Pour lui, « *si quelqu'un a un revenu élevé, mais souffre de maladies chroniques ou de handicaps physiques graves, il ne faut pas nécessairement le juger très avantageux pour la simple raison qu'il dispose d'un haut revenu. Cette personne dispose d'un moyen de bien vivre en plus grande quantité (c'est-à-dire un gros revenu), mais elle est confrontée à la difficulté de le traduire en vie satisfaisante* ». En effet, abandonner la focalisation sur les moyens d'existence – que Rawls appelle les « biens premiers » (revenus, droits, fonctions...) – pour s'intéresser aux possibilités réelles de vivre, telle est la démarche que propose Amartya Sen (Sen, 2000). Pour lui, la relation entre le bien-être des individus et la quantité de biens premiers sociaux auxquels ils accèdent n'a rien de mécanique. Les individus disposent de capacités très inégales pour atteindre leurs objectifs, même s'ils ont accès à la même quantité de biens sociaux. Ces différences de potentialités sont liées aux caractéristiques physiques ou intellectuelles des individus ainsi qu'à l'environnement naturel, social, politique ou culturel dans lequel ils évoluent. Les individus ont donc besoin de quantités différentes de biens primaires pour satisfaire les mêmes besoins

(Sen, 2000).

Il soutient de ce fait qu'une répartition juste doit garantir un niveau de capacités basiques pour tous les individus, telles que les libertés de se déplacer, de participer à la vie sociale de sa communauté ou à la vie politique à une échelle plus large, de subvenir à ses besoins alimentaires, d'avoir une bonne santé (Nussbaum, 2000). Dans cette optique, les différences de capacités entre les individus qui génèrent des inégalités sociales et économiques sortent du domaine de leur simple responsabilité, et doivent être prises en compte par des politiques sociales adéquates de réduction des inégalités (Dworkin, 1981a, b ; Cohen, 1990 ; Arneson, 1990 ; Van Parijs, 1995). À terme, on aboutit à une augmentation des ressources et une croissance des compétences des groupes spécifiques les moins dotés et risquant l'exclusion sociale.

Néanmoins, Sen reconnaît volontiers à l'utilitarisme le mérite d'avoir porté l'attention sur les résultats des actions dans l'évaluation de ces dernières et leur impact sur le bien-être des personnes. C'est d'ailleurs dans ce sillon que s'inscrit sa propre démarche. Mais il récuse le fait que cela vise à « maximiser le total de l'utilité indépendamment de la répartition ». De même, à ses yeux, la théorie de la justice de Rawls souffre de plusieurs faiblesses. Par exemple, il rejoint Gerald Cohen dans son reproche à Rawls de s'accommoder des inégalités au prétexte des incitants qu'elles sont susceptibles de créer. Dans la même veine critique, Rawls est selon lui victime d'un « fétichisme des biens premiers » qui l'empêche de prendre suffisamment en considération la diversité des agents et leurs caractéristiques et, dès lors, de leur hétérogénéité dans l'usage qu'ils sont capables de faire de ces biens. Sen note ainsi que, « *en réalité, les individus semblent avoir des besoins très différents (...). Ce qui est donc en cause, ce n'est donc pas seulement le fait d'ignorer quelques cas difficiles, mais de négliger des différences très répandues et bien réelles. Juger l'avantage uniquement en termes de biens premiers mène à une morale partiellement aveugle.* » (Sen, 2001 cité par (Debuquois, 2012). Ainsi, pour reprendre l'exemple introduit par Sen, une personne handicapée ne fera pas le même usage d'une bicyclette qu'une personne valide. Or, Rawls remet « à plus tard » la résolution des situations délicates de ce type, refusant de considérer le désavantage subi en termes d'utilité pour l'attribution d'une quelconque compensation.

I.2.6. L'objection de Michael J. Sandel : le bien, au-delà du juste

« Les partisans du suprématisme blanc ont-ils le droit de manifester pour affirmer la supériorité de la race blanche au même titre que les partisans de Martin Luther King dans les États du sud des États-Unis ? L'extension du mariage aux homosexuels peut-elle se justifier sur la seule base du refus des discriminations ou implique-t-elle de définir les vertus du

mariage et de la procréation ? » C'est à partir de ces interrogations que le philosophe Michael J Sandel, professeur à Harvard, questionne dans son livre *« Le libéralisme et les présupposés de la Théorie de la Justice : la « priorité du juste sur le bien »* » (Sandel, 1999).

En effet, pour cet auteur, la « *priorité du juste sur le bien* » telle que le prône Rawls signifie certes que « *certaines droits individuels priment sur la considération du bien-être collectif – comme dans le cas de l'interdiction de la torture* », mais aussi, et c'est tout aussi fondamental, « *que la justification des principes de la justice ne repose pas sur une conception, morale ou religieuse, de la vie bonne* » (Sandel, 1999). De ce point de vue, dans une société pluraliste où il y a une multiplicité de conceptions de la vie bonne, on considère que la justice n'est pas là pour arbitrer les conflits qui peuvent émerger du fait de cette multiplicité, mais permettre leur simple coexistence (Legros, 2019).

Cependant, face à une telle vision pluraliste de la société, Sandel considère quant à lui que la qualification du bien-être collectif doit aller au-delà de la simple justice, et accorder une valeur morale au bien. Il soutient alors que chaque société doit être amenée à porter un jugement moral « *sur les fins que les droits servent à promouvoir* » (Sandel, 1999). Afin d'illustrer sa pensée, il prend pour exemple la liberté religieuse, qui pour un libéral, est le respect de la liberté de l'individu à choisir et exprimer ses croyances, indépendamment de leur valeur. Toutefois, il s'interroge sur le fait que si c'est vraiment le cas, « *pourquoi la liberté religieuse devrait-elle alors faire l'objet d'une protection particulière ? Et pourquoi y a-t-il une différence entre le droit d'obtenir un congé le jour d'une fête religieuse et le jour d'un match de football ?* » (Sandel, 1999).

Face à ces questionnements, Sandel arrive à la conclusion selon laquelle l'idée de justice libérale est incapable d'y répondre. Et ainsi de soutenir qu'on ne peut en réalité défendre la liberté religieuse qu'en formant un jugement sur la valeur morale de la religion. Et de même pour la liberté d'expression des propos haineux. Si on rapporte cette théorie au droit des individus d'exprimer leurs opinions devant un État neutre, il est difficile de comprendre l'admission dans la société d'opinions tolérables et le rejet d'autres considérées comme non conformes à celle-ci. Sauf bien sûr à former un jugement moral « *sur le contenu des discours, la nature des causes défendues, et la valeur morale des communautés dont l'intégrité est en jeu* » (Sandel, 1999).

Et il en va de même pour les grandes questions de mœurs, comme le mariage homosexuel ou l'avortement, pour lesquelles « *nous ne pouvons pas nous contenter d'assurer la liberté de choix et l'absence de discrimination, mais nous devons définir les finalités des activités, qu'il s'agisse de la nature du mariage ou de la définition de la vie* ». En conséquence, Sandel affirme qu'« *il est tentant de chercher un principe ou une procédure qui permettrait de*

justifier, une fois pour toutes, la répartition des revenus, du pouvoir et des opportunités résultant de sa mise en œuvre », mais il est également important de considérer que « la justice ne nous renvoie pas seulement à la question de savoir comment répartir des biens. Elle exige aussi et peut-être surtout que nous sachions les évaluer » (Sandel, 1999).

En définitive, il existe différentes théories de la justice sociale qui tendent à objectiver ou à matérialiser la notion d'équité, qui sont basées sur divers principes tels que ceux utilitaristes, d'égalité des chances, libertariens, ou encore déontologiques. Spécifiquement, dans le domaine des transports, les travaux en lien avec les problématiques sociales et intégrant ces réflexions sur la justice ont été développées par bon nombre d'auteurs tels que Banister (1993 et 1997), Raux et Souche (2001), Church et al., (2000), Martens (2012 et 2017), ou encore Kaufmann (2006 et 2008) et Lucas (2012). Ceux-ci ont retranscrit les trois principaux courants théoriques de la justice sociale dans le domaine des politiques publiques appliquées aux transports et aux mobilités, et c'est donc sur les implications des réflexions de ces auteurs que nous fondons les analyses faites dans la partie suivante.

II. L'équité en tant que valeur normative du juste dans le domaine de la mobilité urbaine

Toutes les théories de la justice sociale n'ont pas donné lieu à des applications dans le domaine des transports. Traditionnellement, on considère trois visions dominantes et structurantes dans la manière d'aborder la question de l'équité dans les politiques publiques : l'utilitarisme, le libéralisme égalitaire de Rawls, et l'approche par les capacités de Sen (Rochaix 2003 ; Demeuse et Baye 2005 ; Friant 2013). Ces visions se retrouvent également mobilisées dans le champ des transports et de la mobilité (Paulo, 2006 ; Pereira et al., 2016 ; Lucas, 2012, Martens, 2017, Di Ciommo et Shiftam, 2017).

II.1. L'approche utilitaro-parétienne

Cette vision favorise dans le champ de la mobilité les actions en faveur des déplacements les plus valorisés qui maximisent l'utilité collective et dont la distribution est dépendante de la contribution financière des individus. L'une des conséquences qui en découlent est qu'elle tend implicitement à privilégier les gains d'accessibilité pour les activités les plus rentables, ainsi que les déplacements des personnes à hauts revenus et ayant une valeur du temps relativement élevée (Pereira et al., 2016 ; Di Ciommo et Shiftam, 2017). Cela implique aussi d'évaluer toute politique publique de transports suivant le prisme de l'analyse coût/avantages, et a pour conséquence de moins prendre en compte la mobilité des habitants des zones les moins peuplées, et par là de « favoriser » leur exclusion sociale ou un accès difficile à diverses

ressources qui leur sont nécessaires.

À la fin des années 90 et au début des années 2000 par exemple, les premières versions des documents de planification des déplacements urbains en France ont répondu à une exigence de réduction de la place de la voiture par le développement du réseau de transports collectifs urbains, qui s'est traduite dans certaines villes par la mise en place des premières lignes de métro et de tramway (GART, 2015). Ces réseaux de transport public se sont, à ce moment-là, essentiellement développés dans le centre des agglomérations, où la « rentabilité » des lignes est la meilleure. Aujourd'hui, même si la voiture n'est plus le mode de transport privilégié, la logique utilitariste (plus exactement utilitaro-parétienne) apparaît toujours très prégnante et guide les décisions politiques, en favorisant l'accès du plus grand nombre. Cependant, cette approche va par la suite être remise en cause par des auteurs comme Van Parijs (1991), Elster (1991), et bien sûr John Rawls (1972) ou Sen (2000), qui mettent en avant une vision plus égalitariste : la société doit d'abord s'attacher au bien-être de chacun des individus qui la compose, et plus particulièrement celui des plus défavorisés.

II.2. L'égalitarisme rawlsien

Cette vision conduit dans le domaine des transports à considérer les projets sous l'angle de la fourniture des besoins sociaux fondamentaux aux individus. En effet, selon ces tenants, l'amélioration du bien-être global de la société ne suffit pas, car il est également nécessaire qu'une action publique améliore en même temps le bien-être des plus défavorisés pour être considérée comme juste. Ainsi, l'équité par rapport aux besoins de mobilité (équivalente aux besoins de base) implique par exemple la garantie d'un niveau minimum d'accès au transport pour l'ensemble de la population (Martens et Golub, 2012 ; Martens 2017). Certains auteurs insistent quant à eux sur l'équité spatiale (ou équité territoriale) (Bonnafous et Masson, 1999 ; Raux et Souche, 2001 ; Caubel 2006), dont les fondements se réfèrent à l'égalitarisme rawlsien, et qui est un principe fondateur de la politique d'aménagement du territoire. Il consiste « [...] à donner des chances comparables de développement à chacun des territoires urbains ou régionaux en résorbant du mieux possible leur déficit d'accessibilité » (Bonnafous et Masson, 1999). Raux et Souche (2001) proposent dans cette logique une acception de l'équité territoriale qui vise à rendre effectif le droit au transport inscrit dans la LOTI et repris dans la LOM, à partir du concept d'accessibilité, mais aussi en termes de tarification du service.

Les mesures d'équité territoriale dans le domaine des transports sont de fait liées à la localisation géographique des individus (Church et al., 2000). Cette dernière se réfère à la gamme de possibilités en termes de mobilité en fonction d'un lieu, et peut notamment être

influencée par les réseaux, les infrastructures à disposition, et donc par les résultats des politiques publiques menées. Elle concerne à la fois les moyens de déplacement et de communication disponibles, ainsi que les services et les équipements présents dans un contexte particulier. La théorie rawlsienne peut donc offrir un argument moral en faveur des politiques qui découragent la motorisation individuelle, notamment dans les zones fortement congestionnées, du fait qu'elle génère des externalités négatives portant atteinte à la santé des riverains. Elle considère également qu'il est possible de mener une politique qui privilégie le transport public et les modes doux dans les zones denses, tout en promouvant dans le même temps l'utilisation de la voiture pour les ménages à faible revenu dans les zones peu denses et rurales (Pereira et al., 2016 ; Martens et al., 2012 ; Martens, 2017).

Aux États-Unis par exemple, les politiques qui visent à favoriser la mobilité ont été très liées aux débats sur ces effets de quartier et le capital social de ses habitants, qui ont été repris par la suite en Europe dans les travaux sur la ségrégation et la pauvreté urbaine. En effet, les mouvements non coordonnés d'étalement de l'habitat et de desserrement des activités, favorisés par une démocratisation de l'utilisation de voiture à partir des années 1970, s'accompagnaient d'une spécialisation fonctionnelle croissante des espaces urbanisés, et d'inégalités sociales dans l'accès aux aménités urbaines (Armoogum et al., 1995). Sur cette base, les décideurs ont eu plusieurs options à leur disposition pour améliorer l'inclusion sociale : la réduction du prix du transport, l'augmentation du contact social grâce à la mobilité virtuelle, et/ou par l'augmentation des services de proximité grâce à des politiques d'aménagement du territoire efficaces (Mackett et al., 2008).

Ces politiques s'envisagent aussi au travers des soutiens aux alternatives à l'automobile individuelle, comme le covoiturage, notamment dans les territoires peu denses où le poids de la dépense automobile est élevé. Elle se traduit également par un élargissement du principe de différenciation tarifaire, qui prévaut dans les transports publics, à la mobilité individuelle, par exemple sous la forme d'une allocation d'une quantité de litres de carburant par voiture. L'importante inégalité de traitement entre ruraux dépendants de la voiture, et citoyens utilisateurs potentiels de transports publics aidés, se trouve en outre partiellement amoindrie (Orfeuil, 2004).

Sur ce plan tarifaire, certaines villes ont fait le choix de mettre l'accès de leurs réseaux de transport en commun entièrement gratuit afin que les plus modestes puissent facilement y accéder (Huré, 2012). Ainsi, on dénombrait en 2017 dans le monde entre 97 et 107 réseaux de transports en commun entièrement gratuits, dont une trentaine uniquement pour la France (CGTPAG, 2016 ; Kębłowski, 2016). En effet dans les pays francophones, la France est le pays qui compte le plus de réseaux de transports urbains gratuits, soit 31 réseaux. Quelques

viles du Canada (Calgary) et de Belgique (Hasselt) ont également tenté des expérimentations. Ces mesures de gratuité peuvent également être mises en œuvre de manière épisodique pour accompagner la lutte contre la pollution de l'air. Cela se pratique notamment dans les grandes villes européennes comme Bruxelles, Madrid, Paris, Prague et Varsovie (Briche et Huré, 2017). Cette démarche vers la gratuité s'inscrit ainsi dans un débat autour de la place de la voiture en zone dense. Son utilisation génère une pollution qui affecte la santé des habitants.

L'intérêt grandissant de nombreuses villes pour cette mesure semble indiquer que de nouveaux réseaux pourraient recourir à cette mesure dans les prochaines années (Delevoye et al., 2022). En effet, plusieurs collectivités en France et en Europe ont engagé une réflexion sur la gratuité (totale ou partielle) des transports publics, dont les villes comme Bonn et Essen en Allemagne, Paris ou encore Clermont-Ferrand, Grenoble. Certaines villes ont déjà décidé de sauter le pas, et de déployer la gratuité dans les transports publics. Il s'agit par exemple de Dunkerque sur la totalité de son réseau depuis le 1^{er} septembre 2018, après une expérimentation faite pendant un an le week-end, ou encore Niort depuis 2017, et Tallin depuis 2013, mais réservé exclusivement à ses habitants.

II.3. Le raisonnement en termes de « capabilities » de Sen

Suivant l'approche de Sen, bien que les politiques de transport aient pour objectif de favoriser un niveau de bien-être minimum pour tous dans la société, elles doivent aussi permettre aux individus de développer des aptitudes à jouir de ce bien-être selon la diversité de leurs besoins et leurs préférences. Par exemple, la garantie d'un minimum d'accès aux biens premiers prônée par l'approche rawlsienne n'implique pas nécessairement que chaque individu ait la possibilité de convertir en qualité de vie ces ressources mises à disposition. Par conséquent, leur jouissance dépend de multiples contingences telles que les aptitudes personnelles, l'environnement, les normes culturelles, ou encore la condition sociale. Et les actions dans le domaine des transports et des mobilités doivent être donc affinées en fonction des besoins des personnes, et peuvent aussi porter sur l'accompagnement, la formation, et la communication (Pereira et al., 2016, Di Ciommo et al., 2017 ; Nahmias-Biran et al., 2017).

En conséquence, la mobilité effective des plus défavorisées ne peut être pleinement efficace que sous certaines conditions. En effet, il faudrait assurer une capacité physique ou psychique réelle de cette catégorie de personnes à se mouvoir, ainsi que des ressources et compétences dont ceux-ci devraient disposer pour le faire. À cela, il faudrait ajouter une volonté effective de ces populations à désirer se déplacer afin d'atteindre un objectif, ou de réaliser un projet de vie, leur permettant de briser tout potentiel enclavement social et territorial. Tous ces éléments constituent ce que Vincent Kaufmann a théorisé comme étant la

motilité d'un individu (Kaufmann et al., 2006). C'est-à-dire la possibilité pour un individu de mobiliser ses capacités et ses compétences afin de réaliser un projet de déplacement défini à l'avance, et lui permettant d'atteindre un but.

La deuxième génération des programmes de planification en France à partir des années 2000, bien que restée très imprégnée de la nécessité de réduire les déplacements automobiles et de favoriser l'accès au plus grand nombre, témoigne davantage d'un soutien aux diverses mobilités alternatives, avec le développement de logiques de services (co-voiturage, autopartage, etc.), l'incitation à la marche et au vélo, ou encore l'accompagnement au changement de comportement ou aide à la mobilité, relevant davantage de cette logique.

CONCLUSION

Au cours de l'histoire, la vision de l'équité et plus généralement du juste variait entre et à l'intérieur des sociétés, dépendante qu'elle était de la subjectivité de la personne dont elle émanait, de sa propre conception de la société, et de la vision que celle-ci a d'elle-même. Ainsi, ce qui est juste et injuste reste aujourd'hui continuellement un objet de débat entre les individus d'une même société, et entre les sociétés elles-mêmes. De fait, plusieurs philosophes politiques, pour certains très critiques de la pensée utilitariste, ont théorisé sur les principes de justice comme fondements susceptibles de régir une société équitable. On peut citer parmi les plus emblématiques l'égalitariste John Rawls, le libertarien Robert Nozick, le néomarxiste Gérard Allan Cohen, l'économiste Amartya Sen, ou encore le philosophe Michael J. Sandel. Leurs différentes conceptions de ce qui est juste ou injuste montrent à quel point il est impossible de définir un ensemble unique de principes de justice.

Cependant, plusieurs travaux ont porté sur la manière de prendre en compte les enjeux sociaux dans les politiques de mobilité, au travers par exemple de la tarification du système de transport, de la couverture spatiale des réseaux de transports collectifs, ou du développement de services alternatifs (Thisse, 1994 ; Souche, 2003 ; Bonnafous et Masson, 2003 ; Lord et al., 2015, Mignot et al., 2001). Ces travaux ont nécessité l'intégration d'une approche normative légitimant une action de la part de l'État ou des collectivités territoriales pour corriger des situations apparaissant injustes. Les théories de la justice sociale se trouvent ici mobilisées comme le montrent par exemple Pereira et al. (2016), lorsqu'ils s'interrogent sur les implications de l'utilisation de différentes théories au cas des transports : un système de transport construit sur une logique utilitariste cherchant à maximiser l'utilité pour l'ensemble des individus tend à privilégier les gains des activités les plus rentables, alors que dans une

perspective rawlsienne les actions mises en œuvre vont plus chercher à corriger les problèmes d'exclusion, par des tarifications sociales adaptées ou le développement d'une offre intégrant les quartiers marginalisés, pour permettre à tous de disposer d'un accès minimal aux transports et au territoire ; par ailleurs un système fondé sur l'approche par les capacités d'Amartya Sen cherchera plus à prendre en compte la capacité des individus à réaliser leurs propres objectifs, tels que celui d'accéder à un service donné.

Ainsi, un important travail a été réalisé sur les outils dont dispose la collectivité pour mettre en œuvre des mesures justes et équitables dans leurs principes, puis pour mesurer et évaluer cette équité sur le terrain. Les récentes études de l'action COST Transport Equity Analysis, par exemple, témoignent bien des réflexions en la matière (Di Ciommo, 2018 ; voir également la synthèse de Litman, 2018, réalisée dans un contexte plus nord-américain). Ces trois principales théories de la justice sociale permettent ainsi d'identifier dans les discours des acteurs rencontrés dans le cadre de cette thèse, une certaine vision ou conception de la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine. Dès lors, l'équité en tant que valeur normative du juste dans le domaine de la mobilité urbaine, devient un outil d'analyse du discours de ces acteurs afin de déterminer leur vision de la justice sociale.

Cependant, la mobilisation et la mise en œuvre de ces outils dans le cadre des politiques publiques territoriales restent encore trop limitées par une approche utilitaro-parétienne dominante qui ne considère qu'une partie des enjeux et peut créer plus d'inégalités qu'elle n'en corrige (Martens, 2017 ; Di Ciommo et Shiftan, 2017 ; Nahmias-Biran et al., 2017). Toutefois, on a observé ces dernières années une progressive prise de conscience par les autorités publiques de la nécessité de prendre en compte dans les politiques de mobilité urbaine les exclus de la mobilité, qui illustre bien l'intérêt de plus en plus grandissant porté sur un objectif plus social de ces politiques fortement dominées par la satisfaction du plus grand nombre, caractéristique d'un modèle néolibéral.

CHAPITRE II : Une prise en compte différente de l'équité sociale suivant les contextes territoriaux

Les distances parcourues lors d'un déplacement ont progressivement augmenté au cours des années, bien que le temps consacré à se déplacer soit resté globalement constant depuis les années 1980, avec une heure de déplacement en moyenne par jour. Ce phénomène est notamment porté par le développement de la pendularité, accentué par des formes de birésidence pour des raisons liées au travail, aux loisirs (résidence secondaire), ou la famille (enfants en garde partagée, couple à distance). Ainsi, premiers par leur importance, les déplacements domicile-travail sont en augmentation en France, notamment en fréquence et en distance. Ils concernent 82% des personnes en emploi, et en moyenne quotidienne elles y consacrent près de quarante minutes pour une distance de 27 kilomètres (Forum Vies Mobiles, 2020 ; Antonioli et al., 2021). Dès lors, la mobilité est de plus en plus perçue comme une injonction qui peut être vectrice d'inégalités : Hainard (2002) parle des inégalités dramatiques que « *produit la ville* » à travers ses caractéristiques d'hypermobilité et de circulation extrêmement dense. Celle-ci a d'abord été synonyme de « liberté », puis elle est devenue progressivement une norme, enfin une injonction sociale. Les groupes potentiellement les moins mobiles risquent alors la marginalisation, voire l'isolement social (Dubois et al., 2021 ; Mincke, et al., 2019 ; Orfeuil, 2004 ; Paulo, 2007).

Depuis les années 1990, les politiques publiques dans le domaine des transports ont commencé à prendre en compte ce risque, en cherchant davantage à réduire les inégalités d'accès à la mobilité. Elles se sont concentrées pour l'essentiel sur les problèmes d'enclavement des quartiers pauvres, en créant de nouvelles possibilités de déplacements, à travers notamment l'offre de nouvelles lignes de transports publics (Fol, 2009), avant de s'orienter plutôt vers des mesures d'aide à la mobilité individuelle à la fin des années 1990, visant à favoriser l'insertion professionnelle des personnes présentant des difficultés à se rendre mobiles (Maksim, 2011).

Les réponses apportées pour résorber ces inégalités s'articulent différemment suivant les contextes territoriaux, définis au travers de leurs caractéristiques démographiques, morphologiques, et fonctionnelles. En effet, qu'il s'agisse d'une métropole, d'une grande ville, d'une ville moyenne ou intermédiaire, les enjeux d'équité sociale dans les politiques de transports ne s'articulent pas de la même façon, de même que les solutions apportées pour y faire face. Elles diffèrent aussi suivant les contextes culturels et institutionnels spécifiques à

chaque configuration nationale et locale. De ce fait, en fonction de tel ou tel contexte territorial, culturel, et institutionnel, les acteurs impliqués dans l'analyse, la définition, ou la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine appréhendent et répondent diversement aux enjeux sociaux de mobilité qui y émergent.

Dans le cadre de cette thèse, nous avons fait le choix de comparer essentiellement les villes intermédiaires à l'échelle européenne, de même type morphologique que la ville de Clermont-Ferrand en France, à partir de laquelle la situation des autres villes est évoquée en comparaison. Nous faisons l'hypothèse qu'il s'y exprime, de par les caractéristiques communes aux villes intermédiaires, des enjeux sociaux similaires dans le domaine de la mobilité urbaine, mais dont la prise en compte varie suivant les spécificités nationales et locales propres à chaque territoire. Il nous importe donc dans ce second chapitre de déterminer en première section les caractéristiques communes aux villes intermédiaires européennes qui jouent sur les enjeux d'équité sociale dans la mobilité urbaine (**Section I**), et dans une seconde section de dégager les éléments les différenciant, notamment ceux liés à leur culture nationale et pratique locale, ainsi qu'à leur système institutionnel ou de gouvernance (**Section II**).

I. Comparer des villes comparables sur la base de caractéristiques communes aux villes intermédiaires européennes

En tant qu'objet de recherche comparative à l'échelle européenne, l'identification ou la définition de la ville intermédiaire ne se fonde pas sur les définitions respectives des États. De fait, c'est de la responsabilité de chaque chercheur dont c'est l'objet de recherche de construire son objet d'étude correspondant à son échelle d'analyse. Toutefois, la ville intermédiaire européenne s'identifie dans la littérature principalement au travers de ses caractéristiques démographiques et fonctionnelles d'une part (**I-1**), et morphologiques d'autre part (**II-2**) (ESPON, 2006).

I.1. Caractéristiques démographiques et fonctionnelles : une taille moyenne et un positionnement intermédiaire dans l'armature urbaine

Cette section permet d'identifier la ville intermédiaire européenne au travers de sa taille démographique ou population urbaine, ainsi que de son positionnement dans l'armature urbaine.

I.1.1. La taille démographique ou population urbaine

Il existe une grande disparité dans l'identification et la définition de ce qu'on entend par ville intermédiaire dans les pays européens. En effet, la compréhension quantitative de la gamme des villes intermédiaires dépend des caractéristiques générales de chaque système urbain national ; le nombre d'habitants étant régulièrement la base permettant de distinguer ce type de villes d'une agglomération urbaine plus large. Aussi, plusieurs travaux s'attachent à définir la délimitation statistique d'une ville intermédiaire, et de toute évidence, les seuils et plafonds retenus en conclusion de ces travaux montrent, au même titre que pour le caractère et les situations des villes intermédiaires, une forme marquée d'hétérogénéité (ESPON, 2006).

Ainsi, les différents seuils de population de la ville intermédiaire fixés par chaque pays ne sont pas pertinents quand il s'agit de les étudier à l'échelle européenne, bien que l'approche en termes de taille de population doive être néanmoins prise en compte afin de limiter un cadre d'analyse et un objet à étudier au sein du système des villes existant. De ce fait, identifier la ville intermédiaire à l'échelle européenne suppose de connaître la hiérarchie urbaine qui caractérise ce territoire (Pumain, 1976), dont le sommet se trouve représenté par les « villes mondiales » (Rozenblat et Cicille, 2003), les grandes villes jusqu'aux petites villes, et donc à se positionner dans l'éventail existant (Halbert et al., 2012). Ce qui n'est évidemment pas simple au regard des situations variables que l'on trouve en fonction de l'échelle territoriale choisie : rien que sur le territoire européen, les densités de population étant différentes d'un pays à un autre, la prise en compte des données de ce qui correspond à la notion de ville sont tout aussi hétérogènes (ESPON, 2008).

Dans le contexte français, les observations pour qualifier la ville intermédiaire résultent en réalité bien souvent des critères de taille établis dans le cadre des politiques en faveur des villes moyennes (par exemple le VI^e plan 1970-1977), qui considéraient de façon très extensive (Taulelle, 2010), comme villes moyennes celles ayant une population comprise entre 20 000 et 200 000 habitants. Cet héritage en termes de villes moyennes est resté jusqu'au début des années 2000 bien prégnant dans les études et la recherche d'une taille critique pour les villes intermédiaires. Et l'assimilation de raisonnement et de vocable ville intermédiaire / ville moyenne reste fréquent (Nadou, 2010). Dans une approche renouvelée, le groupe de prospective « *Territoires 2040 pour la France* » mis en place par la Datar, notamment au travers des travaux de l'axe « *villes intermédiaires et leurs espaces de proximité* », traduit la volonté de dépasser les cadres anciens de définition autour des villes moyennes et tente une approche de délimitation des villes intermédiaires plus complète. Ce

glissement dans les termes avait commencé avec le livre Blanc de la Datar en 2005 « *villes moyennes, villes d'intermédiation* », qui annonçait un changement de vision sur le rôle de la ville moyenne. Ce groupe de prospective retient aujourd'hui une population comprise entre 30 000 et 500 000 habitants dans l'aire urbaine pour le cadre des villes intermédiaires.

Plusieurs études montrent un certain degré de consensus sur les seuils inférieurs du cadre, tournant autour des 20, 25 ou 30 000 habitants (parfois 50 000 en Argentine et 200 000 en Amérique du Nord) ; mais ce seuil correspond davantage à celui des villes moyennes. Si l'on suit la Fédération des Maires des Villes Moyennes, qui rassemble les villes moyennes en France, l'une des deux conditions pour y adhérer est que la ville en question soit comprise entre 20 000 et 100 000 habitants. Et si l'on y ajoute les travaux récents de la dernière décennie sur le système des villes à l'échelle européenne (Cattan et al., 1999), ou bien sur des analyses comparatives entre villes européennes (Cicille et Rozenblat, 2003), et aussi sur des thématiques plus spécifiques comme le polycentrisme en Europe (Carrière, 2008), nous pouvons admettre un plafond de 100 000 habitants pour les villes moyennes traditionnelles.

Suivant ce raisonnement, nous retiendrons également dans notre acception de villes européennes intermédiaires un seuil minimal de 100 000 habitants, qui correspond bien, dans une perspective d'intégration des territoires et des politiques publiques, au seuil minimal retenu à l'échelle européenne (*ESPON projects, Secondary Growth Poles and Territorial Development, 2010-2012*). En revanche, les limites supérieures du cadre varient beaucoup plus selon le point de vue de l'organisation posant les définitions : la Banque Mondiale fixe son plafond à 1 million d'habitants, l'Union Européenne l'estime jusqu'à 500 000 habitants, de même que pour la Datar en France, longtemps attachée à 200 000 pour les villes moyennes, mais qui retient désormais 500 000 habitants pour les villes intermédiaires. Au vu de ces différents éléments, nous considérons avec l'Union Européenne et la Datar en France que le plafond de 500 000 habitants est le seuil adapté à la limite supérieure des villes intermédiaires à l'échelle européenne. Au-delà, c'est en termes de métropoles aux caractéristiques fonctionnelles et morphologiques bien différentes qu'il faudrait raisonner.

I.1.2. Un positionnement intermédiaire dans l'armature urbaine

S'ajoutant à la taille démographique, d'autres critères d'identification de la ville intermédiaire méritent d'être pris en compte, par exemple le secteur économique qui prévaut au sein de la ville, le processus politique qui a cours, ou encore le statut administratif de la municipalité. En effet, à la suite des développements qui précèdent, on peut constater la

difficulté qu'il y a à identifier une ville intermédiaire européenne sur la seule base de sa population. Seul, ce type d'approche ne rend pas compte de l'importance pour le territoire des fonctions qui sont présentes au sein de ce type de villes. Ainsi, d'autres travaux insistent sur l'aspect fonctionnel et considèrent la ville intermédiaire comme un centre où sont fournis des services au bénéfice des populations et des entreprises (ESPON, 2006). Cette importance fonctionnelle est essentielle lors de la définition de la ville intermédiaire européenne, et qui a légitimé le passage de l'idée de ville « moyenne » à celle de ville « intermédiaire ».

En effet, les villes intermédiaires de masse démographique équivalente par exemple n'ont pas forcément la même importance fonctionnelle si elles sont proches d'une zone métropolitaine, ou situées dans une région moins peuplée. Ainsi, deux villes ayant la même taille et le même degré de centralité peuvent avoir des zones d'influence territoriale de différentes dimensions selon leur situation géographique (et territoriale) : si une ville est située dans une zone rurale et l'autre dans un réseau plus dense de villes, la première aura certainement une influence moins grande sur son territoire que la seconde. Certaines villes ayant des fonctions spécifiques peuvent également être pertinentes à l'échelle nationale ou même internationale. C'est le cas de certaines industries ou activités de recherche situées dans une ville, mais fonctionnant dans le cadre d'un réseau plus large (Nadou, 2010). De même, l'organisation d'un événement culturel largement reconnu peut également accroître l'influence territoriale d'une ville. Il ressort ainsi que la ville peut être qualifiée en tant que « mode de vie » et « référence territoriale » (Eurostat, 1992).

Ainsi, il est important de déterminer si une ville appartient à un ensemble plus large en termes de réseau, ou à une aire urbaine de second ordre, ou encore à d'autres types de territoires. On pourrait définir cette aire d'influence territoriale comme la superficie totale couverte par le noyau urbain, sa zone suburbaine et sa zone périurbaine ou rurale, formant ainsi son aire urbaine fonctionnelle (AUF). Elle est basée sur le rôle fonctionnel et économique relatif, que chacune de ses trois parties de son territoire joue dans le système urbain. Le noyau urbain est la partie la plus centrale de l'aire urbaine et sa définition diffère largement d'un pays à l'autre, car chacun d'entre eux l'adapte à son contexte national et territorial spécifique. Toutefois, le paramètre utilisé de façon assez systématique dans la littérature est le nombre d'emplois ou de personnes actives présents dans ces centres (ESPON, 2006). Selon les données Eurostat, une zone urbaine fonctionnelle est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) d'au moins 50 000 habitants, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 15 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le

pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

La ville intermédiaire européenne est le lieu où différentes fonctions sont rassemblées, qui peuvent être d'ordre économique, culturel, politico-administratif et/ou même financier. Elle est modelée autour de la combinaison de ces fonctions, ce qui la rend importante pour le reste du territoire (Rozenblat et Cicille, 2003 ; Roncayolo, 1990). Les activités et les services pertinents pour la caractériser sont en grande partie offerts dans les limites de son noyau urbain. Cependant, bien qu'elle soit déterminée par les fonctions qui s'exercent dans son centre, elle l'est également par celles présentes dans sa périphérie. Dès lors, elle est qualifiée à la fois par un noyau urbain où des fonctions urbaines spécifiques sont fondées sur les déplacements domicile-travail vers ses territoires périphériques, mais également de sa périphérie vers son centre urbain (ESPON, 2006).

I.2. La morphologie de la ville intermédiaire européenne

En complément de la taille démographique et de son rôle fonctionnel dans l'armature urbaine, le critère morphologique de forme urbaine est un troisième élément caractéristique de la ville intermédiaire européenne. Cette forme urbaine revêt plusieurs dimensions selon qu'elle s'analyse au niveau global de l'aire urbaine, ou à des niveaux plus fins de forme urbaine locale.

I.2.1. Une forme urbaine globale hiérarchisée, en réseau, ou en pôle de croissance

L'examen des approches caractérisant les villes intermédiaires en Europe montre que la relation avec le contexte spatial est également un paramètre central. Ainsi donc, le niveau des fonctions attribuées à un centre urbain dépend aussi fortement de sa forme urbaine, qui permet de distinguer trois principaux « types idéaux » de villes intermédiaires à l'échelle européenne. Le premier type idéal concerne les villes qui forment une grande agglomération, c'est-à-dire une ville-centre et son domaine fonctionnel. Dans cette catégorie, la zone fonctionnelle des différentes communes de l'agglomération et celle de la ville-centre se chevauchent, et sont spatialement et fonctionnellement indissociables ; la ville-centre favorisant le développement des territoires environnants. Généralement, les communes environnant la ville-centre ont un degré d'autonomie fonctionnelle et stratégique faible, dans la mesure où elles agissent principalement comme relais pour celle-ci. Ce type de ville est qualifié de ville hiérarchisée.

Au Portugal, une étude intitulée « Villes moyennes et dynamiques territoriales » met

l'accent sur ce type de villes, notamment en rapport avec leur implantation territoriale. Dans son analyse du système urbain portugais, elles sont qualifiées de « villes d'ancrage ». Au travers de cette notion, cette analyse met l'accent sur l'implantation de la ville dans son territoire, qui sert de catalyseur pour son développement en tirant pleinement parti des ressources régionales qui s'y trouvent (DGOTDU, 2002).

Dans le second type, la ville intermédiaire constitue un élément dans un réseau avec d'autres villes. Ce type de villes n'est pas dominé par une ville-centre de la même manière que décrite précédemment. Chaque commune en réseau est spécialisée dans un domaine particulier d'activité. Mais cette spécialisation, bien qu'elle permette un haut niveau de compétitivité, augmente aussi la vulnérabilité de la ville aux éventuels aléas du marché et aux fluctuations de ses prix. Cela dit, un niveau élevé d'interactions entre villes de tailles comparables peut compenser cette faiblesse, créant un système avec une forte compétitivité et une vulnérabilité globale réduite. À Chypre, le modèle polycentrique des communes peut être considéré comme une illustration de ce second type de villes, combiné avec le fait que chaque zone urbaine principale accueille également une fonction primaire (port, aéroport...) (EPSON, 2006). Ce type de ville est qualifié de ville en réseau.

Le dernier type concerne les villes qui agissent comme des pôles de croissance dans les zones rurales en particulier. De tels centres urbains, généralement petits en taille et en démographie offrent un niveau de prestation de services qui est disproportionnellement élevé par rapport à leur taille démographique (DELG, 2000). La raison invoquée est que ces centres desservent des bassins versants ruraux relativement importants. Ainsi, ces petites villes peuvent être considérées comme des pôles de croissance pour le développement économique rural (Courtney et Errington, 2003), agissant comme des centres de services dans une économie rurale. Les services fournis peuvent aussi être de nature administrative et publique, dont la pérennité est généralement déterminée par les politiques sociales volontaristes de la part de l'État central (DELG, 2000). On peut citer comme exemple de ce type, des villes isolées à haute valeur économique, des villes possédant des ports de pêche le long des côtes, ou encore les villes minières écossaises, norvégiennes, suédoises (EPSON, 2006).

I.2.2. Une forme urbaine locale : liens avec les 6Ds de Cervero

Dans la littérature précédant les années 2000, la forme urbaine était caractérisée à l'aide de quelques indicateurs tels que la densité de population ou l'éloignement par rapport au centre. L'un de ces indicateurs permettait de la considérer comme le centre de la zone bâtie ou

zone aménagée. De fait, l'utilisation d'un critère morphologique pour représenter le territoire apparaissait déjà comme un point de départ possible permettant de l'identifier. Cette approche a ainsi été largement utilisée dans les pays européens, et le critère des zones bâties continues est recommandé par l'ONU pour la définition des zones urbaines (ESPON, 2006). Cependant, outre ces variables classiques (densité et distance au centre), de nouvelles notions permettant de caractériser la morphologie d'un territoire se sont imposées.

Certains travaux en économétrie ont ainsi élargi les variables à prendre en compte pour affiner l'analyse de la morphologie urbaine d'un territoire, et montrer par exemple le lien entre forme urbaine et mobilité. On peut mentionner dans cette perspective les travaux réalisés sur les systèmes urbains italiens (Cirilli et Veneri, 2009) : à partir de l'analyse de 111 villes italiennes, cinq profils ont été établis en fonction entre autres de la taille de l'agglomération (en population et surface), de la dispersion urbaine (densité résidentielle et compacité), et de la concentration de la population et des activités économiques. Cette segmentation améliore nettement l'analyse par rapport à l'usage restreint à une seule variable comme la densité ou la zone bâtie.

On peut également évoquer l'étude de Acharya et Morichi (2007) effectuée sur de grandes villes asiatiques, montrant que la prise en compte de la qualité et de la desserte des transports collectifs ainsi qu'une pénalisation financière ou une baisse des gains de temps de la voiture, jouent un rôle important sur la motorisation et l'usage de la voiture. Dans les villes ayant des espaces peu denses comme les villes intermédiaires, la desserte en transport en commun couvre moins l'ensemble du territoire que dans les villes à forte densité. Cela se traduit généralement par une faible accessibilité des zones situées en périphérie des cœurs urbains des villes, et donc par des inégalités spatiales entre l'urbain et le périurbain et a fortiori le rural.

C'est cependant les travaux de Cervero et Kockelman (1997) qui ont formalisé ces analyses en introduisant l'idée des trois dimensions – 3Ds – que sont la densité (population et emplois), la diversité (l'étalement urbain ou la capacité d'occupation des sols), et le design qui qualifie le réseau routier (nombre de linéaires de routes ou de trottoirs, densité d'intersections ou de passages piétons). En 2010, trois autres dimensions sont venues compléter leur liste, aboutissant aux 6Ds (Ewing et Cervero, 2010) : il s'agit de l'accessibilité qui mesure la facilité à se rendre à différents lieux de destination, la distance aux transports collectifs qui mesure la facilité à accéder au réseau, et enfin le management de la demande, qui est plus complexe à estimer, mais dont la prise en compte est de plus en plus courante. Cette dernière

dimension englobe généralement la question du stationnement (son coût et/ou sa disponibilité), et peut aussi recouvrir les différentes politiques mises en place pour sensibiliser et inciter les populations à utiliser les transports en commun. La démographie a également été évoquée comme septième D, apportant une information sur la dynamique des territoires (voir notamment Ewing et Cervero, 2010 ; Naess, 2012 ; Stead et Marshall, 2001).

En résumé, la taille démographique d'un territoire comprise entre 100 000 et 500 000 habitants, ses fonctions en lien avec la configuration de son système urbain, ainsi que sa forme urbaine hiérarchisée, radiale, ou en réseau, sont autant de critères qui caractérisent une ville intermédiaire européenne, et ayant un impact sur la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine. Les faibles densités des espaces de proximité des villes intermédiaires induisent une dépendance à l'automobile de certains ménages périurbains ou ruraux modestes qui nécessitent un certain type de politiques. De même, selon qu'une ville décide de privilégier ses rapports de proximité avec son espace périurbain, ou d'avoir des réseaux de relations plus larges au niveau national, voir international, cela n'a pas les mêmes conséquences en termes de prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine, et donc d'inclusion sociale des populations.

En effet, un territoire favorisant des relations avec les autres villes au niveau national ou international risque de moins privilégier ses investissements au niveau local, notamment en termes d'accessibilité en transport en commun de son espace de proximité. Cela a été le cas des grandes agglomérations et métropoles françaises qui ont majoritairement investi dans de grandes infrastructures de transport telles que les aéroports, ou les lignes de Trains à grande vitesse, privilégiant ainsi davantage l'accessibilité de l'agglomération au reste du pays ou au reste du monde, au détriment de ses déplacements de proximité. Alors qu'une ville qui décide d'accentuer ses efforts d'investissement en direction de son espace de proximité, en essayant d'améliorer l'accessibilité de ses zones suburbaines et périurbaines ou rurales, a de meilleures chances de favoriser l'inclusion sociale de ses populations (Nadou, 2010). En outre, la forme urbaine globale d'un territoire associée à la localisation de ses habitants peut engendrer de l'exclusion sociale du fait d'une faible accessibilité aux services présents sur le territoire, ou d'une distance élevée aux infrastructures de transport en commun. Par exemple, suivant qu'un usager réside à proximité ou pas d'un arrêt de transport en commun, ou se trouve dans une zone périphérique peu dense mal desservie, celui-ci peut être obligé d'utiliser sa voiture pour se déplacer, s'il en a les moyens, sous peine d'être victime d'exclusion de la vie économique et sociale de son territoire (Cervero et Wu, 1998).

Notons également que les facteurs démographiques, fonctionnels, et morphologiques d'un territoire ne sont pas les seuls à avoir une influence sur les enjeux sociaux de mobilité urbaine au sein des villes intermédiaires européennes. En effet, d'autres critères d'ordre culturels et institutionnels ont également une influence sur la manière dont les enjeux sociaux de mobilité urbaine sont traités au sein d'une société ; d'où l'intérêt d'une comparaison européenne entre villes intermédiaires de même type, dotées de caractéristiques communes, mais étant dans des contextes culturels et institutionnels distincts.

II. Une comparaison entre villes intermédiaires européennes aux contextes culturels et institutionnels distincts

Cette seconde section nous permet dans un premier temps de définir ce qu'on entend par aire culturelle européenne sur la base de travaux d'anthropologues et sociologues ayant analysé cette notion (II-1). Nous présentons ensuite dans un deuxième temps comment un système de valeurs néolibérales, prédominant en Europe occidentale, agit sur la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine (II-2). Nous montrons enfin que les éléments liés aux cultures nationales et pratiques locales des territoires, ainsi que ceux relatifs à leur système institutionnel et de gouvernance, n'agissent pas de la même façon sur la prise en compte de l'équité sociale, même s'ils appartiennent à une même aire culturelle européenne. Cette prise en compte peut également varier au sein d'un même pays d'une ville à une autre, bien que régies par de normes institutionnelles et de gouvernance similaires (II-3).

II.1. La notion d'aire culturelle européenne

Selon Denys Cuche, « *la notion de culture est inhérente à la réflexion des sciences sociales, et il est souvent estimé, pour des raisons liées à la pléthore de définitions qui ont pu lui être données, que l'on a affaire à une véritable nébuleuse au sein de laquelle il serait bien difficile de s'y retrouver... Comprise dans un sens étendu, qui renvoie aux modes de vie et de pensée, la notion de culture introduit directement à l'ordre du symbolique, à ce qui touche au sens, c'est-à-dire à ce sur quoi il est le plus difficile de s'entendre* » (Cuche, 2016).

C'est à Edward Burnett Tylor (1832-1917), anthropologue britannique, que l'on doit la première définition du concept de « culture ». Pour lui, « *culture ou civilisation, pris dans son sens ethnologique le plus étendu, est ce tout complexe qui comprend la connaissance, les croyances, l'art, la morale, le droit, les coutumes et les autres capacités ou habitudes*

acquises par l'homme en tant que membre de la société. » C'est l'expression de la totalité de la vie sociale de l'homme. À sa suite, Franz Boas (1858-1942) estime quant à lui que chaque culture est dotée d'un « *style* » particulier, qui s'exprime à travers la langue, les croyances, les coutumes, l'art aussi. Ce style, cet « *esprit* » propre à chaque culture influe sur le comportement des individus, inspire leurs actions, et crée un lien indéfectible entre eux. Ainsi, appréhendée comme jouant un rôle intégrateur essentiel à travers les processus de socialisation propres à chaque environnement, la culture contribue au développement et à la cohésion identitaire d'une société (Claval, 2008).

De même, l'envisageant suivant une perspective similaire, c'est-à-dire ancrée dans un contexte, d'autres approches insistent quant à elles sur ce qui fait sens ou non au sein d'un environnement donné. On peut faire remonter cette théorie à Max Weber pour qui « *l'homme est un animal suspendu dans les toiles de signification qu'il a lui-même tissées* », et qui déterminent ce qui est admissible ou non dans la société où il vit, ce qui est faisable ou ce qui ne l'est pas, ce qui est juste ou injuste. C'est-à-dire ce qui fait sens pour un peuple donné dans le contexte qui est le sien à un moment donné. Selon cette lecture, les cadres culturels sont à la fois déterminants, contraignants, et source de créativité. Cette créativité pouvant, dans une certaine mesure, rétroagir sur les fondements mêmes dont elle est issue, permettant ainsi leur évolution dans le temps long (Geertz, 1973).

Ici, les représentations socioculturelles d'une société sont considérées comme un vecteur de l'action des individus, c'est-à-dire ce à quoi ils se réfèrent en termes de système de valeurs et de croyance lorsqu'ils voient et tentent d'expliquer un phénomène. C'est en d'autres termes ce qui « *flotte dans la tête des hommes réels* » lorsque ceux-ci agissent pour répondre à tel ou tel enjeu qui émerge dans la société (Weber, 1922). Dans « *les Formes élémentaires de la vie religieuse* » (1912), surtout, mais déjà depuis « *Le Suicide* » (1897), Émile Durkheim (1858-1917) développe quant à lui une théorie de la « *conscience collective* » qui est une forme de théorie culturelle. Il explique qu'il existe dans toute société une « *conscience collective* », faite des représentations collectives, des idéaux, des valeurs et des sentiments communs à tous les individus de cette société. Cette conscience collective qui précède l'individu, s'impose à lui, lui est extérieure et transcendante, diffère de la conscience individuelle.

Selon cette théorie, l'individu en tant que tel est imprégné de sa conscience individuelle qui est issue de son parcours, de ses expériences, de son vécu propre. Cette conscience individuelle est par contre imprégnée de la conscience collective globale de la société à laquelle il appartient, qui diffère d'une société à l'autre. C'est cette conscience collective qui réalise l'unité et la cohésion d'une société, constituée par les valeurs ou principes clés qui

régulent le comportement et choix de ces membres, et que Durkheim appelle « *l'assiette mentale de la société* » (Durkheim, 1960 ; Moscovici, 2003).

Au cœur de cette vision de la société se trouve la notion de valeur, qui renvoie à une « *conception du désirable* » communément partagée à l'intérieur d'une collectivité sociale. Cette collectivité sociale peut s'étendre au-delà d'un simple territoire national, et recouvrir un territoire transnational formant un ensemble culturel plus ou moins homogène et continu, identifié sous l'appellation d'« *aire culturelle* » selon l'expression de H. Baumann et D. Westermann, et que Fernand Braudel qualifie de « civilisation » (Claval, 2008). Durkheim considère de ce fait la notion de « culture » comme recouvrant un ensemble de « *phénomènes sociaux qui ne sont pas attachés à un organisme social particulier ; ils s'étendent sur des aires qui dépassent un territoire national, ou bien ils se développent sur des périodes qui dépassent l'histoire d'une seule société* » (Durkheim, 1960).

Cette acception de la culture ouvre ainsi la voie à une compréhension de cette notion suivant une échelle non pas simplement nationale, mais transnationale, partageant les mêmes valeurs et les mêmes façons de penser. Et l'Europe occidentale est considérée comme un de ces espaces culturels et géographiques transnationaux relativement homogènes (Claval, 2008). En effet, selon les cas, le ciment des représentations (ou consciences) collectives des sociétés modernes d'Europe occidentale en tant qu'aire culturelle est fourni par la contingence de facteurs tels que la religion (le Christianisme en l'occurrence), la conviction à certaines valeurs universelles telles que la démocratie, les valeurs de droit de l'homme, ou encore le respect des libertés fondamentales. Depuis la fin des années 1970, cette homogénéité culturelle a pour toile de fond une vision néolibérale de la société, qui n'exclut cependant pas des particularismes au sein des États, liés notamment à leurs cultures nationales et pratiques locales propres, ainsi qu'à leurs systèmes de gouvernance ou normes institutionnelles.

II.2. Une vision de la ville néolibérale qui fournit une toile de fond commune

À partir de 1979, le système économique mondial a connu différentes crises qui ont remis en cause le cadre général de l'action publique d'après-guerre alors en vigueur, et de nouvelles politiques macro-économiques sont devenues progressivement la norme en Europe. Dans plusieurs pays européens, l'usage keynésien des politiques sociales pendant cette période s'est soldé par un échec qui a eu des conséquences profondes. Les expériences de relance économique fondées sur une augmentation des prestations sociales qui furent, par exemple, tentées en France, en 1974-1975 et en 1981-1982, n'aboutirent pas aux résultats escomptés. En Grande-Bretagne, le gouvernement travailliste qui, après avoir mené une politique de

relance fondée sur la hausse des prestations sociales, fut conduit, en 1979, à emprunter au FMI de quoi rembourser une dette publique devenue insupportable. Pour y faire face, les dévaluations monétaires se succédèrent, les taux d'imposition furent relevés, l'inflation augmenta en même temps que le chômage s'accrut (Jobert, 1994, Palier et Surel, 2005, Atkinson, 2016).

On assiste alors à un « tournant néolibéral » porté par des figures telles que Ronald Reagan et Margaret Thatcher et que l'économiste Anthony Atkinson qualifie de « tournant vers l'inégalité ». Cette nouvelle trajectoire définit le nouveau référentiel de politique économique basé sur la suppression des tarifs douaniers, la libre circulation des capitaux et des marchandises, la modération salariale, la compétitivité des entreprises, la division mondiale du travail, ou encore la création d'instances de gouvernance supranationales telles que le FMI, l'OCDE, ou l'OMC. La mise en place du marché unique européen et les critères du traité de Maastricht, puis du pacte de stabilité et de croissance sont, de ce point de vue, significatifs de l'adoption collective de ce nouveau modèle, différent des politiques keynésiennes : il s'agit de politiques de l'offre (monétaristes, néo-classiques) qui promeuvent la libre concurrence (dérégulation, flexibilisation), qui reposent sur l'orthodoxie budgétaire (dette et déficits réduits, taux d'intérêt bas, taux d'inflation réduits,) s'appuyant sur une configuration institutionnelle particulière (indépendance des banques centrales, renforcement du rôle des agences, régulation par le droit, etc.) (Jobert, 1994, Palier et Surel, 2005, Atkinson, 2016).

Ce virage néolibéral s'est accentué tout au long des années 1980 dans les différents pays européens. Selon ces nouvelles normes, l'État providence est mis au service de la compétitivité, et les réformes doivent rendre les systèmes de protection sociale plus favorables à l'emploi. Les changements entrepris conduisent ainsi à une réduction du coût des politiques sociales (notamment les charges sociales qui pèsent sur le travail), et doivent désormais s'appuyer sur des incitations au retour à l'emploi. Dès lors, la recherche d'un système de protection sociale qui soit plus favorable à l'emploi est devenue un trait commun des réformes conduites dans les pays européens, relayée par les institutions de l'Union européenne (Jobert, 1994 ; Palier et Surel, 2005).

Il est généralement admis que le vaste modèle de restructuration urbaine des dernières décennies a été défini suivant cette vision du monde néolibérale, considérée comme une logique clé qui a agi pour « *profondément façonner les paramètres idéologiques et opérationnels de l'urbanisation* » (Peck et al., 2013). Ce modèle, dans lequel prédomine une conception utilitariste de la société, implique la privatisation, la dérégulation, l'austérité, et la

réduction de l'État-providence et des services sociaux, ainsi que le pouvoir toujours croissant sur le développement urbain de logiques de marché concurrentiel, mettant davantage l'accent sur l'attractivité et le développement économique urbain (Harvey, 2007 ; Théodore et Peck, 2011). Cela engendre plusieurs distorsions économiques et sociales dans les pays de l'Europe de l'Ouest (dumping social et fiscal, désindustrialisation, délocalisation des entreprises, pollution), exacerbant les injustices déjà existantes, et contribuant à accroître les inégalités sociales (Atkinson, 2016). De fait, on observe une augmentation globale des inégalités de revenus pendant cette période. Les parts des très hauts revenus ont baissé jusqu'à la fin des années 1970, après quoi elles se sont orientées à la hausse. Dans les pays anglo-saxons, elle dépasse de loin celle de l'Europe continentale, et d'encore plus loin celle des pays nordiques. La part du 1% supérieur dans le revenu brut au Royaume-Uni était par exemple de 19% en 1919, et elle est descendue jusqu'à 6% environ en 1979 ; depuis, elle a plus que doublé (Atkinson, 2016).

Néanmoins, ce nouveau modèle ne se manifeste pas de la même façon dans tous les pays. Ainsi, on n'observe pas nécessairement une dérégulation totale du système, notamment dans le secteur des transports, pouvant prendre la forme d'une relation spécifique entre l'État et le marché selon les cas (Peck, 2004). Il inclut ainsi une gamme de pratiques en fonction du contexte et peut se dérouler différemment d'un pays à un autre. Dans certains cas, il génère et normalise par exemple une combinaison d'initiatives fondées sur le marché et le bénévolat comme solution à la disparition ou au rétrécissement de certains services publics. Dans d'autres cas, les processus d'appel d'offres ne se déroulent pas toujours dans un marché libre, même s'ils permettent de sous-traiter certains services en attribuant aux opérateurs privés la possibilité d'exploiter tout ou une partie du service de transport en commun. La contractualisation pour l'attribution des marchés de services locaux peut alors s'inscrire dans un contexte politique des relations entre autorités locales et opérateurs existants. Certains contrats ne font souvent pas l'objet d'un appel d'offres public, ou peuvent être détenus par un petit groupe d'opérateurs locaux déjà bien implantés (Paget-Seekins, 2015). Il existe ainsi une gamme de niveaux d'implication privée, mais une entité publique conserve généralement le contrôle de la planification du système ; les entreprises privées exploitent quant à elles les bus et la collecte des tarifs dans le cadre de différents types de contrats (Hidalgo et Gutiérrez, 2013).

II.3. Des pratiques diverses selon les territoires fonction des sensibilités culturelles locales et de l'organisation institutionnelle

Dans ses travaux sur les différences d'évolution entre les États-providence d'Occident, Gøsta Esping-Andersen (1990) distingue dans son œuvre « *Les Trois mondes de l'État-providence* », trois principaux Régimes ou logiques sociales caractéristiques des différentes sensibilités culturelles des pays occidentaux (Esping-Andersen, 1990 cité par Vallet, 2002). Il s'agit en premier lieu du « Régime libéral » qui repose sur une logique sociale de type assurantielle ou libérale qu'on retrouve dans les pays anglo-saxons comme la Grande-Bretagne, les États-Unis, le Canada ou encore l'Australie, et au sein desquels les populations ont un degré d'acceptation faible vis-à-vis des politiques de réduction des inégalités sociales, avec un système de protection sociale majoritairement géré par les assureurs privés. Il distingue aussi le « Régime conservateur-corporatiste » ou continental, fondé sur des assurances obligatoires et une logique de défense des intérêts acquis. Il regrouperait l'Allemagne, le Japon, ainsi que la France, dans lesquels les populations ont une sensibilité plus grande vis-à-vis des inégalités qui existent dans la société, et donc de la nécessité de les réduire. L'État joue ici un rôle prépondérant dans le système de protection sociale. Et enfin, le « Régime social-démocrate » caractérisé par l'universalité des droits sociaux et une tendance à l'égalisation au sein de la société, qui serait représenté par les pays d'Europe du Nord dotés d'un fort attachement à l'idée de bien commun (sécurité collective, liberté individuelle, sécurité sociale...). Sur la base de cette classification, il existe donc au sein des pays d'Europe occidentale des sensibilités culturelles spécifiques caractéristiques de ces différentes logiques sociales ou Régimes, qui renvoient aux valeurs partagées des sociétés, et permettent de comprendre ce qui est perçu ou non comme enjeu de justice sociale.

De même, les systèmes d'organisation institutionnelle jouent sur les modes de gouvernance, et affectent les modes d'action publique tant au niveau national que local. Ils permettent de comprendre ce qui peut être fait et comment : la France par exemple est un État unitaire décentralisé, alors que la Grande-Bretagne est un État fédéral au même titre que l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, ou encore la Suisse. Les modèles de gouvernance dans ces pays sont de fait régulés par des dynamiques institutionnelles différentes, même ceux dotés d'une apparente similitude tels que la Grande-Bretagne, l'Allemagne, ou la Belgique.

Le modèle le plus stable politiquement est le fédéralisme coopératif allemand, qui se distingue par une interdépendance étroite des niveaux d'administration, un mode de gestion partagée, un contrôle financier assez strict du gouvernement fédéral sur les dépenses des *Länder* (associé à une péréquation financière), des conférences ministérielles intergouvernementales et une influence permanente des *Länder* dans le processus législatif via leur droit de veto à la Chambre haute. En Belgique, le fédéralisme ne fonctionne pas sur le

même équilibre. Il s'agit d'un système fédéral où deux catégories d'entités fédérées cohabitent avec la structure fédérale : les communautés linguistiques au nombre de trois (francophone, flamande et germanophone) et trois Régions (Bruxelles-Capitale, Flandres et Wallonie) qui ont la gestion quasi exclusive de leur domaine de compétence. Cette architecture institutionnelle est une manière de faire coexister deux communautés antagonistes à l'intérieur d'un même État, mais elle se révèle particulièrement fragile et instable. Elle est ainsi soumise à des pressions concurrentielles croissantes de la part des deux communautés flamande et wallonne.

Au Royaume-Uni, plus d'une décennie après les lois de dévolution voulues par le gouvernement de Tony Blair, il existe dans ce pays une nation avec un statut quasi fédéral (l'Écosse) ; une autre nation avec un degré élevé d'autonomie (le Pays de Galles) ; des arrangements spécifiques en Irlande du Nord dont le but est d'apaiser les relations entre communautés divisées en créant un gouvernement de coalition permanente ; et une nation – l'Angleterre – où la greffe régionale se fait difficilement. En France, les Régions occupent une position médiane parmi les grands pays européens. Il existe des conseils régionaux élus depuis 1986, certes, avec des pouvoirs d'action (développement économique, formation professionnelle, transports ferroviaires régionaux, construction et entretien des lycées, recherche et innovation), mais sans pouvoir législatifs ou réglementaires, ni de pouvoir de contrôle sur les autres collectivités locales.

Ainsi, suivant le type de gouvernance et normes institutionnelles en vigueur dans un pays, suivant également la sensibilité culturelle partagée au sein d'une société selon qu'on soit dans un Régime libéral anglo-saxon, corporatiste latin, ou sociodémocrate scandinave, différents enjeux de mobilité peuvent s'exprimer, et différentes politiques de mobilité peuvent être mises en place pour y répondre. De fait, d'un « Régime » ou logique sociale à un autre, on peut avoir des visions de la justice sociale différentes, et ne pas avoir la même définition de ce qui est juste ou ne l'est pas : un Belge n'est pas un Français, et ils sont tous deux différents d'un anglais, et donc n'ont pas forcément la même façon d'aborder les questions de justice sociale ; bien que ceux-ci soient beaucoup plus proches culturellement entre eux que si on les comparait à des habitants d'autres aires culturelles telles que l'Asie, l'Afrique subsaharienne, ou l'Amérique latine (Claval, 2008).

De même, à une échelle plus infranationale au sein d'un même pays, des sensibilités culturelles et pratiques locales diverses peuvent aussi s'exprimer d'un territoire à un autre, ou d'une ville à une autre. En effet, un Perpignanais d'influence culturelle méditerranéenne peut être plus proche culturellement d'un Catalan que d'un Lillois, qui quant à lui peut plus

facilement se reconnaître chez un Montois. Par conséquent, on peut supposer que dans des territoires proches par leur pratique locale même s'ils appartiennent à des pays différents, des visions de la justice sociale peuvent être similaires. Mais comme ceux-ci sont dans des systèmes institutionnels et de gouvernance différents, cela peut impliquer des façons de construire l'action publique qui ne sont pas forcément les mêmes. D'un autre côté, on peut aussi avoir des territoires régis par un même système de gouvernance, mais ayant des sensibilités qui peuvent être un peu différentes d'un point de vue culturelle, qui disposent des mêmes actions publiques.

CONCLUSION

La ville intermédiaire est un objet d'étude original par rapport aux grandes agglomérations et métropoles qui sont plus fréquemment analysées, notamment dans le domaine de la mobilité urbaine en lien avec les problématiques sociales. Elle est marquée par son ancrage dans un territoire, et son identification n'est pas la même d'un pays à un autre, car chaque pays a sa propre définition de ce type de villes, qui dépend des caractéristiques générales du système urbain national. Ainsi donc, son étude à l'échelle européenne fait au préalable l'objet d'une construction de la part du chercheur qui s'y intéresse, au travers de ses caractéristiques démographiques, fonctionnelles, et morphologiques.

Au niveau européen, il existe un consensus sur les seuils de populations des villes intermédiaires, qui sont compris entre 100 000 et 500 000 habitants. Et du point de vue de la forme urbaine, on dénombre trois idéaux types : il s'agit des villes hiérarchisées, en réseau, et en pôle de croissance. Suivant le critère fonctionnel, la ville intermédiaire est caractérisée par un secteur d'activité économique dominant, essentiellement concentré dans son centre urbain, ainsi que par les relations que celui-ci entretient avec sa périphérie urbaine, notamment en termes de domicile – travail. Elle présente des enjeux sociaux spécifiques dans le domaine de la mobilité urbaine, qui ne s'articulent pas de la même façon dans les métropoles ou les grandes villes. Ces enjeux sont notamment liés à leurs espaces de proximité relativement peu denses, dans lesquels la vie des habitants s'organise au quotidien. Ces problématiques bien particulières sont par exemple celles de l'accessibilité au réseau de transport en commun, moins développé que dans les grandes agglomérations denses, de la répartition des investissements entre le centre urbain et la périphérie où certains ménages à revenus modestes

résident, et exposés à la précarité et à la vulnérabilité énergétiques.

Ainsi, la mobilisation de tel ou tel principe de justice sociale afin de justifier telle ou telle option politique, revient à effectuer des choix complexes qui peuvent soit accroître les inégalités sociales et territoriales, soit les réduire. Ces choix dépendent des représentations collectives prédominantes dans la société, ainsi que des préférences individuelles de ceux ou celles qui les font, relevant de leur propre jugement de valeur. Cependant, si pluriels que soient ces principes dans la société, ils établissent une certaine cohérence par rapport à la perception que ses membres ont des enjeux sociétaux, et donc par rapport aux réponses à y apporter. Cette cohérence entre les principes clés partagés et leur système de justice redistributive, conduit à des visions du monde différentes selon les sensibilités culturelles spécifiques à chaque société.

Selon les cas, le ciment des représentations collectives d'une société est fourni par la contingence de plusieurs facteurs tels que la croyance à l'effort individuel et à la libre entreprise, fortement prégnante dans les pays à Régime libéral tels que la Grande-Bretagne ; ou d'autres facteurs comme la nécessaire protection de l'État et à un certain interventionnisme dans la société qu'on retrouve dans les pays à Régime « conservateur-corporatiste » ou continental comme la France ; ou encore d'un État fermement garant du respect des libertés individuelles et de la sécurité collective tel qu'on le voit dans les pays à Régime social-démocrate d'Europe du Nord. Par conséquent, les attitudes à l'égard des institutions, ou encore la manière d'appréhender et de concevoir les politiques publiques ne sont pas les mêmes dans tous les pays d'Europe occidentale (Lijphart, 1968).

CHAPITRE III : Méthodologie d’approche comparative des villes intermédiaires européennes

La problématique centrale de cette thèse est de savoir comment la justice sociale est prise en compte dans les politiques de mobilité urbaine des villes intermédiaires européennes ayant des sensibilités culturelles différentes, dans le but d’aider l’Autorité Organisatrice de Mobilité de l’agglomération de Clermont-Ferrand à réfléchir sur sa propre action dans ce domaine. Afin d’y répondre, nous faisons le choix de comparer quatre aires urbaines intermédiaires européennes ayant en commun les mêmes caractéristiques démographiques, fonctionnelles, et morphologiques que celles de l’aire urbaine clermontoise. De même, nous nous assurons que ces quatre agglomérations appartiennent bien toutes à l’aire culturelle d’Europe occidentale, tout en ayant des sensibilités culturelles distinctes représentées ici au travers de leurs logiques sociales ou Régimes. Ainsi, sur la base de ces différents facteurs, nous sélectionnons, à la suite d’un processus d’échantillonnage appliqué à la base de données d’Eurostat et en nous appuyant sur les données issues des travaux de Halbert et al., (2012), quatre villes européennes dont la population est comprise entre 100 000 et 500 000 habitants, de forme urbaine hiérarchique, et dont le secteur économique prédominant est celui des services (Urban Atlas, 2012 ; ESPON, 2006 ; Halbert et al., 2012). Nous retenons à la suite de ce processus les aires urbaines de Clermont-Ferrand et Perpignan en France, Mons en Belgique, et Norwich en Grande-Bretagne.

Dans le cadre de cet échantillonnage, nous avons donc contrôlé les composantes démographiques, fonctionnelles, et morphologiques de ces 4 aires urbaines, afin d’isoler l’effet structurel lié aux sensibilités culturelles nationales (et locales) de ces villes, ainsi qu’à leur système de gouvernance. Cette méthode nous permet d’aller voir, sur la base de cet effet structurel, si des différences existent dans la mise en œuvre des politiques sociales de mobilité urbaine de ces aires urbaines fonctionnelles (AUF). Notre but est d’identifier des politiques de mobilité urbaine non présentes au sein de l’aire urbaine de Clermont-Ferrand et dont elle peut s’inspirer ; d’où la nécessité d’avoir des éléments de ressemblance et de dissemblance entre les villes comparées.

Cette identification se fait via une méthodologie qualitative basée sur des entretiens semi-directifs menés auprès des acteurs de mobilité urbaine de ces agglomérations. Ces derniers ont été sélectionnés en fonction de leur appartenance à quatre catégories d’acteurs afin d’assurer d’une certaine diversité dans les points de vue qui sont émis : il s’agit des acteurs politiques ou « Elus », les acteurs issus des administrations locales ou « Techniciens », les acteurs associatifs ou « Associations », et enfin les chercheurs et experts ou « Experts-académiques »

travaillant sur les questions de mobilité. De même, nous nous assurons que ces acteurs sont bien ancrés à différentes échelles territoriales au sein de leur aire urbaine d'appartenance, permettant ainsi de capter d'éventuels enjeux liés à l'organisation spatiale du territoire, en rapport par exemple aux questions centre-périphérie, urbain-rural, ou ville-campagne. Ces échelles territoriales sont celles du centre-ville, des quartiers à habitats sociaux, du suburbain, du périurbain ou rural, et de l'aire urbaine intermédiaire globale. Nous émettons ainsi l'hypothèse selon laquelle suivant le type d'acteurs et leur ancrage territorial, ceux-ci n'expriment pas forcément les mêmes priorités en termes d'enjeux de mobilité urbaine, ou n'ont pas nécessairement la même vision de la justice sociale, identifiée ici dans notre travail à l'aide d'une grille d'analyse construite sur la base des théories de la justice sociale.

Ce chapitre méthodologique s'articule dès lors en première partie par le choix des villes d'étude (**Section I**), en deuxième partie par le choix des acteurs consultés dans les villes sélectionnées (**Section II**), et en troisième partie par le guide d'entretien et la grille d'analyse des entretiens utilisés (**Section III**)

I. Le choix des villes

La sélection des quatre villes européennes intermédiaires s'est faite à la suite d'un processus d'échantillonnage appliqué aux bases des données d'Eurostat et des travaux de Halbert et al., (2012).

I.1. Utilisation de données européennes et des travaux de Halbert et al, (2012)

Notre étude comparative est réalisée au moyen de l'analyse des données provenant principalement des bases de l'Union Européenne, plus précisément des rapports et données fournis par Eurostat, et collectés dans le cadre du projet européen « Urban Audit ». Nous consultons également des illustrations cartographiques ainsi que les données issues de l'étude « Urban Atlas 2012 » réalisée dans le cadre du programme Copernicus, qui est un programme d'observation terrestre européen produisant des cartes au niveau des aires urbaines fonctionnelles (AUF) sur l'utilisation du sol et la couverture terrestre. Nous complétons ces données recueillies avec d'autres sources de données statistiques issues des instituts nationaux des pays des villes sélectionnées.

Il est important de préciser que certaines données de la base d'Eurostat sont manquantes pour certaines des AUF sélectionnées de notre échantillon à certaines dates précises. Aussi, nous avons choisi en termes de méthodologie de fonder chaque fois notre analyse statistique sur l'année où le plus grand nombre de données pour l'indicateur souhaité a été renseigné. Et dans le cas où il y aurait malgré tout une AUF dont les données seraient manquantes pour

cette année-là, nous complétons la base avec les données de l'année la plus récente qui est renseignée pour ladite AUF. Ce choix nous permet ainsi d'avoir le maximum de données à analyser, afin de tirer des enseignements susceptibles de coller au mieux à la réalité, et d'établir des conclusions plus facilement généralisables.

À l'origine, nous avons souhaité utiliser les données Eurostat renseignées en 2006, pour chacun des indicateurs mobilisés dans notre travail. En effet, les travaux de Halbert et al (2012) sur lesquels nous nous sommes principalement appuyés pour déterminer les caractéristiques fonctionnelles de notre échantillon de villes intermédiaires sont essentiellement fondés sur des données datant de cette année. Mais, il se trouve que les données de l'année 2006 sont pour la plupart manquantes dans la base de données d'Eurostat, grâce à laquelle nous avons effectué notre échantillonnage.

Halbert et ses collègues ont développé 25 indicateurs sur diverses thématiques pour l'analyse comparée de 357 AUF européennes de plus de 200 000 habitants. Les variables qu'ils utilisent couvrent à la fois le développement territorial (démographie, niveau de richesse, etc.), et les formes de rayonnement et d'inscription dans des circulations de longue portée. Elles relèvent de plusieurs aspects de la vie métropolitaine que sont la mobilité, l'accessibilité, la spécialisation et le rayonnement économique, la société de la connaissance (recherche, étudiants), l'attractivité touristique et culturelle, et même l'inscription dans des réseaux politiques (Halbert et al., 2012). Leur objectif a été de dégager des typologies fonctionnelles homogènes (voir figure1 ci- après).

Ainsi, l'ensemble des AUF d'une classe donnée est caractérisé par un profil de fonctions urbaines qui permet d'identifier un type d'aire urbaine fonctionnelle. Le classement proposé les amène alors à distinguer 12 types distincts d'AUF européenne. Et en choisissant les aires urbaines fonctionnelles définies en lien avec le programme « ESPON Database », cette étude permet de qualifier de manière homogène l'aire urbaine fonctionnelle de chacune des agglomérations des 29 pays observés (27 membres de l'Union Européenne à l'exclusion des territoires ultramarins, plus la Suisse et la Norvège). Elle a de plus le mérite de couvrir les bassins de vie quotidienne des populations d'Europe, et ceci de manière comparable d'une aire urbaine à l'autre, quel que soit le pays (Halbert et al., 2012).

Le troisième ensemble de villes, celui qui nous intéresse, qualifie les AUF aux fonctions diversifiées, mais plus proches du profil moyen que des AUF du premier ensemble qui qualifient les « métropoles majeures » que sont Paris et Londres. Au nombre de 250, soit 70 % des AUF de plus de 200 000 habitants, elles sont réparties en quatre classes chacune avec des spécialisations conférant une « dominante » relative dans certaines fonctions (affaires, recherche, services, industrie). Au niveau européen, sans ambiguïté possible, ces aires urbaines n'ont pas de caractéristiques métropolitaines d'importance comparable à celles des

métropoles de catégories supérieures. Elles jouent cependant un rôle dans l'organisation du système urbain européen en participant, à leur niveau, à ses dynamiques de métropolisation (Halbert et al., 2012).

L'AUF de Clermont-Ferrand fait partie de cet ensemble des villes intermédiaires, dans la classe de villes de type 8 à dominante « services » (Halbert et al., 2012) (cf. figure 1 ci-dessous). C'est donc dans le secteur des services (collectifs et avancés) qu'on retrouve la plupart des emplois dans ce type de ville, même si l'industrie y est encore bien présente. Ces villes sont relativement peu spécialisées dans nombre d'indicateurs, comme ceux des accessibilités potentielles et réelles qui sont relativement faibles (en train et en avion), et elles sont également peu insérées dans tous les réseaux européens : économiques (entreprises, banques, foires), scientifiques (recherche, étudiants), culturels (congrès, touristes) et politiques.

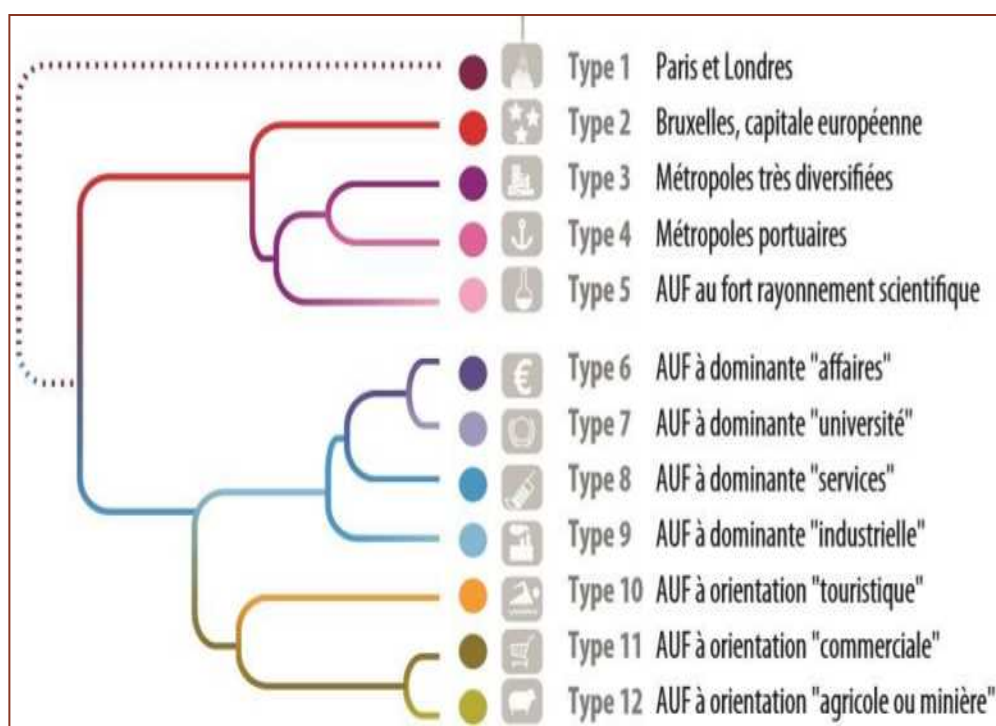


Figure 1 : Typologie des AUF européennes (Source : Halbert, et al., 2012)

Ainsi, à partir des travaux d'Halbert et al., (2012) et à l'aide des données Eurostat, nous avons défini une méthode d'échantillonnage afin de sélectionner les quatre aires urbaines intermédiaires qui font spécifiquement l'objet de notre analyse qualitative. Nous avons procédé alors à plusieurs filtrages successifs, sur la base de quatre grands critères :

- Le premier critère est celui culturel et géographique lié à l'aire culturelle et géographique d'appartenance des AUF, dont l'aire culturelle d'Europe

occidentale

- Le deuxième critère correspond aux seuils démographiques d'une ville européenne intermédiaire compris entre 100 000 et 500 000 habitants,
- Les troisième et quatrième critères sont ceux fonctionnel et morphologique de l'AUF calés sur les caractéristiques structurantes de l'AUF de Clermont-Ferrand, qui est une aire urbaine de type hiérarchique à dominante de « service ».

I.2. Méthodologie d'échantillonnage

Dans le cadre de la sélection des quatre cas d'étude, nous avons appliqué ces quatre critères utilisés sous forme de filtres aux données des 357 villes européennes traitées dans les travaux de Halbert et al., (2012). Le premier critère utilisé se réfère donc à l'aire culturelle d'Europe occidentale intégrant l'Autriche, la Belgique, la Suisse, l'Allemagne, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, la Suède, et le Royaume-Uni. Ce choix nous permet de nous assurer d'une certaine homogénéité dans les valeurs et pratiques des villes retenues, afin de comparer des villes culturellement proches, mais ayant des sensibilités différenciées du fait notamment de leurs cultures nationales et pratiques locales, ainsi que de leurs systèmes de gouvernance respectifs. Ainsi, après application de ce premier filtre, nous obtenons 306 AUF.

Le deuxième filtre est celui des seuils démographiques correspondants à ceux reconnus dans la littérature comme étant ceux des villes intermédiaires à l'échelle européenne. Il s'agit alors des villes dont la population est comprise entre 100 000 et 500 000 habitants. Après application de ce deuxième filtre aux AUF appartenant à l'aire culturelle d'Europe occidentale, il reste 144 AUF. Quant aux critères fonctionnel et morphologique constituant les troisième et quatrième filtres, ce sont les mêmes que ceux de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand. Nous avons en effet fait ce choix a priori d'effectuer la comparaison en fonction de ses caractéristiques structurantes, devenant un cas de référence dans lequel la situation des trois autres aires urbaines européennes est évoquée en comparaison. En conséquence, les villes qui font l'objet de la comparaison appartiennent toutes aux AUF à dominante de « services » (Halbert et al., 2012), et de forme urbaine hiérarchique (Urban Atlas, 2012 ; ESPON, 2006). Nous obtenons ainsi 65 AUF à dominante de « services », appartenant à l'aire culturelle d'Europe occidentale, et dont la population est comprise entre 100 000 et 500 000 habitants.

Ensuite, dans l'optique de capter l'effet structurel liée à la sensibilité culturelle propre à chaque ville, nous nous assurons que les quatre villes qui font au final l'objet de notre étude

comparative soient bien représentatives des trois Régimes ou logiques sociales observés dans les pays occidentaux, tels qu'exposés dans les travaux de GØsta Esping-Andersen (1990). En effet, Le Régime libéral, le Régime « conservateur-corporatiste », et le Régime social-démocrate sont les trois principales sensibilités culturelles qu'on retrouve dans le monde occidental de manière générale et en Europe occidentale en particulier.

En outre, nous nous assurons également que la langue d'usage dans les aires urbaines sélectionnées renvoie aux expressions françaises et anglaises. En effet, Franz Boas (1858-1942) dans sa définition de la notion de culture, considère la langue comme étant un proxy des différenciations culturelles entre sociétés. Cependant, au-delà du fait que la langue soit un facteur de différenciation culturelle, ce parti-pris s'explique aussi par des raisons pratiques d'accessibilité aux documents et de facilité de dialogue avec les acteurs locaux dans le cadre des entretiens semi-directifs qui seront menés par la suite.

En conséquence, au sein des 65 AUF retenues, nous avons 34 AUF européennes localisées en France (FR), en Belgique (BE) et au Royaume-Uni (UK), qui sont les trois pays d'Europe occidentale dans lesquels le français et l'anglais sont utilisés comme langue officielle, dont 28 villes françaises, 3 villes belges et 3 villes britanniques (voir tableau 1 ci-dessous). De plus, ces trois pays sont représentatifs des logiques sociales ou Régimes tels que définis par Gosta Esping-Andersen (1990) : le Régime libéral pour le Royaume-Uni, le Régime « conservateur-corporatiste » pour la France, et le Régime social-démocrate pour la Belgique, bien que ce dernier ait une certaine proximité avec le Régime « conservateur-corporatiste » sur quelques de ses aspects (Hofstede, 1983).

| | |
|--------------------|--|
| France | Amiens - Angers - Avignon - Bayonne - Besançon - Béthune - Brest - Caen - Clermont-Ferrand - Dijon - Dunkerque - Le Havre - Le Mans - Limoges - Lorient - Metz - Montbéliard - Mulhouse - Nancy - Nîmes - Orléans - Pau - Perpignan - Poitiers - Saint-Nazaire - Tours - Valence – Valenciennes |
| Belgique | Bruges - Mons – Namur |
| Royaume-Uni | Norwich - Plymouth – Swansea |

Tableau 1: 34 AUF à dominante de "services" entre de 100.000 à 500.000 habitants en FR, BE et UK.

De même, à la suite de ces premiers filtrages, nous utilisons d'autres critères de sélection spécifiques à chacun des trois pays afin de réduire notre échantillon de 34 AUF à 4. Dans le cas belge, nous éliminons de l'échantillon les villes de Namur et de Bruges. Dans le premier

cas, en tant que capitale de la Région wallonne, le rôle institutionnel et politique de la ville de Namur en Belgique est très différent de celui de Clermont-Ferrand en France. Cela pourrait constituer un biais dans l'étude comparative avec cette dernière. Dans le second, la ville de Bruges est éliminée de l'analyse qualitative parce que celle-ci est néerlandophone. Nous retenons donc la ville de Mons qui est francophone.

Quant à la Grande-Bretagne, le choix de Norwich s'explique par le fait qu'elle a été élue en 2006 ville « la plus verte » du pays, dans le cadre d'un programme européen Civitas. Cette distinction est basée sur un ensemble d'actions mises en place en faveur de l'environnement dans divers domaines, dont celui des transports. Cela peut donc être intéressant de mettre en perspective la politique de mobilité mise en place dans cette ville avec celle de la ville de Clermont-Ferrand, ainsi qu'avec les autres villes européennes de l'étude. De plus, il est important de préciser que la ville de Plymouth (une des trois villes du Royaume-Uni retenues après application des quatre premiers filtres) présente plusieurs données manquantes dans la base d'Eurostat sur la plupart des indicateurs qui nous intéressent et que nous utilisons dans notre analyse. Ce qui l'élimine d'emblée de l'étude.

Enfin, dans le cas de la France, nous décidons, du fait de la place centrale que revêt ce pays en tant qu'objet d'étude et des facilités que nous avons à accéder aux ressources dont nous avons besoin pour l'avancée de l'étude contrairement aux autres pays, de sélectionner deux AUF sur les 28. Il s'agit bien sûr premièrement de l'AUF de Clermont-Ferrand qui est le cas de référence dans notre thèse. Et comme seconde ville française retenue qui nous servira aussi de ville-témoin dans le contexte français, nous sélectionnons l'AUF de Perpignan. Son choix s'est fait a posteriori suivant plusieurs critères objectifs liés à la mobilité inclusive tels que définis dans les travaux de Le Breton (2005).

En effet, celui-ci dénombre cinq groupes sociaux susceptibles d'être fragilisés par la mise en mobilité de la société. Il s'agit des personnes ayant un handicap physique ou psychique, des personnes âgées dépendantes, des demandeurs d'emploi et jeunes en formation, des familles monoparentales, et des ménages modestes fragilisés par la périurbanisation associée à la précarité et/ou vulnérabilité énergétique (Le Breton, 2005). Ainsi, sur la base des données disponibles sur Eurostat, nous avons identifié Perpignan comme l'aire urbaine présentant le taux de personnes âgées dépendantes par rapport à la population active de 0,88 (Eurostat, 2015) le plus élevé parmi les 28 aires urbaines intermédiaires françaises. Les données utilisées pour cet indicateur sont issues de la base d'Eurostat et datent de 2015, année la plus récente où il y a le plus grand nombre de données pour la plupart des 28 AUF françaises. Seules les AUF de Montbéliard et Béthune (qui n'est pas présente dans la base) n'ont pas de données pour cet indicateur à cette date.

De même, on peut également observer après analyse de la proportion des ménages

monoparentaux des villes intermédiaires françaises que l'AUF de Perpignan présente aussi la proportion la plus élevée, avec un taux de 28,8%, nettement supérieur à celle de Clermont-Ferrand qui est de 19,5% (Eurostat, 2011). Comme pour le précédent indicateur sur le rapport de dépendance, nous avons également choisi d'utiliser les données de l'année où les valeurs de l'indicateur souhaité étaient les plus collectées. Et dans la base Eurostat, il s'agit de l'année 2011. Et suivant le volet économique, le choix de Perpignan se justifie également, car on peut remarquer que cette aire urbaine a le taux de chômage en 2011 le plus élevé des 28 AUF françaises intermédiaires après Valenciennes. Il est de 17,5%, et celui de Clermont-Ferrand est de 10,9% (Eurostat, 2011). Pour cet indicateur, nous avons utilisé les données de 2011 qui étaient collectées pour l'ensemble des aires urbaines intermédiaires françaises.

En résumé, nous avons retenu à la suite d'un processus d'échantillonnage appliqué aux bases de données d'Halbert et al., (2012) et d'Eurostat, quatre aires urbaines intermédiaires européennes à dominante de « services » dont la population est comprise entre 100 000 et 500 000 habitants, et appartenant à l'aire culturelle d'Europe occidentale. Il s'agit des AUF de Clermont-Ferrand, Perpignan, Mons et Norwich, qui ont toutes également une même forme urbaine de type hiérarchique (ESPON, 2006 ; Urban Atlas, 2012). Nous menons, dans le cadre de notre démarche qualitative, des entretiens semi-directifs auprès d'acteurs de mobilité urbaine de ces 4 territoires. Les acteurs consultés sont choisis sur la base de leur statut et de leur ancrage territorial.

II. Le choix des acteurs rencontrés

Une approche qualitative a été retenue dans le cadre de cette thèse afin de rendre compte de la manière dont les acteurs des politiques de mobilité urbaine définissent et s'approprient la question de l'équité sociale. Nous avons ainsi réalisé une série d'entretiens semi-directifs auprès de quatre catégories d'acteurs de mobilité urbaine dans les quatre villes européennes intermédiaires choisies (**II-1**). Ces acteurs sont ancrés à plusieurs échelles territoriales de leurs aires urbaines d'appartenance (**II-2**).

II.1. Quatre catégories d'acteurs de mobilité urbaine consultés

Afin de faire ressortir le plus possible l'ensemble des enjeux d'équité liés aux mobilités de chaque territoire, nous avons cherché à couvrir un spectre large d'acteurs. Nous avons tout d'abord retenu 4 catégories de profils (voir tableau 2 ci-dessous) en nous inspirant du travail du GART pour son étude sur l'état de lieux de la mobilité dans les villes moyennes en France, dans laquelle outre les traditionnelles recherches bibliographiques et les analyses statistiques, ont été réalisées des auditions auprès d'une dizaine de représentants d'institutions,

d'associations, d'exploitants de transport, et de personnalités de la haute administration (GART, 2015). Ainsi, nous avons sélectionné, dans les quatre territoires étudiés, les acteurs à interroger suivant les catégories suivantes (voir liste des acteurs des 4 AUF en annexe 1) :

- La première catégorie est celle des acteurs politiques ou « Elus »
- La deuxième est celle des acteurs associatifs tels que les représentants des usagers et professionnels de transport (Association de cyclistes, transporteurs, Personnes à Mobilité Réduite...), ou « Associations »
- La troisième catégorie représente les chercheurs et experts susceptibles de conseiller les décideurs publics, ou « Experts-académiques »
- Et enfin la quatrième catégorie fait référence aux agents territoriaux ou administratifs chargés de mettre en œuvre la politique de transport décidée par les autorités publiques ou « Techniciens ».

II.2. Des acteurs ancrés à plusieurs échelles territoriales

Nous avons également veillé à une bonne couverture territoriale au sein des 4 AUF. L'objectif est le même : c'est-à-dire s'assurer de couvrir le mieux possible les enjeux de mobilité urbaine qui pourraient exister ou émerger dans la ville d'enquête, et en l'occurrence ceux relatifs aux enjeux spatiaux ou territoriaux. Ainsi, dans la sélection des acteurs, nous veillons à ce que ceux-ci soient ancrés ou localisés sur différentes zones territoriales au sein de leur aire urbaine d'appartenance. L'objectif de ce choix est de faire émerger au travers de leurs discours, d'éventuelles problématiques centre - périphérie, ville -campagne, ou agglomération – quartiers à habitats sociaux, afin de voir si les mêmes enjeux se structurent de la même façon d'une zone à une autre, ou si celles-ci ont un impact sur leurs priorités et/ou leurs visions de la justice sociale.

Les acteurs interrogés ont donc été choisis pour représenter les trois principales zones territoriales constituant une aire urbaine fonctionnelle (voir tableau 2 ci-dessous). Il s'agit :

- du cœur urbain constitué par la ville-centre, le suburbain, et les quartiers à habitats sociaux
- des communes périurbaines et rurales
- et enfin de l'aire urbaine elle-même dans sa globalité.

| Fonction Niveau Territorial | | Élus (E) | Techniciens (T) | Experts académiques (Ex) | Associations (A) |
|---|---|----------|--------------------|--------------------------------|------------------|
| | | | | | |
| AUF globale | | 1 | 6 | 3 | 1 |
| Cœur urbain de l'AUF | Ville centre | 5 | 4 | 2 | 6 |
| | Suburbain ou 1 ^{re} couronne | 2 | 0 | 2 | 3 |
| | Quartiers prioritaires | 0 | 4 | 1 | 0 |
| Périurbain et rural ou 2 ^{de} couronne de l'AUF | | 4 | 3 | 1 | 3 |

Tableau 2 : Répartition des 51 acteurs rencontrés selon leur fonction et leur ancrage territorial

Pour les quatre villes retenues, la méthode employée pour aborder ces acteurs a été identique. Elle a consisté à les contacter par email et/ou par téléphone afin de fixer dans la ville où ils travaillent, un lieu et un horaire de rendez-vous pour la tenue de l'entretien. De plus, nous nous arrangeons pour avoir plusieurs rendez-vous avec différents acteurs d'un même territoire sur un intervalle de temps acceptable. Cela nous évite de multiplier les déplacements dans une même ville, permettant de fait d'optimiser les coûts de déplacements. Cette phase d'entretiens a eu lieu du 27 juin au 28 juin 2018 et du 3 décembre au 6 décembre 2018 pour le cas de l'aire urbaine de Mons, puis du 23 juillet au 26 juillet 2018 et du 28 septembre au 29 septembre 2018 pour le cas de l'aire urbaine de Norwich. Enfin, elle s'est aussi réalisée du 11 novembre au 15 novembre 2018 et du 17 juin au 19 juin 2019 pour le cas de l'AUF de Perpignan en France. Pour ce qui concerne l'aire urbaine de Clermont-Ferrand en France, elle a eu lieu tout au long de la thèse, puisque cette ville a été notre principal lieu de résidence durant cette période.

Après avoir opéré cette subdivision, nous sommes allés à la rencontre des acteurs choisis au plus près de leur territoire afin de recueillir leurs points de vue. Nous nous sommes confrontés à la réalité de l'organisation et de l'usage des transports publics des villes retenues. Dans ce but, nous avons procédé à un travail de recueil de données sur le terrain : munis d'un plan de la ville et de ces transports en commun, d'un appareil photo numérique, nous avons sillonné les villes à bord de leurs différents moyens de transport (bus, BHNS et tramway essentiellement). Puis, pour les trajets réalisés, nous avons procédé à un relevé factuel des

dispositifs et des aménagements destinés à en favoriser l'accessibilité : signalétique sonore et/ou visuelle, bandes podotactiles, pictogrammes d'information, tarification... Outre ce relevé factuel, nous avons cherché à observer les ruptures et les continuités offertes dans la chaîne du déplacement, par les différentes infrastructures observées.

Compte tenu du questionnement de notre travail et des hypothèses qui le sous-tendent, notre démarche qualitative défend deux positions. D'une part, il s'agit pour nous de croiser un regard à la fois pratique qui nous permet de porter notre attention sur les dimensions factuelles des transports publics dans les villes européennes étudiées, et d'autre part, un regard sociologique qui privilégie les dimensions plus subjectives par l'analyse des données des discours recueillies au travers d'entretiens semi-directifs. Ainsi, munis d'un guide d'entretien, nous sommes allés à la rencontre des acteurs de mobilité urbaine des quatre villes étudiées et avons procédé à un travail de recueil de données sur le terrain. Il s'agissait pour nous d'aborder cette thématique de l'équité sociale dans les mobilités urbaines en contexte, en faisant le choix de privilégier une démarche *in situ* qui, malgré les difficultés qu'elle impose, confronte le chercheur à des réalités urbaines multiples, à des modes d'utilisation des transports publics urbains et de perception de leur accessibilité différenciés, à des cultures singulières, et à des acteurs au quotidien du domaine de la mobilité.

III. Guide d'entretien et grille d'analyse des entretiens

Nous avons procédé à des entretiens semi-directifs grâce à un guide d'entretien préalablement conçu à cet effet (**III-1**). Les discours recueillis sont par la suite analysés à l'aide d'une grille d'analyse constituée à partir des théories de la justice sociale (**III-2**).

III.1. Guide d'entretien

La méthode choisie, l'entretien semi-directif, permet à l'enquêteur de saisir le discours des personnes interrogées par les questions ouvertes qui sont posées. La personne interviewée garde alors une certaine liberté de parole, lui permettant de développer son point de vue. Avec cette technique d'investigation, l'enquêteur peut obtenir des informations précises recherchées, tout autant que des informations qu'il ne s'attendait pas à recueillir, ce qui fait toute la richesse de la méthode. L'entretien n'est donc pas l'application d'un questionnaire au cours duquel on pose une série de questions sans laisser la personne libre de s'exprimer et de développer ses propres arguments. Cela n'empêche pas que l'on puisse parfois poser des questions dont on connaît déjà la réponse, l'absence de réponse ou la manière de répondre étant des informations utiles à collecter.

Par ailleurs, cette méthode laisse également la possibilité de confronter et de comparer les résultats, dans la mesure où les mêmes thèmes sont abordés avec l'ensemble des personnes

interrogées, et dans les différents contextes territoriaux de l'étude. Il faut tout de même souligner le fait que l'entretien semi-directif, par les questions qui sont posées, peut parfois casser la dynamique du discours de l'enquêté. C'est pourquoi l'enquêteur doit être à l'écoute de son interlocuteur afin d'obtenir de lui un maximum d'informations. Le principe est d'éviter de poser des questions trop précises, afin de permettre à la personne interrogée de s'exprimer librement. L'objectif dans notre thèse étant de comprendre comment l'équité sociale est prise en compte dans les politiques de mobilité urbaine, et comment elle pourrait être mieux prise en compte sur le territoire enquêté. La compréhension de sa définition sur le terrain et la perception qu'en ont les différents acteurs interrogés étaient donc essentielles pour atteindre cet objectif.

Les entretiens ont été menés afin de déterminer les différentes perceptions de la question de l'équité, dans ses composantes socio-économique et territoriale. Ils ont été composés autour de quatre groupes de questions, et bien que certains points ont été abordés systématiquement, d'autres ont été adaptés suivant chaque type d'acteurs (voir le guide d'entretien en annexe 2). La première série de questions concerne le profil de l'acteur enquêté: son parcours professionnel, sa position au sein de sa structure, ou encore les acteurs avec lesquels il travaille habituellement. En effet, nous faisons l'hypothèse que le discours de l'acteur enquêté dépend notamment de la position qu'il a dans sa structure, qui peut être liée ou pas à un certain nombre de thématiques en rapport aux enjeux sociaux dans la mobilité, à un certain nombre d'intérêts ou d'enjeux dans la mobilité urbaine.

Une deuxième série de questions aborde la problématique de la perception des enjeux actuels des politiques de transport de manière générale, et de leur traduction ou non dans les actions menées. Le but est ici de déterminer si la question de l'équité et les facteurs qui la reflètent sont spontanément abordés par l'acteur enquêté, s'ils apparaissent dans son discours. Cela permet de savoir si cette question est importante pour les acteurs rencontrés. Si c'est le cas pour certains, ils pourront être identifiés. De manière générale, pour pouvoir poser ces questions, l'entretien a été présenté aux interviewés au moment de les contacter comme abordant les politiques publiques de transport uniquement, et les questions d'équité ne sont a priori pas mises en avant afin de ne pas influencer les différents points de vue. Cependant, il est arrivé que la personne sollicitée souhaite avoir de plus amples explications sur l'objet de la sollicitation, ce qui nous a amenés à expliciter de manière plus ou moins détaillée la thématique sur laquelle porte notre enquête.

Mais dans le principe, ce n'est qu'au cours de la troisième série de questions que l'équité est introduite de manière claire au travers de ses différentes composantes. Ainsi donc, l'intérêt de cette partie de l'entretien est de comprendre comment l'équité, dans ses différentes dimensions, est actuellement prise en compte dans les politiques de mobilité urbaine aux yeux de la personne interrogée. Il est intéressant de percevoir comment elle se positionne par

rapport à ses dimensions, notamment dans le but de déterminer ce qui pour elle, est la plus importante.

Dès lors, l'équité est déclinée dans le guide d'entretien suivant deux niveaux :

- Le premier niveau est celui de l'équité territoriale ou spatiale qui renvoie aux sujets liés à la dichotomie centre-périphérie. Il s'agit pour nous de recueillir les avis des personnes interviewées sur l'accessibilité aux services offerts dans la ville, de la partie de la population résidant dans les zones environnantes du cœur urbain (zones suburbaines et périurbaines ou rurales).
- Le second niveau est celui de l'équité socio-économique qui se réfère davantage à tout ce qui est en rapport avec les politiques de tarification sociale, ainsi que les opportunités offertes aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et aux personnes âgées dépendantes, ainsi qu'aux familles monoparentales. Ce niveau se réfère aussi aux questions liées aux quartiers à habitats sociaux de la ville.

Enfin, la quatrième et dernière série de questions se focalise sur la façon dont ces différents niveaux d'équité pourraient être mieux pris en compte dans les politiques publiques locales de mobilité au sein du territoire d'enquête. Cette série se réfère donc aux solutions concrètes proposées par les personnes interrogées afin d'améliorer la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine au sein du territoire enquêté.

Il est à préciser que cette phase d'entretiens s'est faite au sein de l'AUF de Norwich à l'aide d'interprètes. En effet, les données recueillies sur ce cas se sont faites en trois étapes. Une première étape qui s'est déroulée du 23 juillet au 26 juillet 2018, où nous avons expérimenté son réseau de transport en commun afin d'y recueillir les données factuelles (avec des prises de photos du système de transport). Ensuite, lors d'une seconde étape qui a eu lieu du 28 septembre au 29 septembre 2018, nous y sommes allés avec un stagiaire qui nous servait d'interprète et qui avait été recruté à cet effet. Ainsi, grâce à son apport, nous avons mené les entretiens semi-directifs avec 5 acteurs de mobilité de ce territoire. Et enfin, dans le cadre d'une troisième étape, nous avons engagé une étudiante de l'université de Westminster à Londres, qui a fait le déplacement à Norwich pour effectuer 4 entretiens supplémentaires pour notre compte, complétant ainsi notre échantillon d'acteurs issus de ce territoire. Cette dernière étape s'est déroulée du 02 au 03 mars 2020. Par la suite, les entretiens recueillis sont interprétés grâce à une grille d'analyse constituée sur la base des théories de justice sociale.

III.2. Grille d'analyse des entretiens

Une des étapes de cette thèse est celle qui s'intéresse au discours des acteurs de la mobilité urbaine des quatre agglomérations retenues. En effet, au-delà de l'expérimentation

des réseaux, des relevés factuels, ou même de l'analyse des documents de planification et de la législation en vigueur dans le domaine, nous nous sommes d'abord et avant tout intéressés aux valeurs défendues, et à la manière dont les politiques sociales dans les mobilités urbaines sont énoncées par les acteurs. L'analyse des entretiens a eu pour objectif de déterminer les leviers ou blocages favorisant ou non une prise en compte effective de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine au sein des terrains étudiés, ainsi que dans l'usage des transports publics urbains, notamment au travers des dispositifs dédiés pour l'utilisation par les catégories de population défavorisées (PMR, personnes à revenus modestes, famille monoparentale).

Au cours des entretiens effectués, tous en présentiel, nous avons pris des notes et avons enregistré les interviews afin de les analyser par la suite sur la base d'une grille d'analyse construite à partir des trois principales théories de la justice sociale. Cette grille d'analyse se présente sous forme de tableau sur laquelle la première ligne marque les 3 principales théories de justice sociale mobilisées dans la thèse, la seconde ligne illustre les grands principes de justice sociale correspondant à chaque théorie, la troisième ligne identifie un panel de politiques ou mesures de mobilité urbaine, non exhaustives, correspondant à ces trois principales conceptions de la justice sociale et leurs principes directeurs. Et enfin, la quatrième et dernière ligne renvoie aux travaux de chercheurs ayant développé ces théories dans le champ spécifique des transports et des mobilités (voir tableau 3 ci-dessous).

Ces travaux scientifiques ont en effet retranscrit la manière dont les différents courants théoriques de la justice sociale s'appliquent dans le domaine des politiques de transports et de mobilités. Ils nous permettent ainsi de repérer les exemples d'application des théories de la justice sociale dans ce domaine. Nous mobilisons notamment Culver (2017) qui associe performance du système urbain et politiques de transport, se référant à une vision utilitariste de la justice sociale ; Banister (1993 et 1997) et surtout Church et al., (2000) qui étudient les aspects socio-économiques des politiques de transport se rapportent davantage à une conception rawlsienne de la justice sociale ; Martens (2012 et 2017) et Raux et Souche (2001) qui analysent les questions de justice spatiale, le font également suivant la vision rawlsienne; et enfin les travaux de Kaufmann (2006 et 2008) et Lucas (2012) concernent davantage les sujets liés aux capacités de Sen. Notons que ces différents auteurs n'ont pas été les seuls à travailler sur ces questions de justice sociale dans la mobilité, mais la plupart d'entre eux ne font référence qu'à ces trois principaux courants philosophiques. Nous n'avons pas trouvé de réflexion sur l'application des autres courants (libertarisme, l'intuitionnisme, ou théories post-rawlsiennes) dans le domaine des transports, et l'ambition de cette thèse ne porte pas sur une telle réflexion.

Notre travail d'analyse des conceptions de la justice sociale des acteurs interrogés s'effectue ainsi en faisant correspondre les éléments argumentaires développés dans leurs discours, à tel ou tel exemple d'application de politiques de transport et de mobilité, renvoyant à tel ou tel grand principe de la justice sociale (maximisation de l'utilité globale pour les principes utilitaro-parétiens, atteindre un niveau minimum d'accessibilité à certains biens jugés indispensables pour les principes rawlsiens, ou encore accompagnement aux apprentissages des mobilités pour les principes seniens). Nous relevons de ce fait de manière systématique les arguments présents dans le discours des acteurs, et qu'on retrouve dans les principaux travaux scientifiques sus-évoqués. Par exemple, l'évocation par un acteur de l'idée de recherche d'attractivité et de performance, ou la présence dans son discours d'expressions telles que "c'est pour l'intérêt général", "satisfaire le plus grand nombre", ou de phrases qui renverraient à l'identification du besoin des individus ou à la recherche d'une meilleure redistribution, nous ramèneraient à telle ou telle conception de la justice sociale. En l'occurrence, cela correspondrait à une vision utilitariste (plus exactement utilitaro-parétienne) lorsque l'idée en question exprimerait une recherche d'attractivité et de performance ou de satisfaction du plus grand nombre, à une vision seniëne dans le cas de l'identification des besoins, et à une conception rawlsienne dans l'hypothèse d'une meilleure redistribution des ressources.

Le lien établi entre tel élément argumentaire avec tel champ d'application, correspondant à tel principe de justice sociale, nous permet ainsi de déterminer la vision dont se rapproche chaque acteur consulté pour éclairer les inégalités et justifier des politiques de mobilité à mettre en œuvre sur son territoire. Les acteurs interrogés n'ont bien sûr pas forcément conscience de ces différentes visions de la justice sociale véhiculées. Ils développent juste leurs propres arguments, et c'est notre analyse qui rapproche leur discours d'une des trois grandes visions de la justice sociale qui servent de référence dans la thèse.

Il peut aussi arriver qu'un acteur développe un discours qui peut être relié à plusieurs visions de la justice sociale, en convoquant dans ses argumentaires divers éléments renvoyant à différentes théories. Dans ce cas, nous le mentionnons dans l'analyse. Quoiqu'il en soit, c'est à la suite de l'identification préalable de différentes politiques ou mesures présentes dans le discours des acteurs, reliées à la théorie de justice sociale correspondante, que nous pouvons par exemple dire que tel acteur clermontois ou montois qui travaille dans telle association ou collectivité, et qui est situé en zone périphérique de Mons ou en cœur urbain de Clermont-Ferrand, a une vision marquée par la conception rawlsienne, avec sur certains points (ce n'est pas toujours très tranché), des arguments qui sont plutôt d'inspiration seniëne.

| Théories de Justice Sociale | Utilitarisme-Pareto | Rawls | Sen |
|--|---|--|--|
| Grands principes | <p>Maximisation de l'utilité de l'individu chacun comptant de manière égale</p> <p>Maximisation de l'utilité globale de la société (somme des bien-être individuels)</p> <p>Toute redistribution juste se fait en faveur du plus grand nombre</p> <p>Principe de Pareto : Maximise le bien-être collectif sans dégrader la situation d'un autre membre de la société</p> | <p>Maximise un niveau minimum d'accessibilité aux biens sociaux premiers</p> <p>Principe de différence : Privilégie le bien-être des groupes les plus défavorisés aux « biens premiers » ou fondamentaux (Rawls, 2003)</p> <p>Prône la priorité du juste (l'équité) et des droits sur le bien (l'efficacité)</p> <p>Réduire les inégalités d'opportunités.</p> | <p>Prône le renforcement des « capacités » ou opportunités des individus, leur permettant de jouir de l'accessibilité aux « biens fondamentaux »</p> <p>Défend une augmentation des ressources et une croissance des compétences des groupes spécifiques les moins dotés selon la diversité de leurs besoins et leurs préférences</p> <p>Bénéficier d'un minimum de capacités permettant d'atteindre ce qu'on désire.</p> <p>Promeut l'amélioration du bien-être potentiel de l'individu le plus mal loti, et un niveau de bien-être minimum pour tous dans la société</p> |
| Exemples d'applications au champ des Transports | <p>Répartition du service selon la demande ou service fondé sur le marché</p> <p>Privilégie les gains d'accessibilité vers les zones les plus denses, les activités les plus rentables, et celles des personnes à haut revenus et ayant une valeur de temps élevée → limite la mobilité des habitants des zones les moins peuplées</p> <p>Privilégie la performance globale des transports, portant peu d'attention à la répartition de l'accessibilité entre les membres de la société</p> | <p>Réductions tarifaires pour des groupes spécifiques défavorisés (Tarification sociale ou solidaire)</p> <p>Garantie d'un niveau minimum d'accès au transport pour l'ensemble de la population</p> <p>Promeut la voiture pour les ménages à faibles revenus vivant en zone peu dense (covoiturage par exemple, chèque carburant), ainsi que les modes doux</p> <p>Limite la motorisation individuelle générant des externalités négatives dans les zones denses</p> <p>Augmentation du contact social par la mobilité virtuelle, ainsi que des services de proximité</p> <p>Desserte des quartiers sociaux prioritaires</p> | <p>Promeut également une accessibilité minimum au transport pour tous à l'instar de l'approche rawlsienne</p> <p>Meilleure identification et prise en compte des besoins individuels.</p> <p>Adaptation des infrastructures de transports aux personnes à mobilité réduite.</p> <p>Communication ou information sur les services de transport mis en place.</p> <p>Conseil en mobilité auprès des personnes les plus défavorisées</p> |
| Travaux scientifiques | Culver (2017) | Banister (1993 et 1997) et Church et al., (2000) Martens (2012 et 2017) et Raux et Souche (2001) | Kaufmann (2006 et 2008) et Lucas (2012) |

Tableau 3 : Grille d'analyse du discours des acteurs (Source : à partir de Fandio et al, 2020)

CONCLUSION

Nous avons adopté dans le cadre de cette thèse une démarche qualitative au travers des entretiens semi-directifs, qui nous permet de rendre compte de comment les différents acteurs des politiques de mobilité urbaine interrogés dans les 4 territoires étudiés, définissent et

s'approprient la question de l'équité sociale. Nous avons ainsi rencontré, munis d'un guide d'entretien, 17 acteurs au sein de l'AUF de Clermont-Ferrand, 14 acteurs au sein de l'AUF de Perpignan, 11 à Mons, et 9 à Norwich. Cette démarche nous fournit les outils nécessaires pour rendre compte de quelles(s) vision(s) théorique(s) leur discours se rapproche, en lien avec leurs représentations collectives et individuelles. Les acteurs de mobilité consultés représentent une diversité de profils comprenant des élus, des associations, des techniciens, et des experts-académiques. Nous nous sommes également assurés de la diversité des ancrages territoriaux en choisissant des acteurs issus du centre-ville, du suburbain, du périurbain, des quartiers à habitat social, et de l'aire urbaine dans sa globalité. Cette méthodologie a pour objectif de déterminer d'éventuelles spécificités liées aux enjeux spatiaux d'une échelle territoriale à une autre, et même d'un territoire à un autre.

La première série de questions que nous avons posées aux acteurs porte sur leur profil ou statut, le lieu où ils travaillent, avec qui et dans quels domaines, sachant que ces éléments ont une influence sur leurs points de vue et opinions. La seconde série de questions porte sur les enjeux, leurs priorités en matière de transport, les choix qui sont faits par la collectivité où ils résident, s'ils sont en accord ou non avec ces choix. Et dans le cas où ils ne le seraient pas, quelles alternatives leur apparaissent éventuellement plus satisfaisantes. La troisième série de questions se recentre plus spécifiquement sur le thème de la justice sociale, et leurs priorités en termes de prise en compte de l'équité dans les politiques mises en place dans leur territoire d'appartenance, les mesures qui existent et les débats qu'elles suscitent localement. Enfin, la dernière série de questions porte sur les mesures proposées par les acteurs ou envisagées par leur collectivité pour améliorer la justice sociale dans les politiques de mobilité urbaine.

En outre, les sensibilités qui ont été formalisées dans les trois grandes approches de justice sociale que sont l'utilitarisme-parétien, le libéralisme égalitaire de Rawls et l'approche par les capacités de Sen, ont été reprises dans notre thèse non pas pour participer aux réflexions théoriques qu'elles soulèvent, mais en tant qu'idéaux type pour nous permettre d'analyser sa prise en compte dans les politiques de mobilité urbaine dans les villes intermédiaires européennes. Elles sont dès lors reprises comme grille d'analyse pour s'interroger sur la manière dont cette notion est abordée dans l'action publique liée au secteur des transports dans les quatre aires urbaines sélectionnées. Ainsi, suivant la mobilisation d'un certain type d'argumentaire par les acteurs interrogés, nous déterminons leur vision de la justice sociale, qui ferait écho à la sensibilité utilitaro-parétienne, rawlsienne, et/ou seniènne.

II^{EME} PARTIE : Monographies des villes intermédiaires européennes :

Clermont-Ferrand, Perpignan, Mons, et Norwich

Après s'être penché sur les aspects conceptuel et méthodologique de la question de l'équité en première partie de cette thèse, il est essentiel maintenant d'étudier comment elle se décline concrètement dans les politiques publiques et les actions menées dans les villes intermédiaires européennes retenues. Dès lors, nous avons effectué 4 monographies sur les 4 aires urbaines sélectionnées. Il s'agit des aires urbaines de Clermont-Ferrand (**Chapitre IV**) et de Perpignan en France (**Chapitre V**), de Mons en Belgique (**Chapitre VI**), et de Norwich en Grande-Bretagne (**Chapitre VII**).

Ces quatre villes ont la particularité de se situer chacune dans une configuration nationale et locale spécifique, bien qu'appartenant à une même aire culturelle et géographique d'Europe occidentale où prédominent aujourd'hui des valeurs néolibérales. Les monographies de ces quatre territoires sont faites sur la base de caractéristiques morphologiques, démographiques, et fonctionnelles communes ainsi que de leurs spécificités en termes de systèmes de gouvernance territoriale et de mobilité. Elles sont alimentées par l'analyse du discours des acteurs de mobilité interviewés dans chacun des territoires, nous permettant de déterminer leurs priorités en termes d'enjeux de mobilité urbaine ainsi que leur vision de la justice sociale.

En outre, nous avons effectué, sur la base des documents de planification disponibles, d'entretiens menés avec les acteurs locaux, ainsi que de données récoltées dans ces territoires, une mise en perspective comparative de ces quatre monographies (**Chapitre VIII**), dans l'objectif de retracer les trajectoires des politiques sociales de transports et la manière dont elles se sont matérialisées d'une ville à une autre.

CHAPITRE IV : L'aire urbaine de Clermont-Ferrand

L'aire urbaine de Clermont-Ferrand est un territoire qui s'est principalement organisé au cours de son histoire autour de l'automobile. Capitale de l'ex-région Auvergne et du Département du Puy-de-Dôme, il abrite notamment le siège mondial de Michelin (premier employeur de la région urbaine), un centre hospitalier universitaire et une université totalisant près de 35 000 étudiants et presque 7 000 chercheurs. L'objectif de ce chapitre est de décrire les principaux éléments morphologiques, démographiques, fonctionnels, et institutionnels qui la caractérisent, et qui impactent la prise en compte de l'équité sociale dans ses politiques de mobilité urbaine (**Section I**). Ces éléments nous servent ensuite à interpréter les discours des acteurs clermontois rencontrés au prisme des théories de la justice sociale afin de déterminer leur vision de la justice sociale. Nous identifions ensuite les principales mesures de justice sociale déployées dans ce territoire et mentionnées par ces acteurs ainsi que celles qu'ils proposent pour améliorer la prise en compte de l'équité sociale (**Section II**).

I. Éléments contextuels caractérisant l'aire urbaine clermontoise

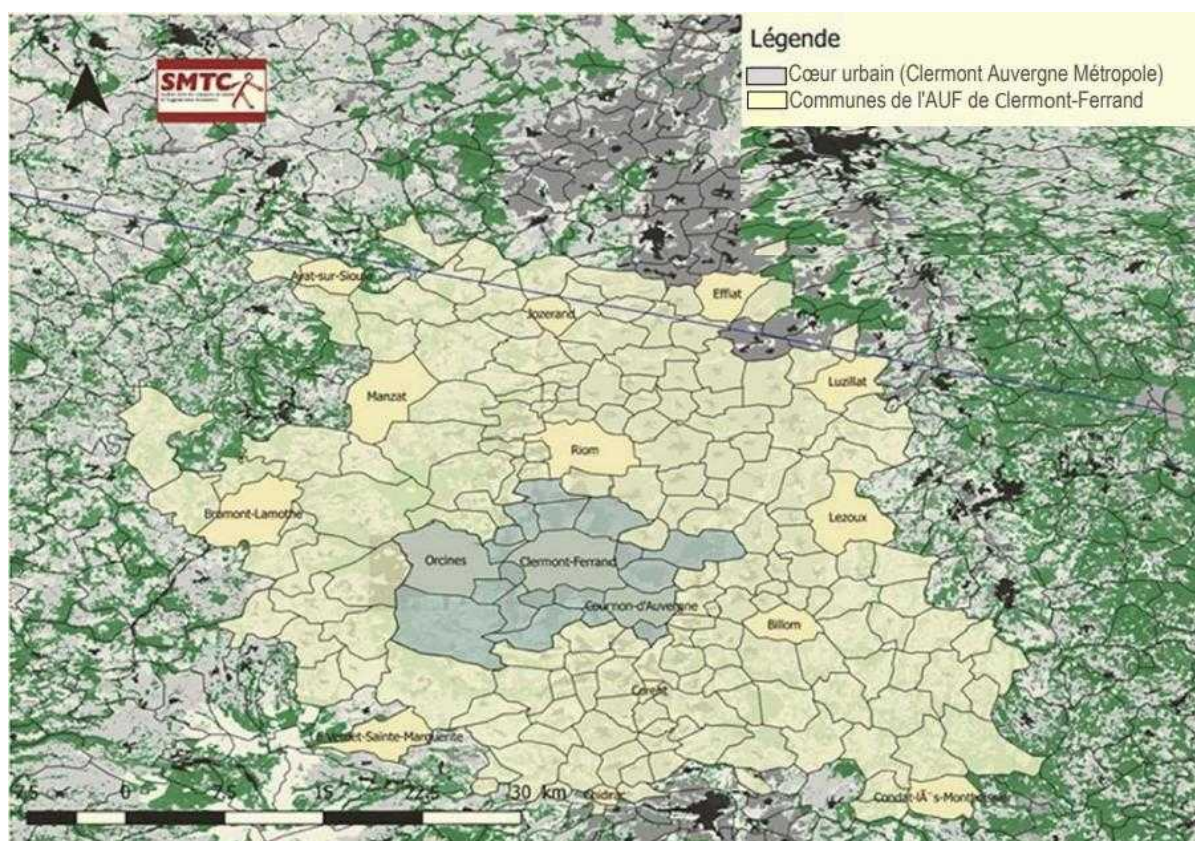
La prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine au sein de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand s'analyse au travers de ses caractéristiques morphologiques liées à sa forme urbaine hiérarchisée, démographiques en lien notamment avec une population croissante mais vieillissante, et fonctionnelles du fait de la prédominance du secteur des services. Celle-ci peut également être appréhendée sous le prisme de son organisation territoriale et de son système de gouvernance de mobilité, dans un environnement politique et institutionnel où plusieurs échelons locaux se répartissent les compétences en matière de mobilité et de transport sur le territoire.

I.1. Morphologie, démographie, fonctionnalité urbaines et système de transport

L'aire urbaine clermontoise est caractérisée par un cœur urbain dense entouré d'une périphérie plus diffuse qui forme sa zone fonctionnelle. Sa population bien que croissante entre 2010 et 2016, a connu parallèlement une baisse de son taux de natalité dont le niveau demeure inférieur à la moyenne nationale. Son économie est basée sur le secteur des services, dont les domaines les plus représentés sont l'administration publique, la défense, l'enseignement, la santé humaine et l'action sociale.

I.1.1. Une AUF de forme urbaine hiérarchique et éléments géophysiques

L'AUF de Clermont-Ferrand est de morphologie de type hiérarchique et englobe un territoire beaucoup plus large que les limites administratives de son agglomération éponyme. Selon les données de l'OCDE⁴, ce territoire regroupe 200 communes, alors que l'agglomération ou Métropole clermontoise n'en compte que 21 et constitue son cœur urbain. Ce cœur urbain majoritairement dense est entouré d'une périphérie plus diffuse qui forme sa zone fonctionnelle (voir carte 1 ci-dessous). La commune-centre densément peuplée concentre l'essentiel des emplois et entretient des relations fonctionnelles avec les communes périphériques, relativement moins denses, à partir des lesquelles on peut identifier d'importants flux de déplacements domicile-travail.



Carte 1: Aire urbaine clermontoise formée autour de l'agglomération clermontoise (Source: auteur à partir de Qgis, Copernicus 2012 et données Eurostat)

Ainsi, avec un périmètre de 2 663 km² (Urban atlas 2012) et une densité pondérée⁵ de 4 548 hab. /km² (Urban Data Platform 2015)⁶, cette aire urbaine s'étend jusqu'aux limites des intercommunalités de Thiers à l'Est, Issoire au Sud, Vichy et Montluçon au Nord, qui sont des entités territoriales situées en dehors du territoire de l'aire urbaine. Cette dernière englobe plusieurs territoires périurbains ou ruraux tels que Riom, Billom, Lezoux, Ayat-sur-Sioule,

⁴ <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/functionalurbanareasbycountry.htm>

⁵ La densité pondérée est le rapport entre la population totale de l'aire urbaine et sa surface bâtie.

⁶ <https://urban.jrc.ec.europa.eu/my-place/en?is=Default&ts=EU&tl=5&tu=FR022L2&dtype=udpp&d=20&i=51&db=80&it=bar-chart>

Manzat, Jozerand, Effiat, Bromont-Lamothe, Corent, Le Vernet-Sainte-Marguerite, Chidrac, Luzillat (etc...) (voir carte 1 ci-dessus).

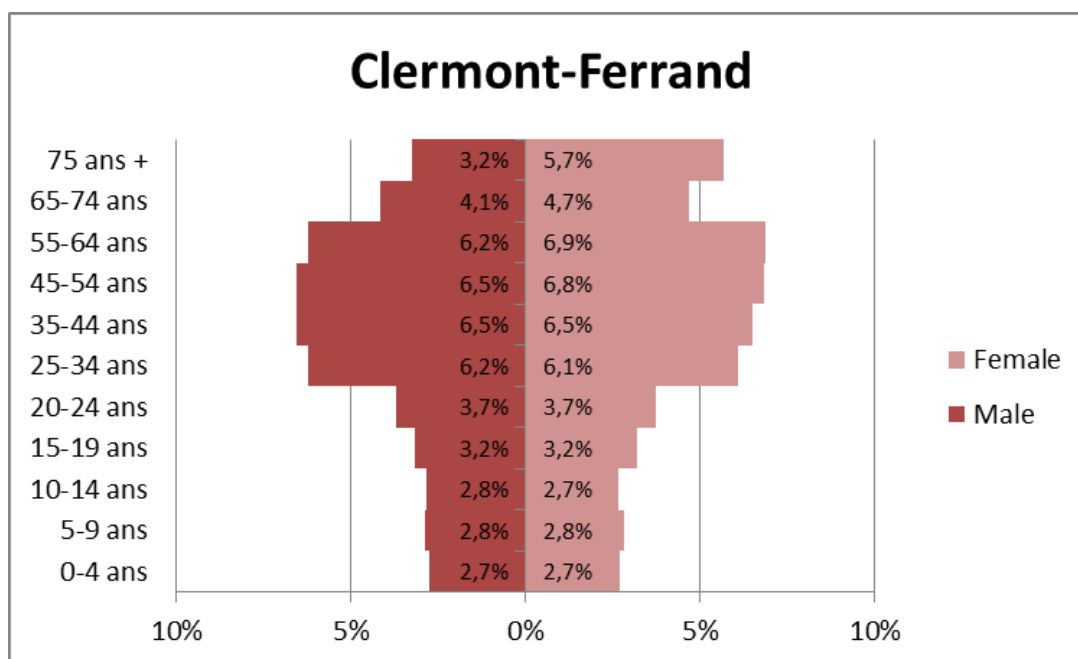
Elle est située au nord du Massif central à une altitude moyenne de 400 m, et présente une configuration topographique en demi-cuvette. Elle est fermée au Nord par les Côtes de Clermont et le Puy de Chanturgue (550 m), à l'ouest par la Chaîne des Puys avec le Puy-de-Dôme qui culmine à 1 460 m, et au Sud par le plateau de Gergovie et les pentes de Montrognon (700 m). Ce relief montagneux rend difficile le déploiement des infrastructures de transport en commun dans certains secteurs, favorisant l'utilisation de la voiture par les ménages qui y résident. La partie située à l'est s'ouvre sur la plaine de la Limagne (en moyenne 300 m d'altitude) et constitue l'unique direction dégagée de tout relief. Cette zone est ainsi plus propice au développement des modes de transport actifs et le réseau de transport en commun, notamment ferré, y est plus développé qu'à l'ouest, mais moins que sur l'axe Nord et au Sud Vichy-Clermont-Issoire qui est la plus fréquentée.

La pluviométrie annuelle de ce territoire figure parmi les plus faibles de France (592 mm/an) et sa température moyenne annuelle est voisine de 12°C, mais avec de fortes variations hivernales et estivales, ce qui peut avoir un impact pour les modes actifs. Les pointes de pollution aux particules fines dont l'accumulation est favorisée par la topographie se produisent par vents faibles. Les principales sources de pollution sont surtout imputables aux transports routiers qui représentent 68 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx). Les autres sources sont les secteurs résidentiel et tertiaire et les autres transports. Les émissions de particules fines (PM) proviennent essentiellement du secteur résidentiel et tertiaire avec une contribution à hauteur de 56 % pour les PM10 (Citepa, 2010). Les moyennes annuelles de ces valeurs enregistrées au sein de l'agglomération clermontoise ont été pour les 3 années 2007, 2008, et 2009, respectivement de 16,1, 12,5 et 14,2 µg/m³ en PM, et de 21,5, 17,5 et 18,4 µg/m³ en NOx. Celles-ci sont globalement au-dessus des valeurs guides édictées par l'OMS, qui sont respectivement de 10 µg/m³ en PM et de 20 µg/m³ en NOx. Par ailleurs, la pollution est plus élevée à proximité des principaux axes autoroutiers et routiers du territoire, notamment les autoroutes A75, A71 et A89 et A711 (PDU, 2019).

I.1.2. Population urbaine

La population de l'aire urbaine clermontoise a augmenté de 4% entre 2010 et 2016, pour atteindre 499 095 habitants en 2016. Son cœur urbain (Métropole de Clermont-Ferrand) est le territoire le plus peuplé de son aire urbaine avec une population de 289 817 habitants (INSEE, 2017). On note une baisse générale du taux de natalité sur le territoire, dont le niveau demeure inférieur à la moyenne nationale, soit 1,08% en 2016 contre 1,2% en France la même année (données Eurostat). Toutefois, son bilan naturel, bien que globalement en décroissance sur la

même période (2010 - 2016), est tout de même resté positif, et son taux migratoire en 2016 était de 4,7 %. On note ainsi un vieillissement progressif de la population qui est à mettre en relation avec une proportion non négligeable de personnes âgées en 2014 (voir graphique 1 ci-dessous).



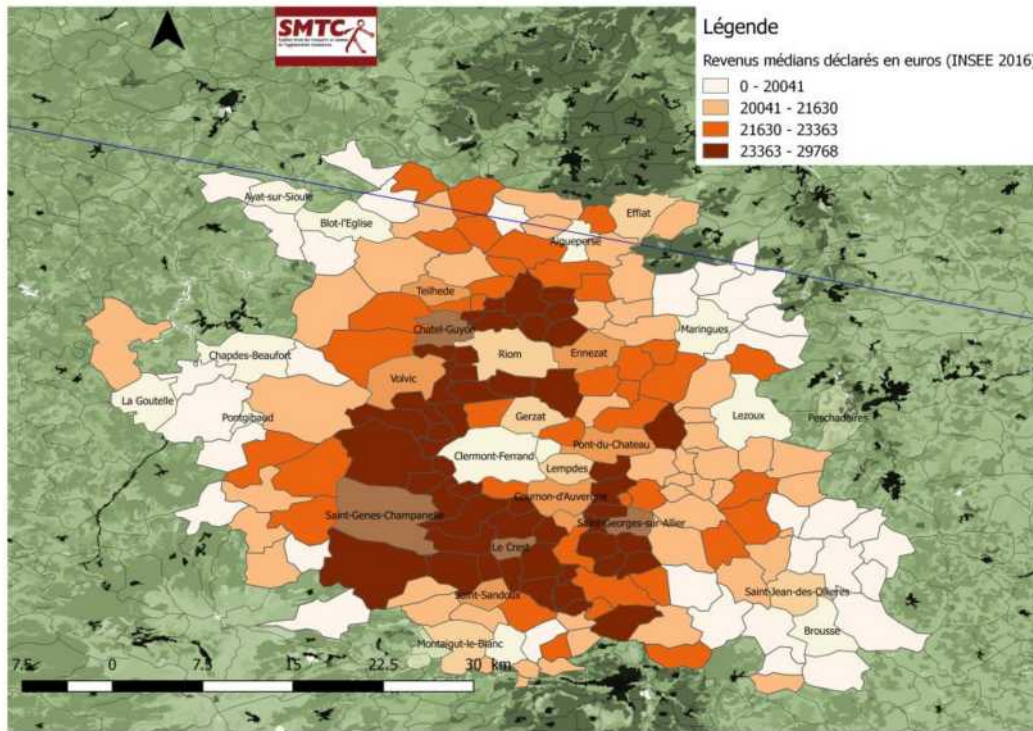
Graphique 1: Pyramides des âges de l'aire urbaine clermontoise (Source : Eurostat, 2014)

Sur le plan socio-économique, on note une concentration importante des ménages du premier quartile⁷ de revenus dans la ville-centre de Clermont-Ferrand où se trouve également la quasi-totalité des quartiers à habitats sociaux de l'aire urbaine⁸. Ces ménages à faibles revenus sont également localisés dans les communes périurbaines et rurales du territoire, en 2^e couronne de l'aire urbaine, très faiblement desservies en transport en commun par rapport à son cœur urbain (voir carte 2 ci-dessous). Cela a pour conséquence une faible accessibilité au cœur urbain de l'aire urbaine, où est notamment concentré l'essentiel des services du territoire (emploi, culture, éducation, santé...), par les ménages résidant dans ces zones.

Dans ces territoires en déficit d'infrastructures et de desserte en transports collectifs et où l'emploi est rare, l'accès à la voiture est encore plus crucial, quitte à y consacrer une part significative de ses revenus avec les risques de dépendance et de vulnérabilité énergétique que cela peut générer : les habitants de ces espaces sont plus vulnérables que d'autres face aux crises économique, énergétique, et climatique.

⁷ Dans une distribution de revenus, les quartiles sont les valeurs qui partagent cette distribution en quatre parties égales.

⁸ La Loi Lamy du 21 février 2014 a redéfini les quartiers prioritaires ou de la politique de la ville, à partir de critères basés uniquement sur les bas revenus. 5 quartiers ont été retenus sur l'agglomération clermontoise dont 4 à Clermont-Ferrand et 1 à Cournon-d'Auvergne.



Carte 2: Répartition des quartiles de revenus médians déclarés au sein de l'aire urbaine clermontoise (Source : auteur à partir de Qgis et INSEE 2016)

I.1.3. Activités économiques et fonctionnelles

Ancien territoire industriel, l'AUF de Clermont-Ferrand compte, en 2016, 78% de ses emplois (207 877 emplois au total) dans le secteur des services. Le domaine le plus représenté dans ce secteur est celui des emplois publics⁹ avec 71 432 emplois en 2016, suivi de celui des transports, l'hébergement et la restauration, avec 43 314 emplois. Le domaine le plus faiblement représenté est celui des activités immobilières avec 2 357 emplois la même année (Eurostat, 2016). Cette économie de services se structure également autour des différents sites récréatifs et touristiques du territoire : la Chaîne des Puys inscrite depuis 2018 au patrimoine mondial de l'UNESCO, le plateau de Gergovie avec ses vestiges archéologiques datant de l'époque gallo-romaine, le Val d'Allier qui constitue la principale trame verte et bleue, et les deux Parcs Naturels Régionaux (des Volcans d'Auvergne à l'ouest et du Livradois Forez à l'est).

Ces performances, tant en termes d'emplois que de création d'activités et richesses, sont également corrélées à l'influence de grandes entreprises locales à rayonnement mondial (Michelin et Limagrain notamment), qui jouent un rôle de moteur dans la structuration et l'attractivité du territoire. Le patrimoine industriel clermontois est marqué par Michelin qui partage son histoire avec la ville. Ses constructions (bâtiments d'essais, cités ouvrières, etc.)

⁹ L'administration publique, la défense, l'enseignement, la santé humaine et l'action sociale.

constituent de véritables emblèmes du territoire. De fait, le secteur secondaire (minier, manufacturier, bâtiment et de l'énergie) est le second pourvoyeur d'emplois, représentant près de 20% du total des emplois (Eurostat, 2016). Par ailleurs, bien que l'agriculture représente une part infime des emplois (seulement 2% du total des emplois en 2016), elle joue un rôle important dans la structuration de l'identité des habitants. Les terres à haut potentiel agronomique (terres noires de la plaine de la Limagne) associées à un large éventail d'organismes de recherche et développement comme l'INRAE et de grands groupes coopératifs (Limagrain) contribuent au rayonnement de la filière agroalimentaire locale (Scot, 2011, PDU, 2019).

Malgré ces atouts, l'aire urbaine clermontoise présente une faible capacité à attirer les entreprises et retenir ses jeunes. Depuis 2010, le taux de chômage au sein de ce territoire n'a cessé de grimper pour atteindre un niveau de 11,8% en 2016, avec une population active de 235 679 personnes. La majorité des emplois, des commerces et des surfaces de vente est concentrée dans son cœur urbain. Cette forte concentration d'activités économiques, culturelles et de services au sein de ce cœur urbain constitué par l'agglomération clermontoise crée une « dépendance » des autres territoires à son égard. Cette dépendance génère d'importants flux de déplacements entre zone urbaine, suburbaine et périurbaine, qui se font principalement en voiture, et sont polarisés vers ce noyau central (PDU, 2019).

I.1.4. Le système des transports au sein de l'AUF clermontoise

Les transports en commun au sein de l'AUF de Clermont-Ferrand répondent aujourd'hui surtout au besoin de déplacement d'une clientèle captive, hormis sur la ligne du tramway dans le cœur urbain qui permet la desserte efficace des principales fonctions urbaines (grands ensembles d'habitats, centre-ville de Clermont-Ferrand, équipements métropolitains, quartiers à habitats sociaux). Le service départemental Transdôme est emprunté essentiellement par une clientèle scolaire, même s'il est devenu accessible à l'ensemble de la population. Le transport ferroviaire régional (TER) est actuellement performant sur un axe nord-sud, desservant, en plus du cœur urbain, les principaux pôles périurbains de Riom, Les Martres-de-Veyre, et Vic-le-Comte. Les différents réseaux de transport collectif (ferroviaire, interurbain, et urbain) présents sur l'aire urbaine présentent aujourd'hui une interconnexion peu efficace, avec peu d'intermodalité et de tarification combinée.

D'importants flux automobiles traversent ainsi le cœur urbain, favorisés par un relief montagneux ne permettant pas de se doter d'un réseau de transport collectif structurant, notamment à l'ouest du territoire. La part modale de la voiture est très élevée au sein de l'aire urbaine par rapport aux autres modes de transport, se situant à 73% (Eurostat, 2007 selon les données les plus récentes). À la suite de la dernière Enquête Déplacements Grand Territoire

Clermont Val D'Allier effectuée en 2012, la part modale de la voiture a été évaluée à 61% dans le cœur urbain (EDGT, 2012). Celle-ci est à mettre en relation avec une augmentation de 3,5% du nombre de voitures immatriculées au sein de l'aire urbaine entre 2010 et 2016, atteignant un taux de 611,8 voitures pour 1000 habitants en 2016. Ces chiffres sont cohérents avec ceux des autres agglomérations moyennes ou intermédiaires¹⁰ françaises où la tendance reste à la très nette prédominance de la voiture, et à une faible utilisation des transports collectifs et des modes actifs (marche, vélo). L'analyse des Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM) du CEREMA montre par exemple que la part modale de la voiture y est située aux environs de 70% (CERTU, 2011). De même, le taux de motorisation des ménages est supérieur à celui des Métropoles. 42% des ménages des agglomérations moyennes ou intermédiaires possèdent au moins deux véhicules, contre 29% dans les grandes agglomérations.

Concernant les modes doux, l'agglomération clermontoise en particulier présente une part modale comparativement plus faible par rapport aux autres agglomérations françaises de même taille, même si la marche est particulièrement utilisée dans les quartiers des communes les plus centrales, à savoir Clermont-Ferrand, Chamalières, et Royat (Scot, 2011). On peut ainsi constater que les parts modales de la marche et du transport en commun (bus, tramway et train compris) sur l'aire urbaine sont à des niveaux équivalents, et très bas par rapport à celle de la voiture, soit 13% des déplacements domicile - travail. Le vélo est très peu utilisé comme mode de déplacements domicile-travail sur le territoire. Le baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) constate que les conditions de circulation à vélo ne sont pas favorables. Selon les résultats de l'édition 2017, la possibilité de pratique du vélo des communes-centres de Clermont-Ferrand et de Riom (les deux villes les plus peuplées de l'aire urbaine) est qualifiée de « défavorable » par les habitants.

Toutefois, cette faible part modale du vélo (2% sur la ville-centre de Clermont-Ferrand) est aussi à en mettre en lien avec un relief pentu dans le cœur urbain qui ne favorise pas sa pratique. Mais elle est aussi corrélée au faible linéaire de pistes en site propre, voies vertes et bandes cyclables, qui apparaissent encore peu nombreuses, peu sécurisées, et discontinues. Une des explications est due au fait que la politique, dans ce domaine, demeure tributaire d'un manque de coordination entre la Métropole, qui est compétente sur l'aménagement des pistes cyclables, et l'AOM qui gère l'exploitation du service de vélo libre-service. Néanmoins, un schéma cyclable métropolitain a été mis en place depuis 2017 et prévoit de déployer 364 km de pistes cyclables à horizon 2028. Par ailleurs, le Conseil Départemental du Puy-de-Dôme a développé des pistes (et bandes) cyclables inter-villes le long du réseau routier départemental,

¹⁰ Dans le cadre de cette étude du GART (2005), il s'agit de l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est compris entre 50 000 et 200 000 habitants.

en aménageant par exemple une voie verte (pistes cyclables, zones piétonnes, espaces verts) tout au long de la rivière de l'Allier à l'est du territoire.

I.2. Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité

Située dans la Région Auvergne - Rhône-Alpes (AURA) et dans le Département du Puy-de-Dôme, l'aire urbaine de Clermont-Ferrand est composée de 200 communes localisées au sein de 14 intercommunalités dont les quatre principales appartiennent au territoire du Scot du Grand Clermont et les 10 autres se trouvent en dehors. Elle comprend trois autorités organisatrices de mobilité urbaine que sont le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise, la Communauté d'Agglomération Riom Limagne et Volcans, et de manière partielle, la Communauté d'agglomération « Agglo Pays d'Issoire » dont ¼ des communes fait partie de l'aire urbaine. La Région AURA fait office d'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt régional desservant les EPCI n'ayant pas la compétence mobilité. De plus, depuis la loi Notre votée en 2015¹¹, elle dispose sur l'aire urbaine clermontoise de la compétence en matière de transport scolaire et routier interurbain anciennement dévolue (jusqu'au 1^{er} septembre 2020) au Conseil départemental du Puy-de-Dôme.

I.2.1. Organisation territoriale de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand

Les 4 EPCI appartenant au territoire du Scot du Grand Clermont font partie intégrante de l'aire urbaine clermontoise, contrairement aux 10 autres intercommunalités situées en dehors du Grand Clermont, dont certaines communes membres n'appartiennent pas à cette aire urbaine.

I.2.1.1. Syndicat Mixte du SCOT du Grand Clermont et ses 4 EPCI

Le Grand Clermont comprend 4 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), dont une Métropole, une Communauté d'Agglomération et deux Communautés de Communes, qui font partie intégrante de l'aire urbaine clermontoise. Il regroupe 105 communes et concerne un peu plus de 400 000 habitants, soit près des 2/3 de la population du Département du Puy-de-Dôme (638 000 habitants en 2012), et pratiquement 1/3 de l'ex-Région Auvergne (1 354 104 habitants en 2012) (voir figure 2 ci-dessous).

¹¹ La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, également connue en tant que Loi NOTRe fait partie de l'acte III de la décentralisation et vise notamment à renforcer les compétences des Régions et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

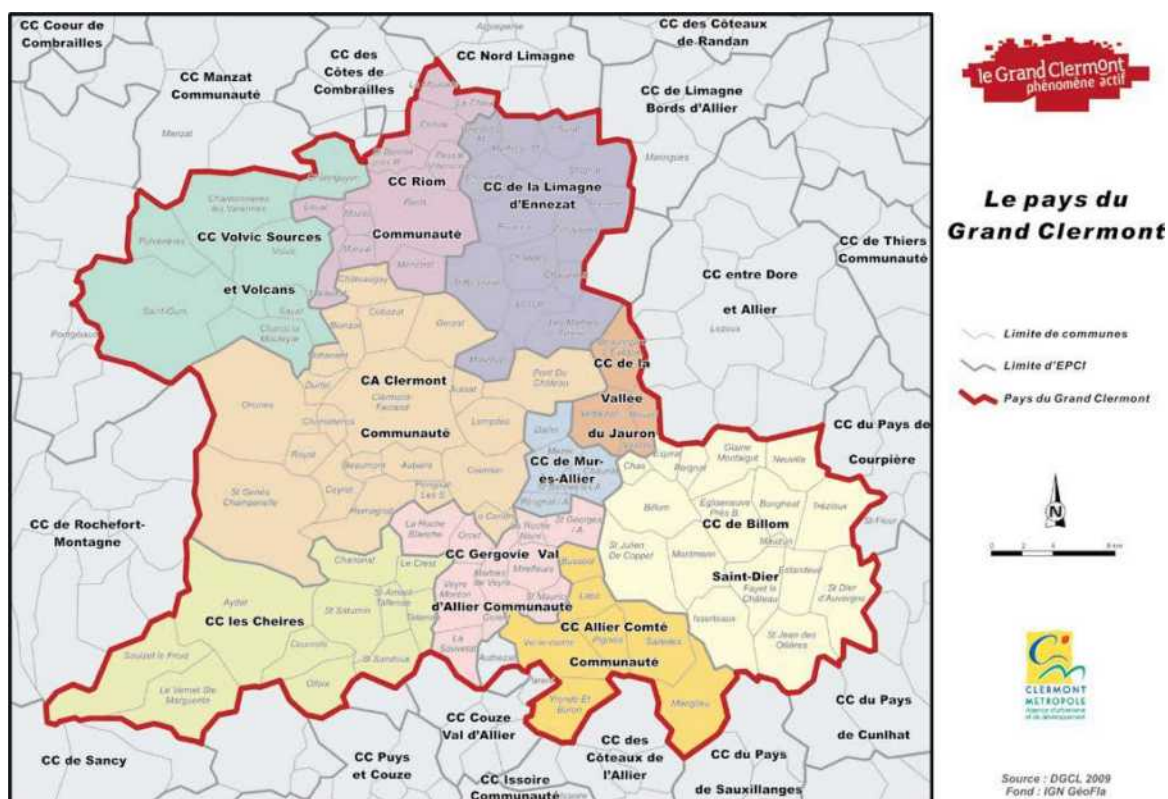


Figure 2 : Les EPCI du Scot du Grand Clermont avant leur fusion en 2016 (Source : Scot, 2011)

Le territoire du Scot du Grand Clermont comprend tout d'abord la Métropole « Clermont Auvergne Métropole » composée de 21 communes, et issue le 1^{er} janvier 2017 de la Communauté d'Agglomération Clermont Communauté qui existait depuis 1999. Il est également composé au nord de la Communauté d'agglomération « Riom Limagne et Volcans » qui comprend 32 communes, et qui est issue de la fusion le 1^{er} janvier 2017, des communautés de communes de Limagne d'Ennezat, Riom-Communauté, et Volvic Sources et Volcans. Avec 68 500 habitants en 2019, étendue sur plus de 400 km² autour de la commune centre de Riom, elle est la deuxième EPCI du département en importance économique et démographique après Clermont Auvergne Métropole.

Le troisième EPCI du Grand Clermont est la Communauté de communes « Mond'Arverne Communauté » formée de 27 communes, et dont le siège est la commune de Veyre-Monton située au sud du territoire. Cette intercommunalité est née en 2016 de la fusion des communautés de communes « Allier Comté Communauté », « Gergovie Val d'Allier Communauté » et des « Cheires ». Enfin, le territoire du Scot se complète de la Communauté de communes « Billom Communauté » composée de 25 communes et dont le chef-lieu est la commune de Billom située au sud-est du territoire. Cette dernière est issue de la fusion des communautés de communes de Billom - Saint-Dier / Vallée du Jauron et Mur-ès-Allier.

Ces fusions successives ont eu pour objectif de limiter le déséquilibre démographique entre Clermont Auvergne Métropole et ses entités périphériques. Cependant, chacune de ces intercommunalités a ses spécificités et sa propre vision du développement pas toujours compatibles, notamment dans le secteur des transports. Depuis la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM », les groupements de communes ou EPCI à fiscalité propre tels que Clermont Auvergne Métropole, gèrent la mobilité durable, l'organisation des services publics de proximité, l'aménagement de l'espace et le développement local, le stationnement, le dimensionnement des voiries, ou encore les infrastructures routières. La Communauté d'Agglomération « Riom Limagne Volcans » détient, au même titre que Clermont Auvergne Métropole, les mêmes compétences.

I.2.1.2. Les 10 EPCI de l'aire urbaine situées en dehors du territoire du Scot du Grand Clermont

L'aire urbaine de Clermont-Ferrand englobe également 10 autres EPCI, même si certaines de leurs communes restent en dehors de sa sphère d'influence urbaine. Il s'agit de :

- La Communauté d'agglomération « Agglo Pays d'Issoire » composée de 88 communes, dont seules 21 communes font partie de l'aire urbaine clermontoise. Cet EPCI a pour chef-lieu la commune d'Issoire.
- La Communauté de communes « Combrailles Sioule et Morge » formée de 29 communes, dont 21 communes sont incluses dans l'aire urbaine. Elle a pour chef-lieu la commune de Manzat.
- La Communauté de communes « Plaine Limagne » qui possède 25 communes, dont 17 se trouvent au sein du bassin de vie clermontois. Sa commune-centre est la commune d'Aigueperse.
- La Communauté de communes « entre Dore et Allier » constituée de 14 communes et dont le siège est à Lezoux a 11 communes qui font partie de la sphère d'influence clermontoise.
- La Communauté de communes « Dômes Sancy Artense » formée de 27 communes en a 8. Son siège est à Rochefort-Montagne.
- La Communauté de Communes de « Chavanon Combrailles et Volcans » qui compte 36 communes, dont 7 communes appartiennent à l'aire urbaine. Son chef-lieu est la commune de Pontaumur.
- La Communauté de Communes de « Ambert Livradois Forez » avec 5 communes sur 58 incluses dans la sphère urbaine clermontoise, et dont le siège est à Ambert.

- La Communauté de communes du « Pays de Saint-Éloy » dont le chef-lieu est à Saint-Eloy-les-Mines a 2 communes sur 34 qui font partie du bassin de vie clermontois.
- Enfin, les Communautés de communes du « Massif du Sancy » et de la « Saint-Flour Communauté » sont toutes les deux représentées par 1 commune chacune. Elles totalisent respectivement 20 et 53 communes, et leurs sièges sont à Mont-Dore pour la première, et à Saint-Flour dans le Département du Cantal pour la seconde.

Précisons que ces communautés de communes n'exercent pas de compétence en matière de transport et de mobilité, qui est statutairement détenue au sein de l'aire urbaine clermontoise, par la Métropole clermontoise et les deux Communautés d'Agglomération (« Riom Limagne et Volcans » et « Agglo Pays d'Issoire ») pour les transports urbains, et par la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les transports interurbains (bus) et le TER.

I.2.2. Gouvernance et acteurs de la mobilité au sein de l'aire urbaine clermontoise

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982, communément appelée LOTI, constitue le fondement de l'organisation des services publics de transports en France. Cette loi a opéré un partage des compétences « transport » entre trois échelons territoriaux que sont les Communes ou leurs groupements, les Départements, et enfin les Régions. Ainsi, sur le plan réglementaire, il existe quatre autorités organisatrices de la mobilité qui se partagent la compétence transport au sein de l'aire urbaine clermontoise : il s'agit de la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui en avait délégué une partie au Département du Puy-de-Dôme avant le 1^{er} septembre 2020, du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise qui en a reçu la délégation de Clermont Auvergne Métropole, et des deux Communautés d'Agglomération « Riom Limagne et Volcans » et « Agglo Pays d'Issoire ».

I.2.2.1. La Région Auvergne-Rhône-Alpes

La Région Auvergne Rhône-Alpes est l'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route, et concernent les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional, ainsi que les services ferroviaires régionaux effectués sur le réseau ferré national dans le cadre d'une convention passée avec la SNCF. À la faveur de l'adoption de la loi NOTRe du 7 août 2015, les Régions ont obtenu la compétence en matière de transport interurbain et scolaire qui était auparavant exercée par les Départements. Cependant, contrairement à certaines autres régions

françaises, la Région Auvergne-Rhône-Alpes avait décidé de ne pas exercer cette compétence pour ce qui concerne le Département du Puy-de-Dôme, et de maintenir les prérogatives de ce dernier pour une période transitoire qui a pris fin le 1^{er} septembre 2020.

Plusieurs conventions ont déjà été signées entre la Région Auvergne Rhône-Alpes (ou ex-Région Auvergne avant la fusion des Régions¹²) et d'autres autorités organisatrices de la mobilité afin d'atteindre des objectifs communément définis. Comme exemple, on peut citer la convention qui a permis l'aménagement d'un pôle intermodal au niveau de la gare Centrale ferroviaire de Clermont-Ferrand, financé grâce à un partenariat entre l'État, le Département Puy-de-Dôme, l'AOM clermontoise, et d'autres partenaires comme l'Union Européenne. Cet aménagement s'est notamment réalisé sur la base de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (S.R.U) - volet transport - du 13 décembre 2000, qui incite largement à la mise en œuvre des synergies de moyens dans les domaines de l'intermodalité, de la communication voyageurs, de l'intégration tarifaire, de la cohérence des systèmes d'exploitation, de la billettique et de la monétique. Cette même loi a étendu la notion de droit au transport définie dans la LOTI pour les personnes dont les ressources sont inférieures à un certain plafond, et pour lesquelles devront être consenties des réductions tarifaires d'au moins 50%. Elle pose ainsi le fondement juridique de la mise en place des tarifs sociaux ou solidaires par les AOM françaises au sein de leurs ressorts territoriaux.

Les déplacements sont aussi facilités grâce à la centrale de mobilité « Auvergne mobilité ». Cette plateforme internet, lancée par le Conseil régional d'Auvergne et cofinancée par les 12 autres autorités organisatrices des transports (AOT) de l'ex-Région Auvergne, propose aux usagers de transports collectifs de calculer leurs itinéraires d'un point A à un point B en combinant les différents modes de transports et en précisant l'impact écologique. Depuis 2019, elle a été intégrée à la plateforme Oûra, permettant de voyager sur l'ensemble de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Par ailleurs, cette dernière¹³ a mis en place avec le concours de l'AOM de Clermont-Ferrand un titre intermodal dit « Tandem » permettant à son possesseur de voyager sur les trains TER et le réseau urbain, créant ainsi avec leurs opérateurs respectifs un titre permettant d'utiliser à la fois les trains circulant sur le réseau urbain et le système urbain. De même, ces deux autorités organisatrices ont établi en février 2018 une convention afin que le Département du Puy-de-Dôme, délégataire (avant le 1^{er} septembre 2020) de la Région Auvergne Rhône-Alpes en matière de services de transport non urbain et de transport scolaire, ait désormais la possibilité de desservir les zones suburbaines du ressort

¹² La loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral.

¹³ À cette époque il s'agissait encore de l'ex-région Auvergne plus précisément.

territorial clermontois, notamment dans les communes d'Orcines et Saint-Gènes-Champanelle.

I.2.2.2. Le Département du Puy-de-Dôme

Depuis l'adoption de la loi Notre et le transfert de ses compétences en matière de transport interurbain à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Puy-de-Dôme n'est plus qu'autorité organisatrice compétente en matière de transports scolaires des personnes en situation de handicap, ne pouvant utiliser le système de transport public de droit commun sur son territoire hors ressort territorial. Il a fait partie des collectivités territoriales membres de l'autorité organisatrice des transports urbains de Clermont-Ferrand à sa création en 1976. Était ainsi constitué un syndicat mixte ouvert de 11 communes¹⁴ qui avait pour objet l'organisation et l'exploitation des transports en commun sur l'ensemble des communes qui le composait. Cependant, à la suite de la délibération du Conseil Général du 14 décembre 2006, le département s'est retiré de cette AOM.

En tant qu'autorité de transport public interurbain, le Conseil départemental du Puy-de-Dôme avait mis en place une tarification solidaire pour le transport scolaire, prenant en compte le niveau de ressources des familles. Il avait également mis en place une subvention forfaitaire pour les élèves ne pouvant bénéficier d'un transport public subventionné et se rendant par leurs propres moyens sur un lieu d'étude situé à plus de trois kilomètres de leur domicile. Aujourd'hui, il prend en charge, en tant qu'autorité organisatrice compétente en matière de transports scolaires des personnes en situation de handicap, les frais de transports scolaires des élèves et étudiants en situation de handicap, en remboursant les familles qui organisent elles-mêmes le transport (transport en commun ou voiture personnelle) et/ou qui mettent en place des circuits de transports scolaires adaptés.

Il avait aussi mis en œuvre le service MobiPlus, dispositif qui permettait de subventionner sous forme de chèques d'une valeur de 3 euros, les déplacements des personnes de plus de 75 ans, des bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA), et des personnes de moins de 26 ans en recherche d'emploi. Son réseau s'adressait alors pour l'essentiel à une clientèle captive des transports publics, c'est-à-dire des personnes sans voiture (scolaires, personnes âgées...). Cela se traduisait par un faible nombre de voyages par habitant, mais aussi par la suppression de certains trajets pendant les vacances scolaires, ainsi que par des temps de parcours souvent beaucoup plus élevés qu'en voiture. D'autres facteurs ont également eu des impacts sur l'efficacité et la fréquence des cars départementaux, notamment

¹⁴ Il s'agit des communes d'Aubière, Aulnat, Beaumont, Cébazat, Ceyrat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Durtol, Gerzat, Romagnat et Royat.

les faibles densités et l'étalement urbain des populations, notamment dans ces zones hors ressort territorial.

Le Conseil départemental complétait également son offre de transport en commun par un service de transport à la demande : le " Bus des montagnes ", et a également travaillé en collaboration avec les communes et l'association Covoiturage Auvergne, à la labellisation de près d'une centaine d'aires de covoiturage. Aujourd'hui, il demeure compétent en matière d'aménagement des voies cyclables d'intérêt départemental et a mis en œuvre deux schémas d'itinéraires cyclables respectivement en 1996 puis en 2003. Cette volonté s'est traduite par la réalisation de 32 km de bandes ou pistes cyclables entre 1997 et 2003. Le 2^e Schéma départemental des Itinéraires cyclables initié à partir de 2003 a permis la réalisation de plusieurs actions : 12 boucles cyclo-touristiques, une voie verte autour du lac Chambon, le jalonnement de 4 cols de montagne, et l'aménagement d'environ 15 km de bandes/pistes cyclables. Pour la période 2014-2023, un 3^e schéma a été validé qui s'oriente vers la valorisation et la sécurisation des déplacements pendulaires (domicile-travail) à proximité des principaux bassins d'emploi du Département (les agglomérations clermontoise et riomoise), l'aménagement de circuits touristiques et de loisirs notamment le long de l'Allier, ainsi que le développement de l'offre sportive (randonnées...) avec de nouvelles boucles cyclo-sportives sur le secteur du Puy-de-Dôme et des Combrailles.

I.2.2.3. Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise

Les politiques de mobilité urbaine au sein de Clermont Auvergne Métropole sont définies par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) par transfert de compétence de la Communauté d'agglomération de Clermont-Ferrand à la suite de la délibération du 11 février 2000 relative à l'exercice de la compétence « Organisation des transports urbains ». Le SMTC-AC est ainsi l'Autorité Organisatrice de la Mobilité d'un ressort territorial regroupant aujourd'hui 23 communes en 2021 : les 21 communes membres de Clermont Auvergne Métropole ainsi que deux autres communes appartenant à la Communauté de communes « Billom Communauté » que sont Pérignat-sur-Allier et Mur-sur-Allier. Ce ressort territorial qualifié autrefois de Périmètre des Transports Urbains n'a pas cessé d'évoluer au fil des années, passant de 11 communes en 1976 à 23 aujourd'hui.

Le SMTC-AC définit, finance, engage et suit la politique des déplacements sur son ressort territorial de même qu'il réalise les investissements décidés. Il s'appuie principalement sur la Régie T2C qui exploite le réseau essentiellement dans le centre urbain. Cette dernière

est un établissement public industriel et commercial (EPIC) dont la gestion se fait en régie à la suite d'un contrat de service public, avec pour actionnaire principal le SMTC-AC. Différents opérateurs sont associés, en tant que sous-traitants privés, à la réalisation de l'offre de services, tels que les transporteurs indépendants Cellier Chevalier ou Fontanon qui ont en charge les lignes suburbaines et les services à destination des usagers scolaires. On peut également citer l'opérateur Keolis qui, sous la marque Moovicité, s'occupe du TAD de personnes en situation de handicap et tout public, ainsi que du service d'informations voyageurs et de conseil en mobilité. Par ailleurs, Vélogik sous la marque C. Vélo, propose la location de vélos en libre-service et celle de vélos longue durée automatiques et à assistance électrique.

Une tarification solidaire est entrée en vigueur au 1er juillet 2015, modifiant la base de calcul des tarifs sociaux qui ne sont plus adossés au statut des personnes mais à leurs ressources. De plus, la ligne A de tramway du réseau relie, du nord au sud, la totalité des quartiers prioritaires de Clermont-Ferrand. En septembre 2016, le SMTC-AC a voté un schéma directeur d'accessibilité dont la mise en œuvre s'étale sur 5 ans, et prévoit de rendre accessible le réseau urbain aux personnes en situation de handicap. En 2018, 61 % des points d'arrêts du réseau de bus régulier (hors ligne A) étaient aux normes d'accessibilité, et les lignes accessibles du réseau représentaient 84 % des voyages. Fin 2018, 165 bus étaient équipés de palette d'accessibilité PMR, soit 92 % des bus en service¹⁵.

Le lancement du projet InspiRe en 2020 qui intègre la vision stratégique 2016-2032 du SMTC-AC, marque une nouvelle étape dans sa politique de promotion d'un nouveau schéma de mobilité au sein de l'agglomération clermontoise. Celui-ci passe par la réorganisation de tout le réseau de transport public autour de ses 3 lignes principales : la ligne A du tramway et les deux nouvelles lignes B et C à Haut Niveau de Service, de nouveaux aménagements de l'espace public le long des deux lignes, l'aménagement de voies cyclables et le partage de l'espace public pour les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les automobilistes. Le SMTC-AC travaille aussi avec l'Association Covoiturage Auvergne afin de promouvoir le covoiturage sur le périmètre des transports urbains de l'agglomération clermontoise. De même, à l'issue d'un partenariat avec la start-up « Covoit'ici », une ligne de covoiturage a été ouverte entre la commune rurale de Rochefort-Montagne et le quartier du centre de Clermont-Ferrand. Par ailleurs, le concours de start-up Auvermoov mis en place par le SMTC-AC a récompensé en 2016 la start-up « Zouzoucar » qui a mis en place un réseau de parents pour le partage des trajets des enfants, et « Klaxit » pour son application spécialisée pour les trajets domicile-travail.

¹⁵ http://www.smtc-clermont-agglo.fr/transports-en-commun-clermont/161_Accessibilite.html

Le financement des transports urbains dans ce territoire s'articule autour de trois principales sources que sont le versement transport, la contribution des collectivités locales et les recettes commerciales. En 2020, le versement mobilité (ex-versement transport) pour le SMTC représente 70% des ressources de financement, les collectivités locales 14%, les recettes commerciales (tickets, abonnements) 10%, les subventions et autres recettes diverses 6%. Le financement global par habitant pour 2020 est de 332 € dont notamment : 233 €/habitant pour le versement mobilité, 47 €/habitant pour les subventions de Clermont Auvergne Métropole et 33 €/habitant pour les usagers du transport urbain (recettes commerciales). Les abonnements représentent un peu moins de 65% du produit total de la vente des titres de transport. Les recettes financent les investissements (en partie) et les dépenses de fonctionnement, dont les charges d'exploitation des services de mobilité constituent le poste principal. Avec 71,7 M€, il s'agit de la contribution contractuelle aux exploitants du transport en commun réalisée par T2C et des services C.vélo réalisés par Vélogik. Les usagers des services publics de mobilité participent à hauteur de 13% au financement de ces services en 2020 (contre 20% en 2019), cette diminution s'expliquant par la baisse très importante des recettes commerciales en lien avec la crise sanitaire (-35% en 2020 par rapport à 2019) (Rapport d'activité SMTC 2020).

I.2.2.4. La Communauté d'Agglomération « Riom Limagne et Volcans »

La Communauté de communes « Riom Limagne et Volcans » (RLV) a délibéré le 2 mai 2017 pour reconnaître le transport urbain et non urbain d'intérêt communautaire sur son périmètre. Puis, par délibération du 30 mai 2017, elle a modifié ses statuts, en vue d'une transformation en Communauté d'agglomération, entraînant de fait le retrait du SMTC-AC de deux de ses communes membres (Sayat et Saint-Beauzire) qui en faisaient alors partie. De fait, une des missions de la nouvelle Communauté d'agglomération est d'organiser les transports urbains, de prélever la taxe sur les transports et de gérer les infrastructures de transports en commun. En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, elle définit les politiques et orientations stratégiques des transports de l'agglomération, et est maître d'ouvrage public direct des projets de transports en commun sur son périmètre. Elle est également la propriétaire des matériels roulants, équipements et infrastructures de transport du réseau.

Son réseau urbain est composé de lignes régulières, de services scolaires, de transport à la demande et de transport pour PMR, ainsi que d'un service de location de vélo à assistance électrique. RLV a également mis en place un système de tarification solidaire pour les ménages modestes dont le calcul est basé sur le quotient familial attribué par la Caisse d'Allocations Familiales (CAF). De plus, les familles ont droit à un dégrèvement dès le 2^e enfant de moins de 26 ans inscrit au service de transport scolaire. Et des réductions peuvent également être

accordées pour les détenteurs de titres de transport appartenant à un autre réseau (par exemple T2C, TER, Département), favorisant ainsi l'intermodalité. Il existe également un pôle d'échanges intermodal accessible aux PMR à la gare de Riom-Chatel Guyon dont le but est de faciliter le passage d'un mode de transport à un autre : de la voiture ou du vélo au train, du train à l'autobus. Ce pôle constitue le point central du réseau de transports urbains RLV MOBILITES.

La Communauté d'agglomération « Riom Limagne et Volcans » soutient également l'association Covoiturage Auvergne en promouvant le covoiturage auprès des habitants, des entreprises du territoire ou de ses agents dans le cadre de son Plan de Déplacements Administration ou Plan de mobilité. Ainsi, une aire de 60 places a été aménagée par la collectivité sur la zone d'activité des Portes de Riom, et 9 aires d'intérêt local ont été labellisées par le Conseil Départemental du Puy-de-Dôme à Chambaron/Morge, Ennezat, Lussat, Marsat, Saint-Beauzire, Marsat, Volvic, Saint Laure et Saint Bonnet Près Riom.

Enfin, dans le cadre de sa politique de développement des modes doux et alternatifs à la voiture individuelle, RLV a mis en place un service de location vélo électrique « RLV'Lo », et a lancé un premier appel à projets en 2019 pour proposer aux habitants de ses 31 communes de bénéficier d'une aide financière jusqu'à 250 € pour l'achat de leur vélo à assistance électrique neuf ou vélo pliant. Cette opération renouvelée en février 2020 s'est étendue à l'achat de vélos à assistance électrique d'occasion. De plus, RLV s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma d'itinéraires cyclables à l'échelle de l'agglomération, qui vise à répondre aux besoins de déplacements du quotidien (actifs, scolaires, etc.) et aux pratiques de loisirs et de tourisme (balades, cyclotourisme). Cette politique s'en trouve facilitée par l'opération « coup de pouce réparation vélo » mise en place par l'État afin de promouvoir l'usage du vélo à la sortie du premier confinement, et qui consiste à prendre en charge pour un montant maximum de 50 euros la remise en état d'un vélo au sein d'un réseau de réparateurs référencés, dont trois se situent sur le territoire de RLV.

I.2.2.5. La Communauté d'Agglomération « Agglo Pays d'Issoire » (API)

La Communauté d'Agglomération « Agglo Pays d'Issoire » est dans une situation particulière par rapport aux autres AOM parce que seules 21 de ses 88 communes font partie de l'aire urbaine clermontoise. De plus, bien qu'ayant statutairement la compétence mobilité, et contrairement à la Communauté d'agglomération « Riom Limagne et Volcans » et à Clermont Auvergne Métropole, Issoire et ses communes proches ne sont pas desservies par un réseau de transport en commun urbain. Ainsi, seuls les réseaux de bus interurbain (ex-réseau départemental Transdôme) et TER de la Région Auvergne-Rhône-Alpes desservent ce territoire.

La communauté d'Agglomération « Agglo Pays d'Issoire » a fait le choix de déléguer sa compétence en matière de transport scolaire à la Région Auvergne-Rhône-Alpes (au Département du Puy-de-Dôme avant le transfert de compétence) pour 87 de ses communes, et à la Ville d'Issoire pour ses habitants. Toutefois, elle organise un service de transport sur réservation appelé « Bus des Montagnes » qui permet aux personnes résidant sur les communes concernées par ce dispositif de se rendre une fois par semaine sur le centre bourg le plus proche. De plus, le CCAS¹⁶ de la Ville d'Issoire met à disposition un service de transport adapté destiné aux personnes âgées de plus de 65 ans et aux personnes handicapées domiciliées sur la commune centre d'Issoire, afin de faciliter leur déplacement dans Issoire, avec la possibilité d'utiliser ce service une à deux fois par semaine.

En outre, le covoiturage possède un fort potentiel dans ce territoire, notamment pour les déplacements domicile-travail pour lesquels il y a seulement 1,03 personne par voiture en moyenne (Source : EDGT, 2012). Ce chiffre est inchangé depuis 2003. Ainsi, en collaboration avec l'association Covoiturage Auvergne, le Département a labellisé 12 aires de covoiturage d'Agglo Pays d'Issoire, dont 6 aux abords de l'autoroute A75. D'après l'enquête Déplacements Clermont Val d'Allier (2012), environ 300 habitants de l'Agglo Pays d'Issoire ont été mis en relation par des sites internet de covoiturage (Covoiturage Auvergne et BlaBlaCar principalement), soit 0,6 % de la population. Elle compte aussi peu de bandes et pistes cyclables, et celles qui existent sont situées pour l'essentiel dans la commune centre d'Issoire.

Au final, le système d'organisation territoriale et de mobilité au sein de l'aire urbaine clermontoise est complexe. Il se caractérise par des compétences exercées par plusieurs EPCI et autorités organisatrices ne faisant pas face aux mêmes problématiques de mobilité et n'ayant pas toujours la même vision du développement du territoire. Leurs prérogatives se superposent parfois, ce qui peut entraîner une perte d'efficacité dans l'offre de transport sur l'ensemble de l'aire urbaine. Cette situation a été relevée par plusieurs acteurs clermontois lors des entretiens menés dans le cadre de cette thèse.

II. Discours des acteurs de l'aire urbaine clermontoise

Cette section repose sur l'analyse du discours de 17 acteurs clermontois de la mobilité. La répartition fonctionnelle et territoriale des acteurs interrogés est donnée dans le tableau 4 ci-dessous. La première phase des entretiens menés avec les acteurs clermontois nous a permis d'identifier les principaux enjeux auxquels devraient, d'après eux, répondre les politiques de mobilité urbaine au sein de l'aire urbaine clermontoise (**II-1**). Les 2^{ème} et 3^{ème} phases des

¹⁶ Centre Communal d'Action Sociale

entretiens nous ont permis de dégager les enjeux spécifiques de justice sociale présents sur le territoire ainsi que les perspectives de solutions proposées pour en améliorer l'impact auprès des habitants, en particulier les plus défavorisés (II-2). Enfin, dans une partie conclusive du chapitre, les éléments argumentaires développés par les 17 acteurs clermontois interrogés et les mesures de transport mises en avant nous ont servis à déterminer les grands principes de justice sociale sous-jacents à leur discours.

| Fonction | | Élus (CE) | Techniciens (CT) | Experts (CEX) | Associations (CA) |
|--|---------------------------------------|-----------|------------------|---------------|-------------------|
| Niveau Territorial | | | | | |
| AUF ou ville intermédiaire | | | | 2 | |
| Cœur urbain de l'AUF | Ville centre | 3 | 1 | | 2 |
| | Suburbain ou 1 ^{re} couronne | 1 | | | 1 |
| | Quartiers prioritaires | | 2 | | |
| Périurbain et rural ou 2 ^{de} couronne de l'AUF | | 2 | 1 | | 2 |

Tableau 4 : Les 17 acteurs rencontrés au sein de l'aire urbaine clermontoise et leur niveau territorial

II.1. Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs clermontois

Les principaux enjeux de mobilité urbaine mis en avant par les acteurs clermontois relèvent de problématiques sociales, environnementales et économiques. 8 acteurs clermontois mettent prioritairement en avant les thématiques sociales, 8 autres priorisent les questions environnementales et 6 privilégient les problématiques économiques. 5 portent une double priorité : soit économique et environnementale, environnementale et sociale ou encore économique et sociale (voir Annexe 3).

II.1.1. Enjeux sociaux

Les enjeux sociaux sont perçus comme faisant partie des préoccupations fondamentales de 8 des 17 acteurs interviewés de notre échantillon. Pour ces acteurs, les politiques de transport mises en œuvre sur le territoire devraient prioritairement favoriser la mobilité de tous les habitants, quels que soient leur localisation géographique, leur revenu, ou leurs conditions physiques ou psychologiques.

II.1.1.1. L'enjeu de la mobilité pour tous et notamment des personnes fragiles

L'enjeu d'une mobilité pour tous concerne ici la possibilité donnée aux personnes ne pouvant posséder ou utiliser une automobile d'accéder facilement au réseau de transport collectif. Il s'agit, par exemple, des personnes sans permis ou celles à mobilité réduite telles que les handicapés (physiques et psychiques) ou les personnes âgées. En effet, la question de l'accès pour tous à la mobilité et en particulier des plus fragiles est une problématique considérée comme fondamentale par 8 acteurs de l'aire urbaine clermontoise. Il s'agit par exemple de CA1, coordonnateur d'un collectif de personnes en situation de handicap, pour qui il est indispensable de favoriser l'accès à tous au transport de droit commun, ou dans l'impossibilité de le faire, de mettre en place des moyens de compensation tels que le Transport à la Demande (TAD). Cela est également le cas pour l' élu du cœur urbain CE1, ainsi que du technicien CT1, deux acteurs ayant notamment piloté la mise en place de la politique de tarification solidaire au sein de l'agglomération clermontoise.

Cet enjeu de mobilité pour tous pousse à favoriser l'accès à un niveau minimum de biens sociaux premiers du territoire, permettant aux catégories de populations défavorisées de bénéficier d'un minimum de capacités pour atteindre les aménités essentielles dont elles ont besoin. C'est ainsi que par exemple, CA5, responsable d'une association travaillant avec les jeunes en insertion, tient à ce que les politiques d'insertion dans la mobilité prennent en compte la situation de certains habitants manifestant une certaine crainte de se déplacer, de sortir de leur environnement immédiat ou de leur quartier, les mettant ainsi en situation d'auto-isolement social.

« ...Accès à tous facilité, pour que les personnes, pour que les jeunes qu'on accompagne puissent se déplacer facilement sachant qu'il n'y a pas forcément sur l'accès au transport des difficultés qu'on peut rencontrer sur la mobilité. Par exemple, on a la chance ici d'être sur la voie du tramway. Mais ce n'est pas simplement la possibilité d'avoir un transport. On peut avoir des jeunes qui ont une peur de se déplacer, parce que c'est le déplacement en lui-même qui fait peur, ce n'est pas seulement un problème d'avoir le transport. Donc, on travaille sur comment avoir le transport, mais aussi aider les gens qui sont les plus en difficulté à ne pas appréhender, mais à envisager pour leur emploi, pour leur vie, de pouvoir utiliser les transports. Mais aussi de ne pas avoir la crainte du déplacement. Et ça, c'est un des problèmes psychologiques qui ne sont pas forcément liés à un transport ou pas transport.

CA5 [Ville-centre]

II.1.1.2. L'enjeu de l'accessibilité des zones périphériques et des zones d'emploi à horaires décalés aux ménages modestes

Parmi les 8 acteurs priorisant les enjeux sociaux de mobilité urbaine, 6 portent particulièrement leur attention sur les problématiques d'accessibilité des zones périphériques faiblement desservies en transport en commun. C'est ainsi que CA3, en tant que Président d'une association des usagers des transports en Auvergne, évoque par exemple la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire du territoire, notamment à l'ouest de l'aire urbaine, dont l'accessibilité est rendue difficile par un relief montagneux. De même, les évolutions sociétales et la diversité des motifs de déplacements imposent, selon certains acteurs consultés, d'adapter l'offre de transport pour tenir compte de la part de plus en plus grande de personnes travaillant en horaires décalés, et particulièrement les ménages modestes. C'est dans cette logique que le technicien CT2 met spontanément en avant la question de l'accessibilité des zones commerciales situées en périphérie immédiate du centre-ville de Clermont-Ferrand.

Pour cet agent de la ville de Clermont-Ferrand ayant en charge d'aider les bénéficiaires sociaux, il est important de faciliter leur embauche en améliorant l'accessibilité de ces zones d'emplois aux horaires décalés. L'acteur CA5 (déjà cité plus haut) mentionne également cette même problématique comme un enjeu prioritaire auquel la collectivité devrait apporter une solution, et suggère notamment que les entreprises dans ces zones organisent un système de covoiturage interne entre leurs employés afin de faciliter leur accessibilité. D'autres acteurs tels que l'expert CEx1, chargé d'étude mobilité au sein de l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole, et le militant associatif CA2, l'évoquent quant à eux comme un enjeu spécifique de justice sociale propre au territoire lorsque la question leur a été explicitement posée, sans en faire une priorité dans leur discours.

II.1.2. Enjeux environnementaux : réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public entre différents modes de transports

L'un des grands enjeux sur lequel insistent les acteurs clermontois est celui de la réduction de la place de la voiture et du partage de l'espace public entre les différents modes de transports. Cet enjeu qui relève de problématiques environnementales liées à la réduction de la pollution de l'air, est priorisé par 8 des 17 acteurs clermontois de notre échantillon, en tenant compte qu'ils peuvent privilégier simultanément plusieurs enjeux de mobilité urbaine. C'est ainsi que l'expert-académique CEx2, en sa qualité de référent Atmo Auvergne en

charge de la surveillance de la qualité de l'air, en fait une priorité dès l'entame de sa prise de parole. Il propose de limiter l'utilisation de la voiture et ses externalités négatives en favorisant, par exemple, le télétravail par l'aménagement de bureaux de coworking à proximité de la ville.

« Donc, au niveau de certains axes routiers très fortement circulés, principalement les pénétrantes, on a un souci immédiat, points noirs très localisés sur lesquels il faudrait avoir une action, soit en diminuant la place de la voiture, soit en réorganisant un peu le trafic sur ces zones-là en orientant le parc par exemple. Et au-delà de cet enjeu très localisé, la voiture, l'autosolisme participe quand même à une émission importante aussi de particules fines, qu'on estime de l'ordre de 20 à 30% à l'échelle de l'agglomération des émissions qui sont produites. Donc, il y a aussi un enjeu à réduire de manière plus globale la place de la voiture, et les consommations énergétiques qui sont liées à cette voiture. »

CEX2 [Aire urbaine]

Cet acteur souligne également le fait que l'agglomération de Clermont-Ferrand s'est plusieurs fois positionnée sur des projets nationaux de lutte contre la pollution de l'air, tels que le projet « Zone d'Action Prioritaire pour l'Air » (ZAPA), ou encore le projet "villes respirables en 5 ans", et aujourd'hui celui des zones à faibles émissions ou zones à circulation restreinte. D'autres acteurs tels que CA2, un militant d'association d'usagers de vélo, priorisent aussi cet enjeu de réduction de la place de la voiture, et soulignent le fait que « *la part modale élevée de la voiture observée au sein de l'agglomération est en partie due à la faible congestion d'une ville qui a de fortes capacités viaires, et très peu de contraintes sur son stationnement* ». CT3, agent responsable du stationnement dans la Ville de Clermont-Ferrand, propose ainsi d'agir sur le stationnement, qui constitue d'après lui l'un des principaux vecteurs du choix modal. Il suggère dès lors d'utiliser l'argument d'utilité publique pour réaliser des aménagements nécessaires en faveur des modes doux, et souhaite que les pouvoirs de police du stationnement deviennent une compétence de la Métropole et non plus des communes, afin notamment que les politiques tarifaires dans ce domaine soient plus harmonisées au sein de l'agglomération.

CE5, élu écologiste d'une commune du cœur urbain, promeut les zones à circulation apaisée et les zones de rencontre afin de favoriser les modes doux. Et CT4, technicien responsable des volets énergie et mobilité au Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne, propose quant à lui l'aménagement de parcs relais pour les voitures polluantes à l'entrée de la ville, notamment au départ des haltes ferroviaires, ainsi qu'une amélioration en parallèle de la performance des transports en commun avec des fréquences attractives au départ de ces parcs.

II.1.3. Enjeux économiques : rendre le système de transport efficace et performant et faciliter l'accès aux aménités du territoire

Il est important de développer, pour 6 des 17 acteurs clermontois de l'échantillon, l'usage du transport public tout en respectant une certaine rationalité budgétaire, notamment dans un contexte économique difficile. Ainsi, la fourniture d'un service différencié en fonction de la densité du territoire apparaît, pour eux, comme un levier majeur permettant d'améliorer l'attractivité globale du réseau et d'optimiser l'équilibre économique du transport public. Ceux-ci proposent dès lors de renforcer les services sur les secteurs à fort potentiel et de les adapter (fréquence, véhicules, services complémentaires...) au potentiel de passagers dans une logique de performance et d'optimisation, ainsi que de rationaliser leurs coûts. Parmi les acteurs qui défendent cette position, on peut citer le technicien du SMTC CT1 qui en fait une priorité dans son discours.

« On doit construire un système accessible au plus grand nombre, le faire dans la durée, et en ne mettant pas en cause l'équilibre financier nécessaire des finances publiques, dans des proportions qui soient soutenables pour notre collectivité et pour notre établissement public. Il ne s'agit pas de faire n'importe quoi, il s'agit de faire ce qui est en notre pouvoir, mais en garantissant la pérennité de nos systèmes. »

CT1 [Cœur Urbain]

En effet, pour cet acteur, l'amélioration de la desserte en transports en commun du territoire passe par la construction d'un « bouquet de services » dans lequel chaque maillon de la chaîne de déplacement correspond à un moyen de déplacement collectif et/ou individuel collectif, tenant compte de l'usage de la voiture individuelle, qui pourrait être accueillie dans les parcs relais et des pôles d'échanges intermodaux. De même, pour l'acteur associatif CA4 qui est Vice-président de la fédération nationale des transporteurs de voyageurs d'Auvergne et président de la société privée de transport Fontanon, un meilleur maillage territorial de transports en commun favorisé par le développement et la performance du réseau, conduirait à une meilleure efficacité des opérateurs de transport.

Cet enjeu d'efficacité et de performance du réseau participe, pour les acteurs qui le priorisent, à faciliter l'accessibilité à certains pôles générateurs de déplacements tels que les zones d'emploi ou les lieux de formation. On peut citer dans ce cas les élus CE4 et CE6, ancrés dans des communes rurales situées en périphérie de l'agglomération clermontoise, qui développent une sensibilité particulière vis-à-vis de l'accessibilité de leurs territoires respectifs. Pour ces deux acteurs politiques, la fluidité des déplacements domicile-travail entre le cœur urbain et ses zones de proximité participe de la dynamique et de l'attractivité

économique de l'aire urbaine clermontoise, en favorisant l'accessibilité de leurs administrés aux emplois situés dans le centre.

C'est aussi dans cette logique que CE5 met en avant la question de l'accessibilité des zones commerciales situées en proche périphérie du centre-ville. Sa préoccupation première en tant qu'élu ancré dans une commune dotée d'une zone commerciale située en proche périphérie du centre-ville, porte sur l'amélioration de l'accès à ce vivier d'emplois pour ses administrés. Celui-ci propose aussi d'utiliser le réseau ferré traversant la métropole comme une sorte de RER¹⁷ clermontois avec des fréquences cadencées, et de favoriser une intermodalité entre trains, tramway, BHNS, bus et même voiture.

« ...c'est un service public aussi que de répondre aux besoins de déplacements. Quelqu'un qui cherche du travail par exemple, il faudrait arriver à l'amener là où il y a du travail. Ce n'est pas toujours évident, parce qu'on voit bien les zones, là où il y a du travail, ce n'est pas nécessairement bien aménagé pour des gens qui n'auraient pas de voiture par exemple. Comment faire pour aller en zone commerciale, ce n'est pas toujours très pratique, très facile. Donc il y a cela aussi. »

CE5 [Ville-centre]

Il est important de mentionner que l'enjeu environnemental évoqué précédemment participe aussi, pour certains acteurs qui le prônent comme CEx2 et CT4, de la dynamique économique et du développement du territoire. Selon eux, sa promotion permet de créer des conditions de vie plus agréable et durable sur le territoire, et de ce fait contribue à le rendre plus attractif pour les entreprises et pour les populations.

II.2. Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration

Les acteurs clermontois rencontrés ont mis en avant plusieurs mesures de justice sociale présentes sur le territoire, permettant de promouvoir l'équité sociale dans la mobilité urbaine, et dont certaines peuvent selon eux être améliorées. Ils ont aussi proposé diverses politiques pouvant renforcer la prise en compte de l'équité sociale au sein de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand.

II.2.1. Principales mesures de justice sociale mises en œuvre sur le territoire

Les principales politiques de justice sociale présentes au sein de l'aire urbaine clermontoise se déclinent au travers des mesures de tarification solidaire, d'amélioration de la

¹⁷ Réseau Express Régional

desserte des territoires périurbains et ruraux au bénéfice des ménages modestes ainsi que du choix politique fait de faire passer le tracé de la ligne de tramway sur l'ensemble des quartiers à habitats sociaux du cœur urbain. Elles s'illustrent aussi par la mise en place de politiques en faveur des PMR et d'accompagnement de certains publics fragiles.

II.2.1.1. Tarification solidaire

La mise en place de la tarification solidaire sur le réseau du cœur urbain clermontois est considérée par plusieurs acteurs consultés comme la mesure phare de l'aire urbaine en matière d'équité sociale. Pour CA2 par exemple, elle procède d'un « *vrai axe de mobilité sociale* ». Toutefois, selon CE2 et CT2, quelques manquements subsistent, liés notamment aux démarches administratives nécessaires pour son obtention par les ayants-droits, qui sont perçues par certains d'entre eux comme des obstacles, entraînant ainsi un taux de non-recours relativement important.

« ...il faut faire en sorte d'accompagner les gens dans la recherche du meilleur moyen de se déplacer. On le sait, c'est grosso modo 30% des gens qui auraient légitimement droit aux aides sociales quelles qu'elles soient, qui n'en font pas la demande parce que c'est trop dur, parce que c'est trop compliqué, parce qu'ils ne les connaissent pas, parce qu'ils n'ont pas l'impression que ça va les aider, etc. Peu ou prou, on a à peu près la même chose dans le transport. Donc, il faut aussi qu'on travaille, c'est le rôle des CCAS par exemple, qu'on travaille à ce que les gens soient plus informés, et qu'ils soient accompagnés. »

CE2 [Cœur urbain]

II.2.1.2. Desserte des quartiers à habitats sociaux par des lignes structurantes et usage partagé de la voiture pour la desserte des territoires périphériques

Selon certains acteurs clermontois tels que CE1, CE5, et CEx1, la vocation sociale du réseau de transport en commun clermontois s'illustre aussi par la desserte de l'ensemble des quartiers à habitats sociaux du cœur urbain par au moins une ligne structurante (le tramway et le BHNS). Cependant, selon CA2, plusieurs améliorations pourraient encore être faites pour renforcer l'accessibilité du territoire pour les ménages modestes. Celui-ci constate en effet que le réseau de transport en commun de l'aire urbaine irrigue bien les communes du cœur urbain, mais dessert moins bien les communes du suburbain.

« Le réseau quand même s'est développé dans des quartiers difficiles, ils ont prolongé la ligne A jusqu'aux Vergnes. Le réseau est relativement couvrant, il est à vocation sociale, il a bien essayé de couvrir tous les pôles. Après, il a ses défauts comme toute solution. »

CA2 [Ville-centre]

Ainsi, comme priorisée par certains acteurs, en l'occurrence CT1, la desserte des territoires périphériques se fait selon une offre de service différenciée qui dépend de la densité du territoire, grâce à différents modes de transport qui ne procurent pas le même niveau de service. Dans les zones périphériques diffuses, on retrouve par exemple une offre de covoiturage, actuellement mise en œuvre par l'association covoiturage Auvergne et la Start-up Covoit'ici, qui ont établi des conventions de partenariat avec le SMTC-AC. Cet usage partagé de la voiture permet en partie de pallier les problèmes d'accessibilité des populations vulnérables qui résident dans ces zones, car l'utilisation du covoiturage à l'échelle de l'aire urbaine clermontoise se révèle un allié pour les transports en commun.

« Pour nous, collectivités rurales, on a vendu le projet de covoiturage dynamique sous cet angle-là, c'est-à-dire qu'il y a une vulnérabilité forte du territoire au niveau démographique, en termes des prix du carburant. Dans ces zones, la portion de revenu utilisée pour les déplacements est déjà au maximum. Donc si les prix du carburant augmentent, soit ils perdent leur travail, soit ils sont obligés de partir. »

CT4 [Périurbain]



Photo 1: Borne de covoiturage dynamique dans la ville de Clermont-Ferrand (Source : Auteur)

II.2.1.3. Agenda de mise en Accessibilité Programmée et Formation ou accompagnement des publics fragiles

Selon CA1, la priorité a été donnée en termes d'accessibilité des PMR à la mise à niveau des lignes de transport en commun les plus fréquentées.

« Il y a des lignes qui sont partiellement accessibles et donc considérées comme non accessibles sur toute la ligne. Il y a 50 à 55% des arrêts de l'agglomération qui sont accessibles. En public concerné, c'est entre 75% et 80% du public (PMR) concerné qui a la possibilité d'accéder. Le choix avait été fait de mettre en accessibilité les lignes les plus fréquentées. »

CA1 [Suburbain]

La loi du 11 février 2005 communément appelée loi « Accessibilité » ou loi « Handicap » imposait aux AOM de rendre accessible l'ensemble de leurs réseaux dans un délai de 10 ans, soit en 2015. Cependant, le constat a été fait par le SMTC-AC que les objectifs fixés par cette loi étaient difficiles à atteindre à l'échéance fixée. Face à cela, il a donc été initié en 2016 un schéma directeur d'accessibilité dans les services de transport du ressort territorial clermontois (cœur urbain), sous forme d'Agenda de mise en Accessibilité Programmée (Ad'AP), permettant la mise à niveau progressif du réseau de transport urbain sur une période de 5 ans.

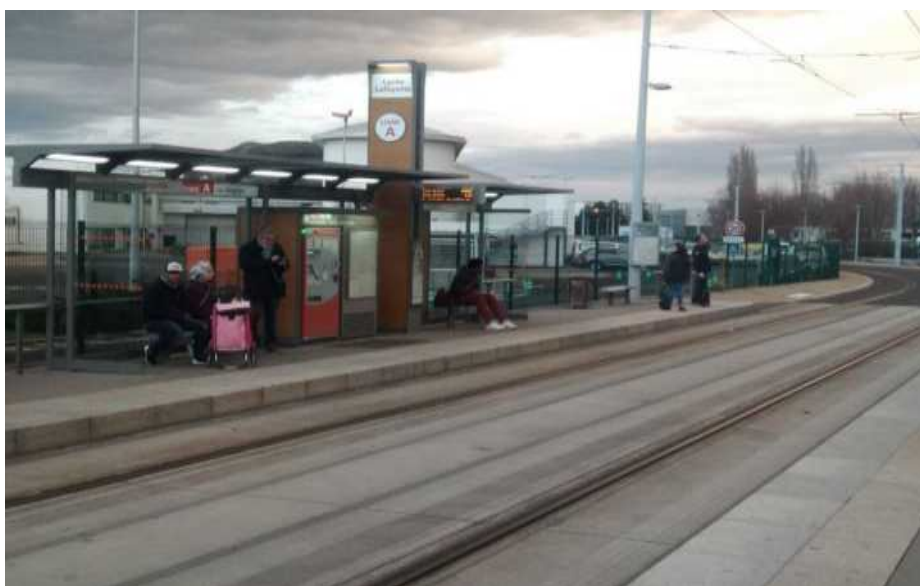


Photo 2: Arrêt de tramway « Lycée Lafayette » accessible aux PMR (Source : Auteur)

De même, plusieurs associations et structures à vocation sociale accompagnent et forment les personnes fragiles à l'utilisation du réseau, ou à l'amélioration de leur mobilité au travers d'aides et soutiens divers. Il en est ainsi de l'association Plateforme mobilité 63, mentionnée notamment par CA5 dans son discours. Il en est aussi du CCAS et de la Mission Locale de la ville de Clermont-Ferrand, représentés dans notre échantillon d'acteurs par respectivement

CT2 et CA5. D'après eux, ils fournissent des aides aux bénéficiaires sociaux afin que ceux-ci passent leur permis, louent un scooter pour aller au travail, ou achètent un véhicule à prix abordable leur permettant de rechercher un emploi.

Les acteurs CE1 et CA2 nous font également part de leur expérience en termes de formation à la mobilité, au travers de projets qu'ils mettent en place au sein de leurs structures respectives, tels que les conseils en mobilité ou les vélos-écoles. CA5 évoque dans cette même logique la convention passée entre la Mission Locale de Clermont-Ferrand et l'association « Vélo en tête », afin de « *permettre à des jeunes d'avoir des vélos, des casques, d'être en sécurité, ainsi que des informations pratiques sur comment on se déplace à vélo* ».

« On a aujourd'hui 8 classes qu'on suit à l'année. On a des propositions d'intervention sur la lecture du réseau. Quelqu'un qui n'est pas fort en lecture, il ne va pas se retrouver, ça peut être un obstacle. Si vous pouvez vous payer un ticket de bus, le bus passe en bas, mais vous ne savez pas où il vous emmène et vous n'arrivez pas à le lire, et vous avez peur ne pas pouvoir revenir parce que vous n'arrivez pas à lire un plan, vous n'entrerez pas dans le bus. »

CE1 [Cœur urbain]



Photo 3: Atelier de formation en mobilité auprès de populations fragiles effectué par un conseiller en mobilité du SMTC-AC (Source : Auteur)

II.2.2. Solutions débattues entre les acteurs pour améliorer la justice sociale dans la mobilité urbaine

Les solutions permettant de promouvoir la justice sociale dans la mobilité urbaine au sein de l'aire urbaine clermontoise et débattues par les acteurs consultés sont de divers ordres. En effet, il s'agit, par exemple, de la proposition de gratuité permettant, selon certains acteurs, d'améliorer la mobilité des ménages à faibles revenus. Il s'agit également de l'amélioration de

la politique de tarification solidaire afin que celle-ci prenne mieux en compte les populations défavorisées, comme certains retraités ne bénéficiant pas de cette mesure malgré leurs faibles revenus. Il est, enfin, question d'améliorer le système de gouvernance de la mobilité au sein de l'aire urbaine, caractérisé par un mille-feuille institutionnel qui fragilise son accessibilité globale.

II.2.2.1. Mise en place de la gratuité des transports en commun afin d'améliorer la mobilité des ménages à faibles revenus

La mise en place de la gratuité des transports en commun suscite une certaine controverse chez les acteurs clermontois enquêtés. Par exemple, CE1 n'y est pas favorable, car il considère que la tarification solidaire est une politique qui promeut davantage l'équité sociale dans la mesure où elle permet aux actifs dont le niveau de revenu dépasse un certain seuil de payer leur transport au tarif normal, tout en bénéficiant d'une prise en charge à hauteur de 50% de leur abonnement de la part de leurs employeurs comme cela est prévu par le Code du travail. CT1 considère, quant à lui, qu'une telle mesure générerait un déficit de 15 millions d'euros correspondant aux recettes billettiques des usagers, que ne peut se permettre la collectivité.

Cependant, d'autres acteurs y sont favorables par conviction politique tels que CE2, élu communiste dont la formation politique a fait de ce débat l'un des points forts de son projet de société. D'autres sont davantage pour une gratuité partielle, notamment pour les migrants et les demandeurs d'asile, comme CT2, ou encore croient davantage à un renforcement de l'efficacité du réseau qu'à sa gratuité, même s'ils sont ouverts au débat. Tels par exemple CE3, CEx1, et CT3.

« J'entends parler de la gratuité, je vois d'autres endroits où c'est possible, et j'entends dire qu'il ne faut pas que ça soit gratuit, sinon les gens ne respectent pas. Je ne crois pas forcément à cela. Je ne sais pas. Moi ce qui me ferait prendre les transports en commun, c'est la fiabilité de l'horaire. In fine, une partie du coût est pris en charge par nos employeurs, donc ce n'est pas un empêchement pour moi. Je pense que tant que je doublerai les bus le matin quand je rentre dans Clermont, je n'aurai aucune envie de les prendre. Je continue à les doubler, je me dis que je roule un peu plus vite qu'eux. Le jour où le bus me double, je pense que je vais y réfléchir à deux fois avant de prendre ma voiture »

CT3 [Ville-centre]

Une étude faite en septembre 2018 pour déterminer les conditions de faisabilité d'une gratuité totale ou partielle dans les transports publics montre qu'une gratuité totale sur le réseau clermontois est difficilement envisageable du fait de la faible capacité d'absorption du flux de nouveaux usagers qu'une telle mesure entraînerait, notamment en heures de pointe.

Cependant, selon cette étude, une gratuité partielle mise en place uniquement le week-end apparaît faisable, et coûterait à la collectivité 4 à 5 millions d'euros par an. Cette analyse conclut également que toute mesure de gratuité des transports en commun devrait être accompagnée d'une amélioration de l'efficacité du réseau afin qu'il soit plus compétitif que la voiture (Vigs, 2019). Depuis le 4 décembre 2021, une expérimentation (votée par le SMTC et la Métropole de Clermont-Ferrand pour une durée de 2 ans) est mise en place afin de rendre gratuit et pour tous, l'intégralité du réseau de transport en commun durant les week-ends.

II.2.2.2. Le relèvement des seuils de tarification solidaire

Certains acteurs font remarquer que certaines catégories de populations fragiles avec des revenus modestes, notamment les personnes âgées, ne bénéficient pas de tarif solidaire. En effet, le passage en 2015 d'une tarification sociale sur la base du statut de l'utilisateur à une tarification solidaire calculée sur la base des revenus, a mis fin aux tarifs sociaux préférentiels accordés à certaines catégories de population. Il s'agit en particulier des personnes âgées, dont certains ont vu leur coût de déplacement augmenter, du fait notamment de leurs revenus qui étaient désormais au-dessus des seuils donnant droit à la nouvelle tarification solidaire. Ainsi, selon CE1 et CEx1, l'AOM de Clermont-Ferrand se doit d'y apporter une réponse, notamment en augmentant le seuil financier en dessous duquel on peut être éligible à la tarification solidaire.

« Je pense que sur le transport public, on a trouvé une solution. Il y a peut-être des niches, des points à creuser, je pense notamment aux seniors qui sont peut-être des personnes qui se déplacent moins et qui sont des personnes qui sont plus ciblées dans la catégorie qui a accès à la tranche de réduction, plutôt la moins intéressante. Et du coup quand on croise tarification la moins intéressante et nombre de déplacements plus faibles, peut-être qu'ils ne franchissent pas le pas pour l'abonnement et préfèrent rester sur un système de ticket, et du coup ils prennent moins les transports publics. Il y a encore peut-être des points à explorer et à regarder »

CEx1 [Aire urbaine]

II.2.2.3. Une meilleure gouvernance entre territoires urbains et périurbains, et entre services de mobilité au sein du ressort territorial

Selon certains acteurs enquêtés, il y a un enjeu pour l'agglomération clermontoise à faciliter l'accessibilité des populations vivant dans les différentes communautés de communes ou communautés d'agglomération constituant son bassin de vie. Cela passe selon eux par une meilleure coordination des politiques publiques de mobilité pilotées par les différentes autorités organisatrices des transports présentes au sein de l'aire urbaine que sont la Région

Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Puy-de-Dôme, le SMTC-AC, et la Communauté d'Agglomération « Riom Limagne et Volcans ».

Le vice-président de la Fédération nationale des transporteurs de voyageurs d'Auvergne (CA4) explique par exemple que les politiques de transport sont peu intégrées, avec très peu de tarification combinée ou de politiques d'interopérabilité entre différents opérateurs. D'autres acteurs font remarquer que le nombre élevé de services intervenant dans la gouvernance de la mobilité au sein de la Métropole réduit également l'efficacité des politiques mises en œuvre. Ainsi, CA2 propose de les réduire et de transférer le pilotage des politiques de mobilité à Clermont Auvergne Métropole, afin que compétence urbanisme et compétence mobilité soient exercées par une seule et même entité. CE3 évoque quant à lui la nécessité d'avoir un transporteur unique sur l'agglomération, à savoir T2C, qui prendrait aussi en charge la desserte des communes suburbaines, permettant ainsi une baisse globale des tarifs. Dans ce débat, CA4 se positionne contre une telle mesure, qui serait pour lui contre-productive pour le territoire, car elle créerait une situation de monopole qui nuirait à l'accessibilité globale de l'aire urbaine.

Enfin, pour CEx1, une meilleure articulation entre les services urbains (SMTC-AC, RLV) et périurbains (Région, Département) favoriserait l'accessibilité entre les différents pôles urbains du territoire et permettrait aussi de couvrir les communes intermédiaires mal desservies, dont certaines ne sont pas couvertes par une autorité organisatrice de mobilité urbaine. C'est également la position de CE1 et CT3 qui proposent que les élus du Grand Clermont et au-delà travaillent ensemble, éventuellement au sein d'une société publique locale, afin de mutualiser leurs moyens (billettique unique, coordination des offres, zones de correspondances optimisées, applications multiservices).

« La conception que j'ai, plus en termes de politiques d'aménagement du territoire, c'est que ces questions d'accessibilité, on peut les traiter à partir du moment où il y a une structure, c'est-à-dire une AOM. Aujourd'hui, on a des territoires qui n'ont pas d'AOM. Vous avez le SMTC qui est structuré avec la loi Maptam, et les communautés d'agglomération qui se sont créées et donc ont la compétence mobilité obligatoire. Vous avez RLV, Vichy qui l'était déjà, Issoire et Thiers. Vous avez 5 entités qui ont une compétence mobilité et avec lesquelles on peut se mettre autour de la table et parler de ce qu'on vient de dire : parler de la cohérence de la tarification solidaire ou pas, des horaires (etc.) ... »

CE1 [Cœur urbain]

CONCLUSION

Ville intermédiaire hiérarchique de près de 500.000 habitants (2016) et dominée par une économie de services, l'AUF clermontoise présente un cœur urbain dense et plusieurs couronnes périphériques qui impliquent des flux réguliers de déplacements domicile-travail. Le territoire englobe près de 200 communes et se situe au sein de la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le Département du Puy-de-Dôme. Son contexte territorial est caractérisé par une fragmentation en plusieurs entités intercommunales et par la complexité de son système institutionnel de mobilité dans lequel cohabitent plusieurs autorités organisatrices de mobilité et de transport que sont le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise, la Communauté de communes « Riom Limagne et Volcans », et la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les acteurs de l'aire urbaine clermontoise considèrent trois grands enjeux prioritaires en termes de politiques de mobilité urbaine. Il s'agit par ordre d'importance de l'enjeu social, ensuite de l'enjeu environnemental et, enfin, de l'enjeu économique. Ces trois grands enjeux qui correspondent à un certain type de vision de la justice sociale peuvent se retrouver simultanément avec plus ou moins d'intensité dans le discours de certains des acteurs interrogés, avec selon les cas une prédominance donnée à tel enjeu plutôt qu'à une autre. C'est ainsi que CT1 peut à la fois être favorable à la mise en place de la tarification solidaire, car ayant participé à sa conception et ayant de ce fait une sensibilité proche d'une vision rawlsienne de la justice sociale, mais aussi prôner en tant que technicien le renforcement de la performance du réseau de transport en commun, suivant une vision utilitaro-parétienne. D'autres acteurs peuvent comme lui être reliés à une double conception utilitaro-parétienne et rawlsienne de la justice sociale, du fait par exemple d'un soutien apporté à la réduction de la place de la voiture, et d'une volonté de voir s'améliorer l'accessibilité du cœur urbain par les périurbains à revenus modestes. Il en est ainsi de CT4 qui, en tant qu'agent du Parc Naturel des Volcans d'Auvergne en charge des questions de mobilité et de climat, porte un intérêt du fait de cette fonction à l'enjeu de préservation de l'environnement ; et parallèlement en tant qu'un acteur ancré dans la périphérie urbaine, il privilégie aussi les problématiques d'accessibilité au cœur urbain des ménages périurbains et ruraux à revenus modestes (voir annexe 3).

De même, le Vice-président du SMTC-AC en charge du PDU, CE2, peut à la fois défendre de par sa fonction la diminution de la place de la voiture suivant une optique environnementale et d'attractivité du territoire, en lien avec une conception utilitaro-parétienne de la justice sociale, mais en même temps souhaiter du fait de ses convictions

politiques la mise en place d'une gratuité totale du transport public en faveur des ménages à faibles revenus, suivant donc une vision rawlsienne. Nous pouvons également mentionner la Directrice de la Mission Locale de la ville de Clermont-Ferrand, CA5, qui développe à la fois un discours sur la nécessité d'accompagner certains publics fragiles, ayant de ce fait une sensibilité proche d'une conception senienne de la justice sociale, et sur l'importance de faciliter l'accessibilité aux zones d'emplois à horaire décalé pour les ménages à faibles ressources, selon une vision rawlsienne (voir Annexe 3).

Dès lors, les visions de justice sociale sont diversement réparties chez les acteurs clermontois interrogés, et dépendent de la diversité de leurs représentations individuelles (fonctions au sein de leur structure d'appartenance, convictions politiques), qui les amène à développer tel ou tel argumentaire se rapportant à telle ou telle conception de la justice sociale. Cependant, il n'existe pas de déterminisme entre un statut particulier d'un acteur et les priorités que celui-ci développe, ou la vision de la justice sociale qui l'anime. En effet, un élu, un technicien, un expert, et un représentant d'association peuvent aborder des thématiques similaires, développer les mêmes éléments argumentaires, et partager les mêmes conceptions de la justice sociale, ou au contraire, avoir des conceptions de la justice sociale et des priorités différentes.

De même, nous observons également que l'ancrage territorial des acteurs clermontois consultés impacte leurs comportements et préférences vis-à-vis de la politique de mobilité. On peut ainsi remarquer que les acteurs positionnés dans le périurbain tels que CE4, CE6, CT4, CA4 adoptent des priorités en lien direct avec les problématiques d'accessibilité spatiale des zones où ils sont ancrés. Il en est de même de CE2 et CT1 qui ont un ancrage au niveau du cœur urbain, ou encore de CE5, CT2, CT3 et CA5 qui sont ancrés dans la ville-centre de Clermont-Ferrand, et adoptent des positions en lien avec cette localisation. On peut également s'en rendre compte chez les acteurs CEx1 et CEx2 qui développent bien un argumentaire à l'échelle de l'aire urbaine, correspondant à leur ancrage à cette échelle.

On peut donc en conclure que l'ancrage à un territoire (centre-ville, suburbain, quartiers sociaux, périurbain, ou aire urbaine) participe aussi à façonner les préférences ou priorités des acteurs concernés, bien que ne déterminant pas nécessairement leur vision de la justice sociale. En effet, deux acteurs positionnés sur le même niveau territorial peuvent partager des conceptions totalement différentes de la justice sociale et vice-versa. On peut citer comme exemple les acteurs de la ville-centre suivant : le militant écologiste CA2 et le représentant d'association de personnes en situation de handicap CA1, qui sont respectivement en lien avec les visions utilitaro-parétienne et senienne de la justice sociale ; ou encore les acteurs de

CE5 et CT3, qui ont des sensibilités proches de la même conception utilitaro-parétienne de la justice sociale (voir annexe 3).

CHAPITRE V : L'aire urbaine de Perpignan

L'aire urbaine de Perpignan est l'une des villes intermédiaires françaises confrontées à des défis sociaux relativement importants par rapport aux autres agglomérations françaises de même type. Cela fait de ce territoire un objet d'étude intéressant en termes de prise en compte de l'équité sociale, notamment dans le domaine de la mobilité urbaine. Ville intermédiaire hiérarchisée, elle est dotée d'une population d'environ 400 000 habitants. Son économie est dominée par le secteur des services.

Deux autorités organisatrices de transport exercent leur compétence sur le territoire : la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée compétente sur le transport urbain au sein du cœur urbain perpignanais, et la Région Occitanie compétente sur le transport interurbain d'intérêt régional. En termes d'enjeux de mobilité urbaine et spécifiquement ceux de justice sociale, les 14 acteurs enquêtés ont mis en avant, par ordre d'importance, des priorités sociales, économiques, puis environnementales. De telles priorités relèvent de conceptions différentes de la justice sociale en partie consubstantielles à la diversité des représentations individuelles des acteurs interrogés ainsi qu'à la manière dont les thématiques de mobilités et leurs champs d'application sont énoncés.

La première section de cette monographie s'articule autour des principaux éléments morphologiques, démographiques, fonctionnels, et organisationnels qui caractérisent l'aire urbaine de Perpignan, et qui impactent la prise en compte de l'équité sociale dans la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine (**Section I**). La seconde se structure autour du discours des acteurs rencontrés. Nous interprétons ces discours au prisme des théories de la justice sociale, ce qui nous permet de déterminer leurs visions respectives de la justice sociale. Nous identifions aussi les principales mesures de justice sociale appliquées et mises en avant par les acteurs au sein de l'aire urbaine, ainsi que celles qu'ils proposent afin d'en améliorer la prise en compte (**Section II**).

I. Éléments contextuels caractérisant l'aire urbaine perpignanaise

L'aire urbaine de Perpignan est de forme urbaine hiérarchisée, dont les caractéristiques géophysiques sont fortement influencées par sa proximité avec la mer Méditerranée. La croissance de sa population portée par un taux migratoire relativement élevé est en partie favorisée par l'installation de retraités attirés par un climat doux. Son économie dominée par le secteur des services connaît ainsi un certain dynamisme en période estivale, notamment dans les communes côtières du territoire.

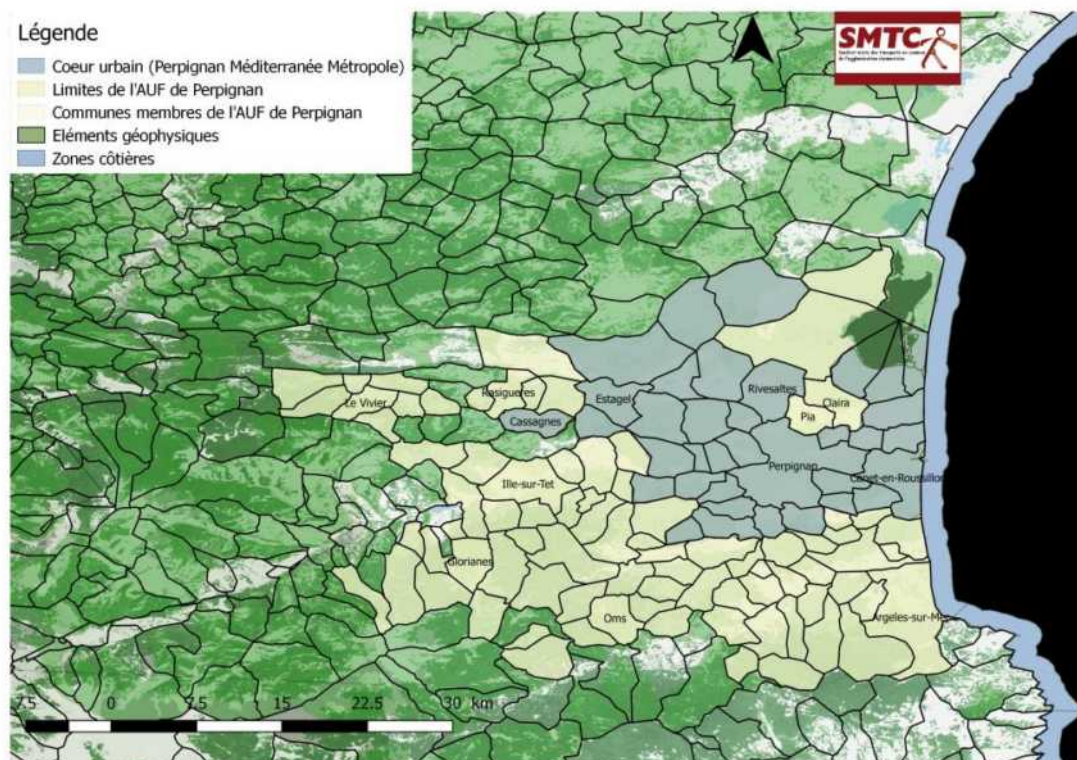
I.1. Morphologie, démographie, fonctionnalité urbaines et système de transport

L'aire urbaine de Perpignan est structurée autour d'un cœur urbain densément peuplé concentrant la majorité des emplois et la plupart des infrastructures du territoire ainsi que des communes périphériques peu denses qui échangent avec le centre d'importants flux de déplacements domicile-travail. Certaines de ces communes périphériques telles que Rivesaltes, Thuir, ou Canet-en-Roussillon jouent un rôle de pôles secondaires de services et d'habitat.

I.1.1. Une AUF de type hiérarchique et ses caractéristiques géophysiques

L'AUF de Perpignan englobe un territoire beaucoup plus large que les limites administratives de son agglomération éponyme. Selon les données de l'OCDE¹⁸, cet espace regroupe 119 communes pour une population de 405 406 habitants (Eurostat, 2016). Son cœur urbain qui est composé de la ville de Perpignan et sa première couronne forme les limites administratives de l'agglomération de Perpignan. Celui-ci possède une périphérie peu dense incluse dans sa zone fonctionnelle et économique, et formée de communes telles que Canet-en-Roussillon, d'Ille-sur-Têt, Millas, Rivesaltes, Pia, Claira, Estagel, Cassagnes, Rasiguères, Le Vivier, Glorianes, Oms, ou encore Argelès-sur-Mer, etc. (voir carte 3 ci-dessous). Ainsi, plus on s'éloigne de la ville-centre de Perpignan, plus on atteint des zones périphériques peu denses.

¹⁸ : <http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/functionalurbanareasbycountry.htm>



Carte 3: Aire urbaine de Perpignan constituée autour de l'agglomération perpignanaise
(Source: auteur à partir de Qgis et Copernicus 2012)

Située dans le Département des Pyrénées-Orientales en Région Occitanie, l'aire urbaine perpignanaise s'étend au-delà du territoire du Scot de la Plaine du Roussillon. Elle a une superficie de 1818 km² (Urban Atlas 2012) et une densité pondérée de 4 163 hab/km² (Urban Data Platform 2015)¹⁹, se situant juste en dessous de celle de l'aire urbaine clermontoise. Elle est traversée d'est en ouest par plusieurs étangs littoraux qui se déversent dans la mer méditerranée. Son principal cours d'eau « Le Têt » traverse les communes d'Ille-sur-Têt, Millas, Saint Féliu d'Avall, Le Soler, Perpignan, et Canet-en-Roussillon située en bordure de la Méditerranée. Elle dispose d'un cordon littoral de près de 30 km à l'Est qui longent du Nord au Sud les communes de Le Barcares, Torreilles, Sainte-Marie La-Mer, Canet-en-Roussillon, Saint-Cyprien, ou encore celle d'Argelès-sur-Mer au sud du territoire, en direction de l'Espagne (voir carte 3 ci-dessus).

L'aire urbaine de Perpignan présente également une diversité de paysages et de climats dus à sa proximité à la Méditerranée. Son climat se caractérise par des températures clémentes en hiver (température minimale moyenne = 3,7°C) et modérées en été (température maximale moyenne = 27,1°C), ainsi qu'une insolation élevée de 2 534 heures annuelles. Cela participe d'un cadre de vie agréable pour ses habitants, qui attire de nombreux touristes et retraités

¹⁹<https://urban.jrc.ec.europa.eu/my-place/en?is=Default&ts=EU&tl=5&tu=FR043L2&dtype=udpp&d=20&i=51&db=80&it=bar-chart>

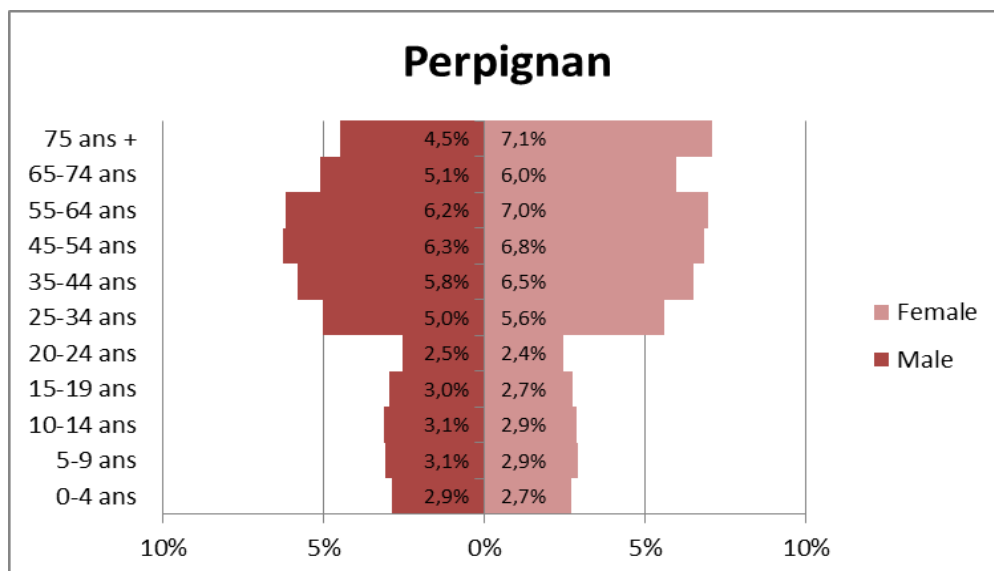
souhaitant s'installer sur les communes littorales. Cependant, la concentration dans le temps et la violence des précipitations dans cette région entraîne des ruissellements importants, ce qui se traduit par des risques d'inondation très élevés, rendant difficile l'accessibilité aux piétons et aux cyclistes des voies qui longent les cours d'eau. De plus, le territoire est balayé par de vents forts, dont l'action tend toutefois à limiter la stagnation des polluants atmosphériques locaux (Scot, 2019).

La qualité de l'air au sein de l'agglomération de Perpignan est globalement satisfaisante, bien que ce constat soit à nuancer. En effet, toutes les émissions contrôlées entre 2000 et 2010 respectent les seuils réglementaires en milieu urbain et périurbain définis sous la base des normes de la directive européenne 2008/50/CE de 2008, hormis l'ozone²⁰. En revanche, les émissions de gaz et particules à proximité du trafic routier restent problématiques. Il existe, de ce fait, un risque de ne pas voir respecter les objectifs de qualité sur certains axes urbains particuliers, présentant un trafic important (le Pont Arago, l'Avenue de la France Libre), fortement congestionnés (Avenue du Général de Gaulle à Perpignan), avec une configuration favorable à l'accumulation des polluants (Boulevard Poincaré) (Scot, 2019).

I.1.2. Population urbaine

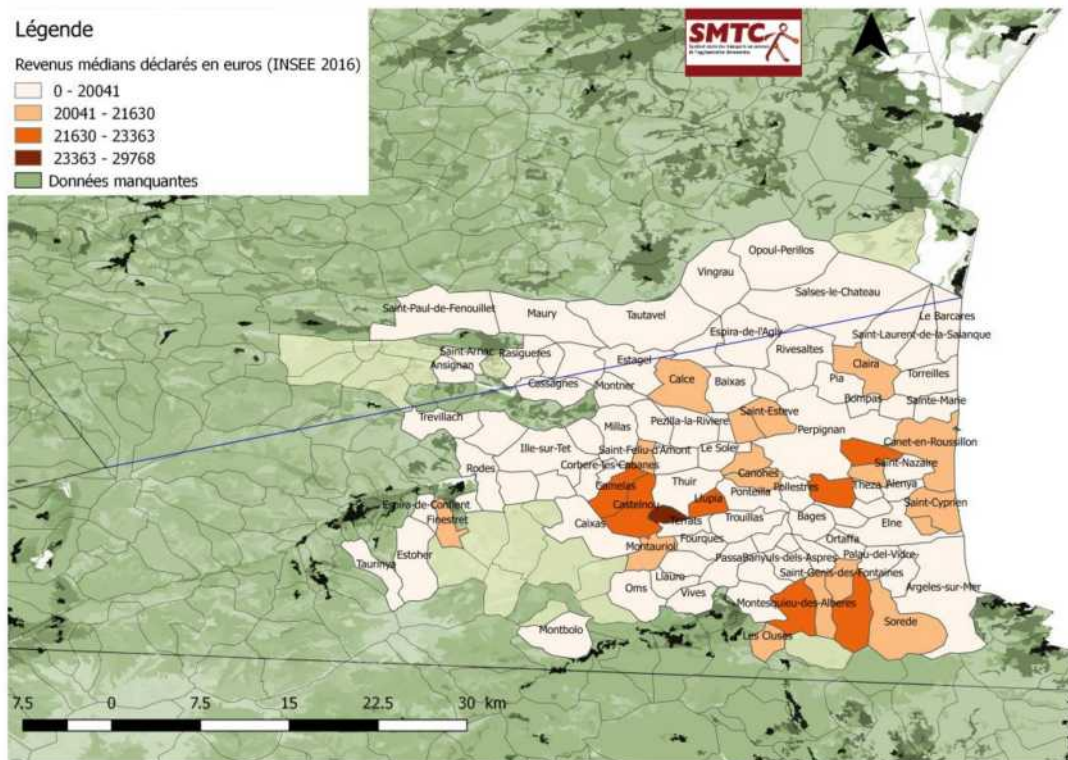
La population de l'aire urbaine de Perpignan a connu une augmentation de 7% entre 2010 et 2016, pour atteindre de 405 406 habitants en 2016 (Eurostat, 2016). Cette croissance démographique est due à un taux migratoire positif de 9,6 %, compensant un solde naturel en décroissance continue au cours de ces dernières années. La population est plutôt âgée (plus de 65 ans) comme le montre le graphique 2 ci-dessous, pour 22,7% de la population totale en 2014. Cela peut poser des problèmes de « dépendance » vis-à-vis des populations actives et ainsi réduire leur capacité de déplacements et d'accessibilité aux services présents sur le territoire.

²⁰ Y sont quantifiés les émissions de dioxyde d'azote, de benzène, de métaux lourds, d'ozone, de particules fines, de dioxyde de soufre.



Graphique 2: Pyramides des âges de l'aire urbaine perpignanaise (Source : Eurostat, 2014)

Les caractéristiques socio-économiques de la population sont peu favorables, avec une proportion relativement élevée de ménages appartenant au premier quartile de revenus (avant impôt), qui sont répartis sur l'ensemble de l'aire urbaine à l'exception de quelques communes de première couronne (voir carte 4 ci-dessous). Les centres anciens communaux concentrent la plus grande part des ménages précaires, notamment dans la communauté gitane qui vit en majorité dans le centre de Perpignan, mais aussi dans certains bourgs historiques de la plaine (Rivesaltes, Saint Laurent, Estagel, etc.). La distribution spatiale de ces populations au sein de l'aire urbaine pose des questions d'équité sociospatiale dans la fourniture des moyens d'accéder au réseau sur la tarification des transports en commun.



Carte 4: Répartition des quartiles de revenus médians déclarés au sein de l'aire urbaine perpignanaise (Source : auteur à partir de Qgis et INSEE 2016)

I.1.3. Activités économiques et fonctionnelles

Le cœur urbain perpignanaise polarise la majeure partie des emplois (52%) du territoire, entraînant d'importants flux de déplacements domicile-travail. De fait, les actifs de l'aire urbaine quittent leur commune pour venir travailler principalement au sein de la ville-centre de Perpignan ; mais dans l'autre sens, certains actifs résident à Perpignan et vont travailler dans d'autres communes périphériques du territoire. En effet, l'attractivité du centre-ville de Perpignan régresse au profit de ses communes périurbaines, notamment celles situées en frange littorale et bénéficiant d'un cadre de vie plus agréable. On y compte des villes d'importance telles que Canet-en-Roussillon et Saint-Cyprien, qui font partie des communes les plus peuplées de l'aire urbaine, mais aussi des bourgs centres situés plus à l'intérieur des terres, tels que Cabestany, Saint-Estève et Toulouges, Rivesaltes, qui sont les principaux pôles de services de l'aire urbaine (Scot, 2019).

En outre, la plupart des grandes zones d'emplois et des zones commerciales sont situées en dehors du centre de Perpignan. Pour beaucoup, elles forment une couronne en périphérie du territoire communal de la ville-centre, engendrant de fait un découplage avec les zones d'habitat générateur de flux de déplacements. Le secteur tertiaire est le premier pourvoyeur d'emplois, et représente 82% des emplois en 2016 (108 246 emplois), dont la majorité se

trouve dans le secteur public (administration, enseignement, services sociaux). On peut aussi observer au sein de l'agglomération une économie touristique dynamique, notamment en période estivale, dopée par les communes du littoral. Cela polarise les déplacements vers ces pôles côtiers en cette période, largement favorisé par un aménagement propice aux infrastructures autoroutières et routières. Le marché de l'emploi est cependant relativement fragile, et un grand nombre des ménages sont éligibles au logement social.

I.1.4. Le système de transport au sein de l'AUF de Perpignan

Le phénomène de périurbanisation qui caractérise l'aire urbaine de Perpignan facilité par la croissance démographique des communes situées en première couronne et sur le littoral, résulte en partie du développement de l'automobile qui prédomine largement par rapport aux autres modes de transport (81% de part modale selon les données Eurostat 2007 les plus récentes). Ainsi, on observe dans ce territoire une très faible part modale du transport en commun (train et bus essentiellement), ainsi que de celle du vélo et de la marche (modes doux), qui sont respectivement de 5% et 12% (Eurostat, 2007). Le baromètre des villes cyclables réalisé par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) (édition 2017) attribue une mention « défavorable » aux conditions de circulation à vélo et à sa pratique sur la commune de Perpignan.

Cette prépondérance de l'utilisation de la voiture va de pair avec la hausse du taux de motorisation qui est de 567,6 voitures pour 1000 habitants en 2016, contre 544,2 voitures pour 1000 habitants en 2010. Les habitants de la ville-centre et dans une moindre mesure ceux des pôles d'équilibre comme Rivesaltes, Thuir, ou Ille-sur-Têt, sont moins équipés que dans les autres communes du territoire ; les niveaux d'offre de transport en commun étant très hétérogènes (Scot, 2019). L'accessibilité des secteurs situés à proximité des gares et arrêts de cars ou de bus urbains structurants, souvent situés au centre et donc proches des services publics et des commerces, est bien meilleure que celle des territoires plus éloignés.

I.2. Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité

La Région Occitanie est l'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt régional (TER notamment), et exerce aussi depuis la loi Notre les compétences en matière de transport routier interurbain (bus) au sein de l'aire urbaine perpignanaise. Cette dernière comprend en son sein une seule autorité organisatrice de mobilité urbaine, à savoir la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée qui est composée de 36 communes, et constituant son cœur urbain.

I.2.1. Organisation territoriale de l'aire urbaine de Perpignan

L'aire urbaine de Perpignan s'étend sur 10 Établissements Publics de Coopération intercommunale (EPCI), dont 4 EPCI forment le territoire du Scot de la Plaine du Roussillon composé de 77 communes, et les 6 autres EPCI qui sont en dehors du Scot comprennent 43 communes.

I.2.1.1. Syndicat Mixte du SCOT de la Plaine du Roussillon et ses 4 EPCI

Le périmètre du Scot de la Plaine du Roussillon avec une population de 335 601 habitants (données INSEE 2017) et ses 77 communes, est constitué de 4 EPCI : la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée identifiée en jaune sur la figure 3 ci-dessous, les Communautés de Communes "Sud Roussillon" avec 6 communes (en violet), "Roussillon Conflent" (16 communes) (en vert clair), et "Aspres" (19 communes) identifiées en gris sombre sur la figure.



Figure 3 : Les EPCI du Scot de la Plaine du Roussillon (Source : AURCA, 2017)

Selon les données OCDE, toutes les communes de ces 4 EPCI font partie intégrante de l'aire urbaine de Perpignan, à l'exception de la commune de Belestia située dans la Communauté de communes Roussillon Conflent. La Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée qui constitue son cœur urbain est construite autour de la ville-centre de Perpignan (120 000 habitants INSEE 2017), et regroupe 36 communes s'étendant au cœur de la Plaine du Roussillon entre la chaîne des Pyrénées, le massif des Corbières en toile de fond, et la mer Méditerranée. Ce territoire à vocation transfrontalière, situé au cœur d'un triangle stratégique formé par les métropoles de Toulouse, Montpellier, et Barcelone, constitue le troisième pôle urbain de la Région Occitanie. Il dispose d'une superficie de 617 km² avec une façade littorale de 22 km, et doté d'une population de 271 238 habitants.

La Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée s'est structurée au fil de l'adhésion de nouvelles communes ou communautés de communes à l'ensemble communautaire. Ainsi, le 1^{er} janvier 2011, la communauté d'agglomération de Perpignan composée alors de 26 communes et la communauté de communes du Rivesaltais-Agly-Manadeil ont fusionné pour former la Communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée, dès lors composée de 36 communes. Le 1^{er} janvier 2016, cette Communauté d'Agglomération se transforme en Communauté Urbaine, sous l'appellation de Perpignan Méditerranée Métropole (PMM), bien qu'elle ne constitue pas une Métropole au sens de la réforme des collectivités territoriales françaises²¹. Perpignan Méditerranée Métropole gère plusieurs secteurs d'intervention dans chacune de ses villes membres, qui transfèrent leurs compétences dans plusieurs domaines dont ceux du transport, de l'aménagement, de la gestion des déchets, de l'eau et de l'assainissement, du logement, du développement économique, ou encore du régime fiscal et du budget.

I.2.1.2. Les 6 EPCI de l'aire urbaine en dehors du territoire du Scot

L'aire urbaine de Perpignan comprend également 6 communautés de communes ne faisant pas partie du territoire du Scot de la Plaine du Roussillon. Il s'agit des Communautés de communes « Corbières Salanque Méditerranée », « Agly Fenouillèdes », « Albères, de la Côte Vermeille et de l'Illibéris », « Haut Vallespir », « Vallespir », et enfin « Conflent-Canigó ».

La Communauté de communes « Corbières Salanque Méditerranée » est composée de 4 communes que sont les communes de Fitou, Pia, Clairà, et Salses-le-Château. Nous pouvons noter que Pia (8 500 habitants) et Clairà (4 181 habitants) sont des communes qui se situent à proximité de Perpignan et de Rivesaltes. Elles appartiennent donc à l'aire urbaine, mais pas au

²¹ Il y a d'autres exemples, notamment dans la région Occitanie, avec Nîmes Métropole, qui est une communauté d'agglomération. La dénomination de « métropole » paraît viser à renforcer le poids de l'intercommunalité.

territoire du Scot de la Plaine de Roussillon, ni à la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée. De fait, la cartographie de l'aire urbaine perpignanaise est caractérisée à l'instar de celle de l'aire urbaine clermontoise, par sa fragmentation territoriale qui est un frein au développement du territoire, notamment dans le domaine des transports.

La Communauté de communes « Agly Fenouillèdes » est composée de 24 communes membres dont 13 sont dans l'aire urbaine de Perpignan. Elle est située avec la Communauté de communes « Corbières Salanque Méditerranée » dans la vallée de l'Agly, qui est traversé d'est en ouest par l'axe routier D117 et la voie de chemin de fer du Train Rouge. Cette vallée est constituée à l'ouest dans les Fenouillèdes, de territoires ruraux et de moyenne montagne, et à l'est, de territoires périurbains et littoraux de la Plaine du Roussillon.

La Communauté de communes des Albères, de la Côte Vermeille et de l'Illobéris (CC ACVI) compte quant à elle 15 communes, dont les plus peuplées sont les communes d'Argelès-sur-Mer (Chef-lieu) et d'Elne. Elle est la deuxième intercommunalité du Département des Pyrénées-Orientales après la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole, et 11 de ses communes font partie de l'aire urbaine perpignanaise. La Communauté de Communes du Haut Vallespir, située dans le sud du département, regroupe 14 communes dont seules 3 font partie de l'aire urbaine de Perpignan. La Communauté de Communes du Vallespir regroupe 10 communes dont 5 communes appartiennent à l'AUF. Son territoire, frontalier à l'Espagne et dont le chef-lieu est la commune de Céret, se situe à 30 minutes en voiture de la ville-centre de Perpignan. Enfin, nous avons la Communauté de communes Conflent-Canigó qui comporte 47 communes dont 7 sont incluses à l'aire urbaine. Territoire à dominante rurale et agricole, le Conflent se caractérise par la transition qu'il opère entre la plaine et les massifs montagneux du Capcir et de la Cerdagne. Sa commune la plus peuplée est Prades (Sous-préfecture), qui concentre les services dont l'influence s'étend sur tous les territoires ruraux alentour.

Ces communautés de communes disposent des mêmes compétences que celles de la Communauté Urbaine, dans des domaines variés comme ceux de l'aménagement de l'espace, du développement économique, de la politique du logement, des actions sociales d'intérêt communautaire, l'entretien et le fonctionnement des équipements culturels et sportifs (etc.). La seule exception est celle des compétences en matière de transport et de mobilité urbaine, qui au sein de l'aire urbaine perpignanaise est exclusivement exercée par la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée pour les transports urbains, et à la Région Occitanie pour les transports interurbains (bus) et le TER.

I.2.2. Gouvernance et acteurs de mobilité au sein de l'aire urbaine perpignanaise

Il existe deux autorités organisatrices des transports et de la mobilité qui se partagent la compétence transport au sein de l'aire urbaine perpignanaise. Il s'agit d'une part de la Région Occitanie, qui est autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt régional (TER notamment), exerçant également les compétences en matière de transport routier interurbain (bus) anciennement dévolues au Département des Pyrénées-Orientales qui est toutefois resté en charge du transport adapté pour les enfants, adolescents et étudiants handicapés ; et d'autre part de la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée qui est la seule autorité organisatrice en matière de mobilité urbaine.

I.2.2.1. L'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt régional : la Région Occitanie

Il existe au niveau de la gare Centrale de Perpignan un pôle multimodal constitué de différents services à la mobilité et offres de transport qui permet l'utilisation de plusieurs modes au cours d'un même déplacement. Selon le Schéma de Cohérence Territoriale de 2019, ce pôle accueille aujourd'hui 1,5 million de voyageurs ferroviaires, mais également des usagers des cars et des bus. L'aire urbaine de Perpignan dispose aussi des gares situées au-delà de la ville-centre de Perpignan, qui sont également des pôles d'échanges identifiés. La gare d'Ille-sur-Têt est un des quatre points de rabattement sur le réseau de cars régional baptisé liO, et dispose donc, outre les offres de trains et cars, d'accès et de stationnement pour les vélos, ainsi que d'un espace de stationnement pour les voitures avec signalétique spécifique.

D'autres sites semblables ont été aménagés à Thuir, Elne et Argelès-sur-Mer. De même, en articulation avec les bus urbains de l'agglomération perpignanaise, quatre pôles d'échanges (St Estève, Parc des expositions, Arcades, et Mas Roma) jouent le rôle de « porte d'entrée » dans le cœur de l'aire urbaine, en étant des points de correspondance pour le réseau, et complétés par des parcs relais. De fait, le réseau de cars régionaux permet de relier l'ensemble des communes du département par des lignes régulières, mais aussi par le système de transport à la demande (TAD).

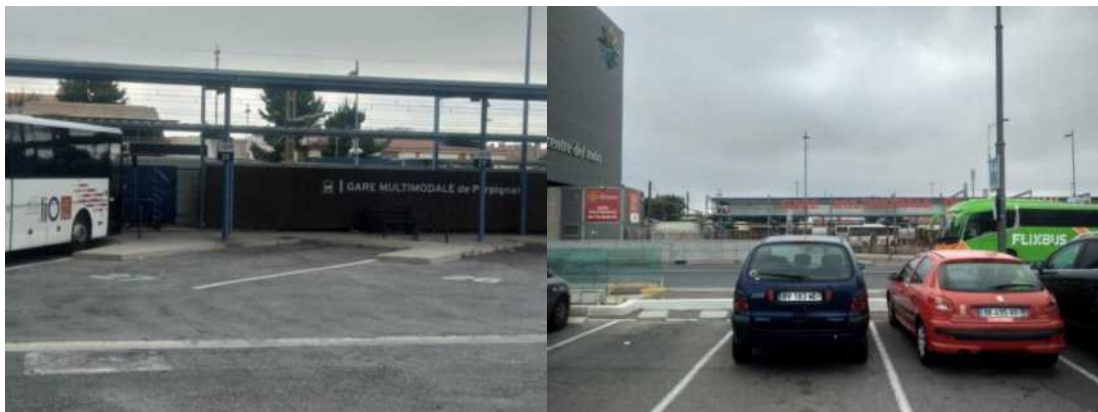


Photo 4: Gare multimodale de Perpignan (Source : Auteur)

L'infrastructure ferroviaire du territoire s'organise en étoile autour de l'agglomération de Perpignan. Cette architecture dessert les principaux pôles d'habitat et d'activités de l'aire urbaine : Perpignan, Rivesaltes, Ille-sur-Têt, et Elne. Ainsi, 1300 voyageurs empruntent chaque jour les 25 TER entre Perpignan et la côte Vermeille au sud de Perpignan (Elne et Argelès-sur-Mer notamment). Cette ligne répond bien aux déplacements domicile-travail à destination de la ville-centre, et joue également un rôle important en période estivale pour les déplacements touristiques. De plus, avec une offre moyenne de 36 TER par jour, l'offre ferroviaire nord-sud dessert efficacement Perpignan et Rivesaltes : l'ensemble de la ligne Perpignan-Narbonne accueille 2400 voyageurs quotidiens. Néanmoins, cette ligne est sur-utilisée, car outre les trains de proximité, elle voit également passer de nombreux convois de voyageurs "grandes lignes" et de marchandises. Le dégagement de nouveaux sillons susceptibles de satisfaire les usagers locaux est problématique, et seule la réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier, prévue à l'horizon 2038, permettra d'améliorer les déplacements intra-urbains par cette infrastructure (Scot, 2019).

D'autre part, d'après le Schéma de Cohérence Territoriale de 2019, le service ferroviaire entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent (au-delà de l'aire urbaine à l'ouest du territoire) comptait 16 allers-retours par jour en 2016, desservant la vallée du Têt et les gares du Soler, de Saint-Félicien-d'Avall, de Millas, et d'Ille-sur-Têt. La ligne accueille environ 600 voyageurs quotidiens, parmi lesquels de nombreux actifs et scolaires, ainsi que des touristes et excursionnistes en période touristique. L'exploitation de cette ligne est cependant à l'arrêt depuis l'accident de car scolaire à Millas en décembre 2017, qui a eu pour conséquence de réduire le niveau d'accessibilité des zones périurbaines qu'elle dessert (Scot, 2019). Depuis le 16 novembre 2020, elle a été ré-ouverte à l'exploitation ferroviaire.

Pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales a décidé de mettre en place, dès 2009, un service de

transport à la demande. Grâce à des véhicules adaptés, il permet à toute personne quel que soit son degré de mobilité, de bénéficier des mêmes services, aux mêmes horaires que le transport public départemental. Ce service transport de « porte à porte » limité à 2 trajets par jour est ouvert aux personnes munies d'une carte d'invalidité (80%) pour des trajets comportant un point de départ ou d'arrivée situé en dehors du périmètre de l'agglomération perpignanaise. Un accompagnant est admis, et son transport est gratuit si la carte d'invalidité de la personne transportée porte la mention « Tierce personne » ou « besoin d'accompagnant ». Le Conseil Départemental possède aussi une compétence vélo/tourisme, qui le pousse à réaliser des aménagements d'infrastructures cyclables d'envergure nationale et européenne. Depuis 2004, dans le cadre de sa politique en matière de véloroutes, il a ainsi aménagé près de 110 km d'itinéraires cyclables, dont 65 km en site propre, et a cofinancé la réalisation de 44 km d'itinéraires²².

I.2.2.2. L'autorité organisatrice de mobilité urbaine : Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée

En tant que Communauté d'Agglomération, puis Communauté Urbaine, Perpignan Méditerranée Métropole est dotée de la compétence mobilité sur son ressort territorial, notamment dans les domaines du transport public urbain, des modes doux, et de l'accessibilité des PMR. Le groupe Vectalia, sous la marque Sankéo, est l'opérateur de transport privé qui l'accompagne depuis 1998 dans sa politique de mobilité, et le contrat de Délégation de Service Public qui les lie a été renouvelé le 1^{er} septembre 2011. Ce contrat concerne plusieurs domaines, dont celui de la transition énergétique avec un renouvellement du parc de véhicules à hauteur de 35% d'ici 2021, de l'élaboration d'une stratégie commerciale efficace, et de la refonte complète de l'identité visuelle du réseau²³.

Ce dernier couvre les 36 communes de Perpignan Méditerranée Métropole (PMM), et est composé de 36 lignes régulières, 350 circuits scolaires, 3 parcs-relais, et 240 véhicules. La tarification sociale qui est en vigueur est destinée aux demandeurs d'emploi, aux invalides (de guerre ou du travail) non imposables, aux membres d'une famille nombreuse (au moins 4 enfants mineurs), aux non-voyants non imposables, et aux personnes âgées (60 ans et plus) non imposables. Cependant, malgré une augmentation constante de son nombre de voyageurs (plus de 10 millions de voyageurs depuis 2015), sa fréquentation reste encore faible au regard des villes de même taille. Par exemple, Nîmes avec une population similaire captait en 2015 deux fois plus de passagers, pour une offre pourtant équivalente en nombre de kilomètres, soit

²² <https://www.ledepartement66.fr/dossier/se-deplacer-en-velo/>

²³ Cf site internet de Vectalia : <http://www.vectalia.fr/mobilite-urbaine/le-reseau-sankeo-perpignan/>

près de 9,24 millions de kilomètres. Le GART (2015) pouvait ainsi souligner que la performance de l'offre Sankéo en termes d'efficacité (voyages/kilomètre) et d'offre (kilomètres TC par habitant) est par exemple plus faible que celle des villes de Metz et Dunkerque.

Dès lors, la restructuration de ce réseau en septembre 2018 a visé à recentrer l'offre sur les quartiers les plus peuplés afin de le rendre plus efficace. De fait, le service a été élargi dans la journée (plus tôt le matin et plus tard le soir) sur les secteurs très denses de la Ville de Perpignan où se concentrent les trois quarts des déplacements, et davantage de bus ont été placés en heures de pointe. Des pôles de correspondances ont été organisés pour faciliter le passage d'une ligne de bus à une autre, et les déplacements de commune à commune notamment. Les trois principales lignes armatures (A, B, et C) sont aujourd'hui cadencées à 10 ou 15 minutes entre 7h et 20h en semaine. Celles-ci relient quatre pôles de correspondance (« Languedoc » au Nord, « Massilia » à l'Est, « Parc des Sports » au Sud et la Gare TGV à l'Ouest) qui constituent les portes d'entrée en transports collectifs dans le centre-ville.

Le réseau est complété par une vingtaine de lignes régulières, ainsi que par plusieurs offres visant à répondre aux besoins de mobilité d'utilisateurs spécifiques comme le P'tit Bus à usage gratuit dans le centre-ville de Perpignan ainsi que plusieurs lignes express en direction du littoral en été. Le réseau dispose aussi d'une trentaine de bornes de recharge pour véhicules électriques déployées sur 25 communes, d'un service de transport sur réservation qui fonctionne en soirée au départ de l'aéroport et de la gare TGV²⁴, ainsi qu'un service de transport pour PMR (GIHP²⁵) indépendant de celui mis en place par le Conseil départemental.



Photo 5: Bus et P'tit Bus Sankeo (Source : Auteur)

²⁴ Cf site internet de Vectalia : <http://www.vectalia.fr/mobilite-urbaine/le-reseau-sankeo-perpignan/>

²⁵ Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques

La pratique de la marche et du vélo bénéficie de conditions territoriales (climatologie et topographie malgré le vent) assez favorables à leur développement. Mais le réseau cyclable reste discontinu et le maillage reste insuffisant pour répondre de manière sécurisée à une demande de déplacement à vélo, notamment pour les déplacements du quotidien. La problématique du franchissement des coupures naturelles et des infrastructures de transport reste prégnante : le cours d'eau le Têt et l'autoroute A9 traversent le territoire respectivement dans le sens ouest-est et nord-sud, et créent deux coupures au sein de l'aire urbaine. Les franchissements routiers concentrent les phénomènes de congestion, rendant difficiles les échanges entre les quadrants du territoire, en particulier pour les cyclistes et les piétons. Ces problèmes atteignent leur paroxysme lors des crues du fleuve, qui rendent impraticable une partie du réseau (voies sur berges, Bompas et Pézilla-la-Rivière notamment).

Toutefois, l'agglomération de Perpignan a engagé l'élaboration d'un Schéma des Modes Actifs sur l'ensemble de ses 36 communes. L'investissement des collectivités dans la promotion du vélo se manifeste également par la mise en place ou le soutien à plusieurs services tels que l'offre de location « Alter-éco » qui propose la location de vélos à assistance électrique, ou encore l'association La Casa Bicicleta dont une des missions est l'accompagnement de ses adhérents dans la réparation de leur bicyclette. La problématique du stationnement pour les cyclistes reste aussi forte, et la ville de Perpignan a récemment acquis deux ensembles de box à vélos disposés à proximité des équipements ou dans les quartiers anciens. En ce qui concerne les déplacements des piétons, les enjeux sont importants pour assurer leur maintien et leur développement pour les trajets les plus courts (qui sont aussi les plus nombreux). Mais au fil du temps, ce mode de déplacement a été pénalisé par le développement des autres modes, routier en particulier, qui exercent une pression continue sur les déplacements à pieds.

Sur le plan budgétaire, le Conseil Communautaire s'est fixé pour son exercice 2018 comme objectif de s'inscrire dans une trajectoire de désendettement, avec une dette qui a atteint un montant de 563 M€ au 31 décembre 2018. Son budget d'investissement réel en 2018 s'établit alors à un montant TTC²⁶ de 85 M€, inférieur au montant de 2017 qui était de 113 M€. De plus, la réduction du montant de la subvention forfaitaire versée au délégataire des transports urbains depuis 2016 permet également à PMM de garder cette trajectoire de désendettement.

De manière générale, l'aire urbaine de Perpignan est dotée d'une morphologie urbaine de type hiérarchique et d'une population âgée et modeste, deux facteurs à considérer dans la prise en compte des questions d'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine. Cette

²⁶ Tout Taxe Comprise

configuration territoriale lui confère une spécificité particulière par rapport à la couverture du réseau de transport en commun et des enjeux spécifiques en termes d'accessibilité sociospatiale. Son organisation territoriale et son système de transport, caractérisés par la présence de plusieurs acteurs institutionnels, impactent cette accessibilité. Ainsi, selon les priorités exprimées par les acteurs du territoire consultés dans le cadre des entretiens semi-directifs, on peut noter une assez bonne prise en compte des enjeux d'accès des PMR au réseau de transport en commun. Mais, en même temps, on constate aussi une certaine iniquité spatiale du fait d'un manque de coordination entre les différentes AOM présentes sur l'aire urbaine.

II. Discours des acteurs de l'aire urbaine perpignanaise

Cette section repose sur l'analyse du discours de 14 acteurs perpignanais de la mobilité. La répartition fonctionnelle et territoriale des acteurs interrogés est donnée dans le tableau 5 ci-dessous. La première phase des entretiens menés avec les acteurs perpignanais nous a permis d'identifier les principaux enjeux auxquels devraient, d'après eux, répondre les politiques de mobilité urbaine au sein de l'aire urbaine perpignanaise (**II-1**). Les deuxième et troisième phases des entretiens nous ont permis, par la suite, de dégager les enjeux spécifiques de justice sociale présents sur le territoire ainsi que les perspectives de solutions proposées pour en améliorer l'impact auprès des habitants, en particulier les plus défavorisés (**II-2**). Enfin, dans une partie conclusive du chapitre, les éléments argumentaires développés par les 14 acteurs perpignanais interrogés et les mesures de transport mises en avant nous ont servis à déterminer les grands principes de justice sociale sous-jacents à leur discours.

| Fonction | | Élus (PE) | Techniciens (PT) | Experts (PEX) | Associations (PA) |
|--|---|--------------|---------------------|------------------|----------------------|
| Niveau Territorial | | | | | |
| AUF ou ville intermédiaire | | 1 | | 1 | |
| Cœur urbain de l'AUF | Ville centre | | 2 | 1 | 2 |
| | Suburbain ou 1 ^{re} couronne | 1 | | | 1 |
| | Quartiers prioritaires | | 1 | 1 | |
| Périurbain ou 2 ^{de} couronne de l'AUF | | | 1 | 1 | 1 |

Tableau 5 : 14 acteurs rencontrés au sein de l'AUF de Perpignan

II.1. Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs

On peut distinguer trois grandes familles d'enjeux de mobilité urbaine mises en avant par les acteurs perpignanais. Il s'agit des enjeux sociaux qui sont portés par 10 acteurs, ensuite ceux économiques priorisés par 6 acteurs, et enfin environnementaux par 2. Parmi ceux-ci, un acteur privilégie un double enjeu social et économique (PE2), un autre porte un triple enjeu environnemental, économique et social (PEX1). L'analyse des éléments de discours développés par ces différents acteurs permet par la suite d'identifier les conceptions de justice sociale sous-jacentes (voir annexe 4).

II.1.1. Enjeux sociaux

Le premier axe fort qui ressort comme priorité dans le discours des acteurs perpignanais concerne les enjeux sociaux, mis en avant par 10 acteurs perpignanais de notre échantillon de 14. Ces enjeux s'articulent suivant plusieurs thématiques au sein de l'aire urbaine, dont celle de l'accessibilité en transport en commun par les ménages à revenus modestes des territoires périurbains et de certaines zones commerciales, de l'inclusion des communautés vivant dans les quartiers à habitats sociaux, et enfin de l'accès des PMR au réseau de transport en commun.

II.1.1.1. Accessibilité en transport en commun par les ménages à revenus modestes des zones périurbaines et des zones commerciales

Accessibilité des zones périurbaines en transport en commun

Plusieurs acteurs au sein de l'aire urbaine de Perpignan ont pointé le besoin d'améliorer l'accessibilité en transport en commun des zones périphériques du territoire. Par exemple, pour PE2, élu communiste au sein du Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, le principal enjeu en termes de politiques de mobilité urbaine est de développer les trains du quotidien, qui permettraient d'améliorer l'accessibilité des territoires périurbains au bénéfice des ménages modestes qui y vivent. Dans cette même logique, le représentant d'un collectif d'usagers de train PA4 se positionne en mettant l'accent sur la nécessité d'accroître la desserte ferroviaire. Toutefois, celui-ci cible essentiellement le rétablissement de la ligne ferroviaire entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent, remplacé par des autocars à la suite de l'accident survenu à Millas.

« ...c'est un projet soutenu par beaucoup de monde, les institutions, les acteurs économiques, les citoyens. Il faut que notre département soit un département pilote pour ça, et que pour cela on ait le soutien de l'État bien entendu, parce qu'on n'a pas les moyens. Ça serait vraiment bien sur le plan écologique, sur le plan d'accès des populations à l'emploi, à leur droit aux loisirs, les jeunes pour aller à la faculté (il y a un arrêt qui peut être organisé près de l'université). Donc en termes de justice sociale, en terme écologique, en terme économique également pour développer l'activité économique, ça serait un atout considérable. Donc à notre époque au 21e siècle, avec tout ce qu'on peut connaître du danger du réchauffement climatique, ici dans le département ce n'est pas les usines qui polluent, c'est beaucoup les véhicules, camions et voitures. »

PE2 [aire urbaine]

Plusieurs facteurs peuvent expliquer un tel positionnement de ces deux acteurs. En effet, on peut par exemple analyser la position de PA4 sous le prisme de son statut de représentant d'un collectif d'usagers de train dont la mission est de défendre les intérêts des usagers de la ligne ferroviaire entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent. Toutefois, cette position peut également se comprendre au regard de son ancrage à la zone périurbaine qu'il souhaite voir améliorer la desserte. PE2 quant à lui est un élu communiste dont les convictions politiques et le projet de société l'amènent à défendre ce type de thématique qui participent à améliorer la justice sociale, en l'occurrence ici la justice spatiale. En effet, cet acteur mentionne plus loin dans son propos (non présent dans l'extrait ci-dessus), la nécessité de réfléchir à la mise en place de la gratuité dans le transport ferroviaire, après qu'elle ait été mise en place dans le transport urbain. Ainsi, il est clair pour nous que cet acteur politique se sert des arguments écologistes et d'attractivité économique, qu'illustrent bien l'extrait ci-dessus de son discours, afin de justifier sa véritable priorité qui est celle de la promotion des facilités d'accès aux

ménages périurbains et ruraux modestes au transport ferroviaire du quotidien, même si pour cela il faut le mettre gratuit.

PEx3, Enseignant-chercheur à l'Université de Perpignan, priorise également la nécessité d'améliorer la desserte en transport en commun des territoires périphériques où résident certains ménages modestes. PEx4, Enseignant-chercheur dans la même université, constate aussi sans en faire une priorité que les zones périphériques sont effectivement peu desservies, notamment en voies cyclables. Il ajoute toutefois qu'il existe un service de Transport Sur Réservation sur tarification classique assez efficace au sein de l'agglomération.

Accessibilité des zones commerciales périphériques

PA1, représentant d'une association de personnes en situation de handicap met en avant la faible accessibilité en transport en commun par les ménages pauvres résidant dans le centre, des zones commerciales situées en périphérie du centre-ville. Il précise que ces populations modestes, notamment celles résidant dans les quartiers à habitats sociaux, bénéficient de fait d'un accès limité aux services essentiels pour eux. La zone commerciale de Clairà, l'une des principales zones commerciales du département, est en effet située à cheval entre la commune de Rivesaltes qui est couverte par une AOMU, et celle de Clairà non couverte, créant ainsi des difficultés d'accessibilité en transport urbain.

« Aujourd'hui, les enjeux de mobilité, forcément et c'est ce qu'on dit, ces habitants du centre-ville, ils ont entre guillemets la double peine. D'un côté, il y a un gros travail de réhabilitation et de rénovation à faire, et de l'autre on s'aperçoit que tous les commerces de proximité sont en train de partir pour la périphérie. Donc les enjeux à mon avis de mobilité urbaine, c'est de permettre aux acteurs qui souhaiteraient bénéficier de ces services qui sont en périphérie d'y aller sans problème. »

PA1 [Suburbain]

D'autres acteurs tels que le technicien PT2 qui travaille avec les populations des quartiers à habitats sociaux, ou encore le chercheur PEx3 dont une partie des travaux porte sur la communauté gitane évoquent aussi cette problématique d'accessibilité de certaines zones commerciales par les ménages modestes, sans en faire une priorité dans leur discours. PEx3 souligne par exemple que l'accessibilité à la zone commerciale du Mas Balade est particulièrement difficile, notamment le samedi après-midi ou le soir, pour les jeunes de quartiers et les familles modestes. Ces acteurs considèrent toutefois que toutes les zones commerciales de l'aire urbaine ne sont pas toutes mal desservies en transport en commun. Celles situées dans la ville-centre de Perpignan sont relativement bien desservies, contrairement à celles se trouvant en première couronne, et a fortiori celles qui sont en dehors de l'AOMU de Perpignan.

II.1.1.2. Enjeux d'inclusion des habitants des quartiers à habitats sociaux

Plusieurs acteurs ont quant à eux mis en avant les problèmes d'accessibilité des quartiers à habitats sociaux. Ainsi, PT3 manifeste tout au long de l'entretien d'un certain intérêt pour la nécessité d'améliorer la desserte de ces quartiers, bien qu'il ne l'ait pas exprimé explicitement comme enjeu principal de mobilité urbaine. Selon cet acteur, l'accessibilité des quartiers à habitats sociaux n'est pas optimale, bien que se situant en zone urbaine dense, car certains secteurs restent en marge des lignes de transports publics. Cela s'explique selon lui par des problèmes d'insécurité et de caillassage de bus lors de leurs passages dans ces quartiers, poussant ainsi les autorités de la Communauté Urbaine à faire le choix de les contourner ou de les traverser à la marge.

De même, au cours de l'entretien avec PT2 (déjà évoqué plus haut), celui-ci a d'emblée mis en avant les difficultés que certaines communautés et jeunes de ces quartiers rencontrent à utiliser le réseau de transport en commun. Pour cet agent métropolitain responsable du développement solidaire des territoires (habitat, et logement), le principal problème de ces jeunes n'est pas tant l'accès physique au réseau de transport en commun, que leur appréhension à prendre le bus, à sortir de leur quartier, ou encore la perception négative qu'ils ont de la pratique du vélo.

« Ici, on n'a pas trop de problèmes d'accessibilité en transport en commun dans nos quartiers prioritaires parce qu'ils sont bien insérés dans le tissu urbain. Et après, les jeunes du quartier vous diront toujours qu'ils sont trop loin, mais globalement quand même, c'est à peu près bon. Par contre, il y a des problèmes d'appréhension du système de déplacement qui est proposé notamment des bus, qui font que les gens ne comprennent pas trop. Ils ont un peu peur de prendre le bus. Donc, ils ne comprennent pas la carte, les lignes, il y a un problème de maîtrise de la langue, voire d'illettrisme dans certaines familles. C'est l'accessibilité de l'information, c'est un souci... On a des populations gitanes qui ont de grosses difficultés de compréhension, ne serait-ce que d'une carte. »

PT2 [Quartiers prioritaires]

Cet enjeu d'inclusion par les transports est également mis en avant spontanément par PT4, agent du service mobilité de la Région Occitanie. Il souhaite que les transports en commun soient suffisamment développés pour permettre à tout le monde de se déplacer, particulièrement ceux qui ne possèdent pas de voiture. La priorité de cet acteur s'inscrit, comme PT2, dans le cadre des missions professionnelles qui sont les siennes.

II.1.1.3. Enjeux d'accès des PMR au transport en commun

PA2, collègue de PA1 au sein d'une association en charge des personnes en situation de handicap (APF handicap), met l'accent dès l'entame de l'entretien sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité en transport en commun des personnes en situation de handicap aux services présents sur le territoire ; en l'occurrence ceux culturels comme le théâtre. Étant lui-même en situation de handicap moteur, il souligne les difficultés que ce type de population rencontre du fait des faibles amplitudes horaires des bus, qui limitent leur mobilité, notamment en soirée quand il n'y a plus de service.

« ... Alors, la problématique la plus importante c'est l'isolement des personnes en situation de handicap par manque d'accessibilité justement, dans les différents domaines dont je vous ai parlé. Par exemple, une personne en situation de handicap qui voudrait aller voir une pièce de théâtre le soir ne pourra pas s'y rendre, parce qu'elle n'aura pas le transport en commun, ou alors doit s'y rendre par ses propres moyens, c'est-à-dire prendre un taxi adapté ».

PA2 [Ville-centre]

PA3, également représentant associatif de personnes en situation de handicap, insiste quant à lui sur le fait qu'il n'y a aucune norme commune de mise en accessibilité des PMR des systèmes de transport en commun entre les villes, d'où la nécessité de les uniformiser d'une ville à une autre. PT1, qui est l'agent en charge du service mobilité à PMM, mentionne aussi le fait, sans que cela soit une priorité pour lui, qu'il est nécessaire de prendre en compte une diversité de types de publics dans le cadre de la restructuration du réseau, notamment les précaires et les analphabètes, afin de les encourager à prendre le transport public.

II.1.2. Les enjeux économiques : optimiser l'offre de transport collectif

Les enjeux sociaux de desserte du territoire cohabitent avec ceux économiques de gestion efficace du réseau de transports collectifs qui se veut attractif et performant, suivis d'une optimisation de l'offre pour desservir le plus grand nombre de personnes sous contrainte budgétaire.

II.1.2.1. Développer un réseau attractif, performant, et efficace

Les priorités relevant des enjeux économiques exprimés dans le discours de certains acteurs perpignanais renvoient à l'efficacité, la performance et l'attractivité du réseau. Ainsi, PT1 et PE1 (élu du Parti *Les Républicains* et Vice-président de la Métropole en charge des transports) mettent l'accent sur l'importance de mettre en place une politique commerciale ciblée permettant d'attirer de nouveaux clients. Ceux-ci mettent aussi en avant la nécessité de

rationaliser le déploiement du transport en commun, dans une optique de réduction des dépenses et de l'endettement de la collectivité.

« On est en train de manière très réfléchie et très soucieuse des finances publiques, de complètement réformer l'organisation du service. Donc, on a commencé par ré-équilibrer la compétence transport parce que quand je suis arrivé il y a 3 ans, on avait un budget qui était en déficit structurel, avec la nécessité pour le budget principal de l'alimenter de manière systématique. Donc, on a augmenté en fait notre contrat de délégation de service public. On a optimisé le fonctionnement des services pour générer des marges de manœuvre. On a un service qui nous coûte à peu près 1,2 million euros de moins par an, et on a surtout transféré les investissements en matière de matériels roulants au délégataire Sankéo. Tout cela mis bout à bout, nous a permis d'économiser à peu près 20 millions d'euros. Et donc, la subvention d'équilibre n'est quasiment plus nécessaire, puisque depuis l'année dernière on est quasiment à l'équilibre. Et donc, ce réseau que vous avez sous les yeux, il est complètement inspiré de cela, et il est aussi issu d'une donnée de base, qui est qu'on fonctionne à enveloppe constante. »

PT1 [Cœur urbain]

Dans la même perspective, l'Expert-académique PEx4 exprime spontanément comme priorité la nécessité de renforcer le système de transport en commun à l'échelle de l'agglomération, et de favoriser l'efficacité des transports en commun afin d'accroître son usage. Celui-ci s'inscrit dans une logique d'amélioration des flux d'échanges sur le territoire, afin de le rendre plus dynamique économiquement.

II.1.2.2. Restructurer le réseau autour des principaux pôles générateurs de déplacements

PE1 et PT1 ont également un discours axé sur la restructuration du réseau urbain en fonction des besoins des usagers, en le recentrant sur les principaux pôles générateurs de déplacements, notamment sur la ville-centre. Cela s'applique territorialement selon eux par une hiérarchisation du réseau de transport en commun dans laquelle les pôles générateurs de déplacements situés en zone dense sont desservis par des moyens de transport lourds (BHNS par exemple), et les zones moins denses périphériques sont desservies par des moyens plus légers (TAD, covoiturage entre autres). Une telle politique permet ainsi l'accessibilité des zones périphériques en adaptant le niveau d'offre en fonction de la densité du territoire, et poursuit selon PEx2, un objectif d'efficacité et de rationalisation des coûts.

De même, pour PEx1 (chargé d'études à l'Agence d'Urbanisme Catalane Pyrénées Méditerranée), « *le recentrage de l'offre sur le cœur urbain afin de répondre au plus grand nombre, ainsi que la mise en place en parallèle des pôles d'échange multimodaux à l'extérieur de la métropole pour répondre aux déplacements des captifs, était un choix*

judicieux qui va dans le bon sens, notamment pour des raisons de contraintes budgétaires ». Celui-ci pose comme enjeu prioritaire l'amélioration de l'accessibilité des zones côtières touristiques de l'aire urbaine, qui connaissent un surplus d'activité en été, et des flux de déplacements qui augmentent sensiblement. Toutefois, d'après lui, cette accessibilité ne doit pas uniquement se limiter aux touristes ou aux clients des zones balnéaires, mais doit aussi favoriser la mobilité des travailleurs saisonniers précaires qui y travaillent, leur permettant ainsi de profiter de ce regain d'activité. PT2 aborde ce même enjeu de mobilité touristique, mais sans en faire une priorité ou sans l'évoquer spontanément comme c'est le cas pour PEx1. Il mentionne en effet le problème de desserte en transport en commun de la zone littorale du territoire, exceptée pour ce qui concerne la commune de Canet qui jouit selon lui d'une bonne desserte en été.

II.1.3. Enjeux environnementaux : promotion des nouvelles mobilités et mobilités douces

L'enjeu de politiques de mobilité urbaine mentionné en dernier plan lors des entretiens au sein de l'aire urbaine perpignanaise est celui environnemental. Seuls deux acteurs perpignonais le mettent en avant et en font une priorité dans leur discours. Il s'agit de l'élus PE1 et de l'Expert-académique PEx1. Cet enjeu est aussi pour ces acteurs en partie lié aux nécessités d'attractivité économique du territoire.

« On voit que c'est dans l'air du temps, moins de pollution, c'est-à-dire l'environnement, donc moins de bruit également, de pollution sonore, moins de véhicules qui dégradent l'ensemble de notre territoire, notre voirie, les trottoirs, etc. Et puis il doit y avoir un accès plus rapide aux endroits où on veut aller »

PE1 [Cœur urbain]

Ainsi, pour PE1, la flotte de vélos mise à disposition des usagers en agence Sankéo (vélo moyenne et longue durée à assistance électrique et vélo automatique) favorise les mobilités douces. Cela engendrerait selon lui une plus-value environnementale nécessaire à un cadre de vie agréable et durable, participant de fait à l'attractivité économique globale de l'agglomération. PEx2, chercheur au sein de l'Université de Perpignan, parle quant à lui du besoin de réduire la dépendance à la voiture, bien qu'évoque en parallèle la nécessité d'offrir une alternative aux ménages pauvres vivant dans les quartiers à habitats sociaux. Pour lui, la politique de transport devrait certes participer à réduire les inégalités sociales, mais aussi à rendre la ville davantage attractive et agréable.

Plusieurs acteurs rencontrés reconnaissent qu'il y a peu de solutions et d'actions mises en œuvre sur le territoire en termes de nouvelles mobilités (auto partage, covoiturage ou

aménagement cyclables). PT3 propose ainsi de favoriser les aménagements cyclables, à la faveur notamment du programme national « Cœur de ville » auquel la ville est éligible, afin d'accompagner les nouvelles habitudes des habitants. PEx1 suggère qu'une priorité soit donnée à une meilleure articulation entre système de déplacements (transports en commun et routes) et développement urbain, au travers de la densification du territoire et la maîtrise de l'étalement urbain, qui faciliterait l'aménagement des pistes cyclables.

II.2. Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration

Les acteurs perpignanais enquêtés ont mis en avant diverses politiques de justice sociale implémentées au sein de l'aire urbaine perpignanaise. Ils ont également proposé plusieurs mesures visant à renforcer la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine.

II.2.1. Principales politiques de justice sociale mises en œuvre sur le territoire

Les politiques de justice sociale mises en œuvre au sein de l'aire urbaine de Perpignan sont de divers ordres. Elles sont d'une part en lien avec la politique tarifaire, et d'autre part sont relatives aux politiques d'accessibilité territoriale, notamment des quartiers prioritaires, ainsi qu'à l'accès au réseau urbain par les PMR.

II.2.1.1. La politique de tarification sociale à l'échelle de l'agglomération et du département

Tarification sociale sur la base du statut de l'individu

Sur le plan tarifaire, plusieurs acteurs mettent en exergue les différentes tarifications sociales en vigueur au sein de l'agglomération perpignanaise. En effet, PE1 évoque l'existence d'une gratuité des transports publics pour les personnes âgées non imposables, PT1 parle de la gratuité pour les personnes âgées sous conditions de ressources, à faibles revenus et invalides. Et PEx1 mentionne l'existence d'une tarification sociale pour les personnes âgées et handicapées.

PT1 affirme aussi avec PT2 que la tarification commerciale en vigueur au sein de la Communauté urbaine fait partie des plus basses de France et de Navarre, étant par conséquent abordable pour les personnes à faible revenu. PEx2 est également sur cette position d'une politique tarifaire avantageuse par rapport aux autres agglomérations de même taille, bien qu'il considère que celle-ci soit limitée par le peu d'effort budgétaire des autorités locales.

« Sur maintenant l'inclusion sociale, la clientèle précaire a déjà une tarification qui figure parmi les plus basses de France et de Navarre. Et par-delà le ticket à l'unité qui n'est finalement pas beaucoup plus cher que ce qui se passe ailleurs, sur toutes les formules d'abonnement, sur l'abonnement scolaire annuel (...). On est très en dessous de ce qui se passe par ailleurs. Ensuite, on a identifié des cibles, des clientèles sur lesquelles on voulait faire un effort particulier, donc déjà sur les personnes âgées ou invalides, ou à faibles revenus, on a en fait une gratuité totale, qui représente un coût d'environ 800 000 euros par an : il faut qu'elles aient plus de 65 ans, bien entendu le chef d'entreprise qui a plus de 65 ans et qui a 7 000 euros de retraite, lui il n'a pas la gratuité. Mais sur condition de ressources, la personne a la gratuité, également si elle a plus de 65 ans et qu'elle est invalide, elle a la gratuité. Donc cela en fait en termes d'usage, ça représente à peu près 800 000 euros de gratuité qu'on donne à la population par an. »

PT1 [Cœur urbain]

Bus interurbains à 1 euro : une tarification commerciale à impact social

D'autres acteurs soulignent la tarification sociale en vigueur au niveau du Département des Pyrénées-Orientales. En effet, ceux-ci évoquent la politique du bus à 1 euro mise en œuvre par le Conseil Départemental, et qui est pour eux une mesure sociale incitative. PT2 et PEx3 précisent toutefois que malgré cette tarification incitative, le réseau départemental est peu efficace, et possède une moins bonne desserte que le réseau de l'agglomération de Perpignan. PT4, Chef du service mobilité du réseau sur le Département des Pyrénées-Orientales, confirme l'attractivité de la tarification du bus à 1 euro du département.

« Oui, complètement, c'est quasiment la gratuité, et là ça marche très bien et notamment pour les communes périphériques. On a pas mal d'étudiants qui prennent ou même de collègues qui prennent le bus en 1 euro, et effectivement c'est incitatif. Le problème, c'est que le bus à 1 euro, c'est un bus de type rural qui vient des communes rurales ou périurbaines, donc il y en a un le matin, un le midi, et un le soir. C'est un car, en fait »

PEx3 [Quartiers prioritaires]

PA4 et PEx2 mentionnent par ailleurs des tarifications de trains à 1 euro sur certains tronçons du territoire qui, pour PA4, est un marqueur social et politique du territoire, notamment au niveau du Département.

II.2.1.2. La desserte efficace des quartiers à habitats sociaux

Plusieurs acteurs évoquent comme mesure participant à la justice sociale la desserte efficace par des lignes structurantes des quartiers à habitats sociaux du cœur urbain, où on retrouve aussi selon PEx2 plusieurs pôles générateurs de déplacements tels que l'hôpital et les

lieux de formation. Selon PEx3, il existe dans ces quartiers une problématique d'exclusion des populations gitanes qui y résident, qui utilisent peu le transport public et davantage la voiture. PEx4 précise quant à lui que certains secteurs de ces quartiers sont mal desservis, malgré qu'ils se trouvent en zone dense, rejoignant en cela la priorité exprimée par PT3 qui considère que les lignes structurantes qui traversent le cœur urbain passent à la marge de certaines zones des quartiers sociaux.

PE1 et PT1 mettent quant à eux en avant la navette gratuite qui relie les deux principaux sites universitaires de l'agglomération, dont l'un se situe en plein cœur du quartier social « St Jacques ». La gratuité de cette navette permet selon eux d'attirer la clientèle dans le transport public, notamment les jeunes étudiants. Ainsi, cette politique de gratuité est davantage envisagée par ces deux acteurs comme des incitations mises en place pour rendre le réseau plus attractif et accroître son usage, bien qu'elle puisse être considérée comme une incitation sociale à prendre le transport. De ce fait, du point de vue de ces acteurs, c'est moins une mesure sociale qu'une mesure d'attractivité du territoire.

« ...ensuite, on a tout un tas de services qui sont gratuits, en accompagnement notamment de la dynamique économique du territoire, donc il y a la navette gratuite du centre-ville de Perpignan, c'est une navette qui fonctionne de 7h le matin, à 20h le soir, qui passe tous les quarts d'heure, sur tout le centre-ville de Perpignan, et en particulier dans les quartiers de l'hyper centre historique prioritaire, et reliée également à la gare. On lève la main, la navette s'arrête. On a aussi pour accompagner les étudiants, une navette qui assure le lien entre les deux sites universitaires de la ville, dont l'une se situe en hyper centre historique, et qui est également gratuite. »

PT1 [Cœur urbain]

II.2.1.3. Accessibilité des PMR des bus de l'agglomération et systèmes de transport pour PMR

Bonne accessibilité des PMR des bus urbains et faible accessibilité des cars départementaux selon les acteurs

Pour ce qui concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, PT1 affirme que l'accessibilité des PMR des bus urbains est non seulement une priorité au sein de l'agglomération, mais qu'elle est bonne. Selon lui, un schéma directeur d'accessibilité a été mis en place depuis 2013, dont la programmation pluriannuelle s'étale sur 4 ans et mobilise plus 2 millions d'euros d'investissement au total. Le but de cette politique est de mettre en accessibilité 80 arrêts sur les 4 ans, en plus des arrêts déjà accessibles. Celui-ci souligne également que ce schéma a été construit avec les associations de personnes à mobilité réduite,

en considérant de manière prioritaire la fréquentation de l'arrêt, et le fait qu'il soit ou pas à proximité d'un EHPAD ou d'établissements recevant des publics à mobilité réduite. Cela est confirmé par PA1, représentant d'une association de personnes en situation de handicap, qui atteste que la majorité des arrêts de bus de l'agglomération est accessible.

D'autres acteurs partagent ce même avis d'une bonne accessibilité pour PMR des bus de l'agglomération, bien que PA2 précise toutefois que cela est vrai en théorie et pas nécessairement en pratique, du fait notamment d'un manque de formation des chauffeurs. PA3 témoigne pour sa part qu'il y a un réel effort de mise en accessibilité des bus de PMM, avec notamment l'instauration d'une synthèse vocale dans les bus, mais souligne néanmoins que cet outil reste encore mal réglé, avec des annonces sonores qui sont soit trop fortes soit trop faibles.



Photo 6: Accessibilité des PMR des Bus Sankeo (Source : Auteur)

Faible accessibilité du mobilier urbain aux PMR de l'agglomération et du département selon les acteurs

Pour PEx1, il y a très peu d'aménagements de la voirie pour PMR au sein du département (hors et dans l'agglomération de Perpignan). Selon lui, la priorité des transports interurbains est davantage donnée à la résorption des inégalités territoriales avec le bus à 1 euro, et moins sur le handicap. Pareillement, PEx3 souligne la faible accessibilité de l'espace public aux PMR au sein de l'agglomération, et PA1 mentionne quant à lui celle des bus et arrêts départementaux, ainsi que le peu de lisibilité générale des projets de mise en accessibilité à venir.

PT4 précise sur ce volet le cadre de la loi de 2005 et du schéma directeur d'accessibilité mis en place par la Région, à partir duquel tout nouvel arrêt sera mis en accessibilité. Pour lui,

le renouvellement de la flotte se fera avec les nouveaux cars qui seront tous accessibles. Cependant, PE2 précise que pour le moment, il n'y a pas de dépôt de projet de mise en accessibilité au niveau du département.

« Après, la question aujourd'hui, le Département est plus en retard sur la mise en accessibilité, à la fois de son matériel roulant, on parle de cars, avec l'objectif systématiquement dès lors qu'il change de cars de les mettre accessibles, mais on en est encore loin. Je pense que c'est 20%. Et puis les arrêts départementaux, n'en parlons même pas... Ils se sont focalisés sur les arrêts prioritaires, me semble-t-il, et même ces arrêts prioritaires, dans les villages, il y a encore beaucoup de boulot. Il y a la question des arrêts, il y a la question du cheminement pour arriver à cet arrêt, et ça, il y a encore un gros travail à faire, au niveau du Département. Et malheureusement, politiquement et au niveau des techniciens, on n'est pas sur la même logique de collaboration qu'on a avec l'agglomération, de travail en commun, c'est beaucoup plus compliqué avec le Département. »

PA1 [Suburbain]

Plus spécifiquement pour la ville-centre de Perpignan, PT3 évoque la mise en place de la *Mission Handicap*, qui est une plateforme d'association de personnes en situation de handicap chargée de veiller aux respects des normes d'accessibilité (notamment lors des aménagements urbains) au sein de la ville de Perpignan. Cependant, son action est fortement contestée par PA3 qui considère que les avis de certaines associations ne sont pas assez pris en compte.

Système TAD de l'agglomération et du département : deux systèmes indépendants ayant chacun ses propres problématiques selon les acteurs

Il existe aussi un service de transport de PMR appelé GIHP qui transporte sur l'agglomération les usagers à partir du moment où ils ont un taux de handicap supérieur à 80%. Pour PEx1, c'est un service qui semble bien fonctionner. Cependant, PA2 et PA3 précisent que la forte demande que connaît ce service est difficile à satisfaire, créant ainsi une saturation des demandes, avec d'importants délais d'attente (environ 3 semaines), et engendrant selon PA2 de l'isolement social.

D'après PA3, les chauffeurs qui assurent ce service sont plutôt bien formés, contrairement aux chauffeurs du système TAD du département qui n'ont pas reçu de formation en matière de transport des personnes en situation de handicap. Pour PT4, le système de TAD départemental fait partie des mesures compensatoires mises en place sur le département afin de pallier la faible couverture du réseau. Toutefois, il ajoute qu'il ne fonctionne pas sur l'ensemble du territoire départemental, du fait que certains maires ne se le sont pas assez appropriés, mais aussi parce qu'il y a des personnes qui préfèrent utiliser leurs véhicules, ou qui ont tout simplement pris l'habitude de ne pas se déplacer.

PE2 souligne que le système de TAD départemental prend en charge les personnes qui ont une carte d'invalidité de 80%, tous types de handicaps confondus, avec une prise en charge gratuite de l'accompagnateur selon PA1. Pour ce dernier, la tarification du TAD départemental est, à l'instar des bus départementaux, à 1 euro, avec des délais d'attente plus courts que le GIHP de PMM, qui ne prend en compte que les handicaps moteurs et visuels selon PA2. Ce système GIHP connaît selon lui des problèmes de saturation du service, et a dû ces dernières années augmenter sa tarification qui est passée de 1 euro à 2 euros le trajet selon PA3, et qui sera susceptible d'augmenter à 2,50 euros les prochaines années.

« Alors actuellement, en juin 2019, pareil les gens qui habitent la métropole, ils ont des bus à plancher bas adaptés, ou un système de réservation pour les PMR. Donc ça, ce n'est pas nous, c'est la Métropole. Les gens qui habitent hors Métropole, actuellement sur un appel téléphonique, la veille du déplacement, ils ont un taxi aménagé suivant le handicap qui vient les chercher au domicile et qui les emmène où ils veulent, mais aux horaires et sur les destinations des bus. C'est-à-dire qu'ils ne peuvent pas choisir à la demi-heure près leur transport, et on vient les chercher chez eux. Parce qu'on sait qu'entre chez eux et le point d'arrêt, il y a impossibilité souvent technique de se déplacer »

PT4 [Périurbain]

II.2.2. Solutions proposées par les acteurs pour améliorer la justice sociale

Les perspectives de solutions proposées par les acteurs pour améliorer l'impact des politiques de mobilité urbaine auprès des populations défavorisées relèvent d'une part de problématiques liées à la gouvernance entre AOM, et d'autre part des débats menés sur la gratuité dans les transports publics.

II.2.2.1. Favoriser une meilleure gouvernance et intermodalité entre AOM

En termes de solutions, PE1 et PT1 proposent la mise en place d'une politique d'intermodalité efficace capable d'améliorer la couverture du réseau de transport en commun sur l'ensemble de l'aire urbaine, et permettant au territoire d'être plus accessible, notamment au niveau de ses zones d'emplois. Cela passerait selon eux par une meilleure coordination entre les AOM présentes au sein de l'aire urbaine.

« On veut mutualiser les moyens avec le Conseil Régional, parce que c'est la Région qui a la compétence pour favoriser l'intermodalité entre les cars régionaux et les bus. Et ce n'est pas que l'intermodalité. C'est le fait à cause de l'application des textes de loi en France, aujourd'hui vous avez les cars de la Région qui passent par les communes de la Métropole, et qui ne s'arrêtent pas. Aujourd'hui, nous on autorise le fait qu'ils s'arrêtent, et à l'inverse on sort de notre territoire sur le secteur de la commune de Clair, pour aller desservir le centre commercial, parce que ça sert à nos usagers et que derrière en plus c'est le chemin pour aller jusqu'à l'extrémité nord de l'intercommunalité, c'est-à-dire à Bacarest notamment »

PE1 [Cœur urbain]

PE2 et PEx1 proposent ainsi qu'une réflexion soit menée autour de la gouvernance entre opérateurs pour une meilleure équité territoriale, mais aussi afin de développer les échanges sur le territoire (en particulier pour PE2). Pour PT4, une telle réflexion est en cours entre la Région et PMM, et permettrait d'avoir plus d'offres de services en fonction des besoins des usagers, telles qu'une billettique unique par exemple. PEx2 et PA1 précisent quant à eux que ces difficultés de cohérence entre AOM, en l'occurrence entre le Département (ex-autorité de transport interurbain) et la Communauté urbaine, étaient en partie alimentées par des divergences politiques qui existaient entre ces deux institutions.

PT3 propose de même la mise en place d'une carte multiservice pour étudiants, leur permettant de prendre à la fois le transport en commun, d'ouvrir un box vélo et de garer leur vélo. Selon lui, une telle carte préfigurerait le développement d'une application multiservice permettant de payer son titre de transport avec son smartphone, de calculer son itinéraire, de retirer son livre à la médiathèque, ou encore de louer son vélo.

II.2.2.2. Le débat sur la gratuité des transports publics

La question de la gratuité dans les transports publics est un sujet qui est en débat chez les acteurs consultés au sein de l'aire urbaine de Perpignan. Cette problématique est portée par plusieurs acteurs politiques et de la société civile, qui défendent une vision la plus inclusive possible de la mobilité. Mais cette vision est confrontée à une conception davantage axée sur la rationalisation budgétaire des investissements à allouer au réseau de transport en commun.

C'est ainsi que PE1 par exemple est contre la gratuité du transport du fait selon lui du coût que cela engendrerait pour la collectivité, bien qu'il soit satisfait de l'attractivité vis-à-vis des jeunes du service de navette gratuite mis en place dans les quartiers sociaux du centre-ville. PE2 et PEx3 sont par contre favorables à cette mesure, éventuellement étendue au ferroviaire pour PE2. Pour ce dernier, la gratuité est perçue comme une mesure sociale incitative permettant une mobilité pour tous, mais aussi comme un instrument de

développement économique du territoire favorisant l'accroissement des flux de déplacements et d'échanges.

« On veut la gratuité rapidement sur la Communauté urbaine. À la Région, le bus est déjà à 1 euro. Et sur la question des trains, s'ils devenaient les trains du quotidien, c'est à réfléchir. Dans tous les cas, il faudrait qu'il y ait une incitation sociale. Après nous, ce qu'on propose, c'est une réflexion, ce n'est pas un projet tout ficelé, nous on pense que ça serait bien, on le pose sur la table, on en discute et on voit, mais avec l'orientation et le but de faire que les gens prennent massivement le transport en commun »

PE2 [Aire urbaine]

PEX2 a une position plus nuancée basée sur l'adoption d'une tarification adaptée, ou sur la gratuité pour certaines catégories de populations bien spécifiques tels les chômeurs, les jeunes scolaires, les personnes âgées, ou les personnes à mobilité réduite. PEX4 quant à lui est plus sur une position d'efficacité de la desserte, que sur la gratuité des transports en commun. Quant à PA4, il n'est pas contre une telle politique, mais tient davantage à une participation de l'utilisateur afin de le responsabiliser. Il en est de même pour PT4 qui exprime la nécessité d'avoir un apport symbolique de l'utilisateur, même si celui-ci est minime, car selon lui le transport a un coût et l'utilisateur doit en prendre conscience.

CONCLUSION

La morphologie de l'aire urbaine de Perpignan dotée d'un cœur urbain dense et d'une périphérie diffuse, entraîne des difficultés d'accessibilité globale du territoire, notamment pour les ménages modestes. Ses zones périurbaines ont connu ces dernières années un accroissement démographique dû à un solde migratoire positif, qui génère d'importants flux de déplacements domicile-travail vers un cœur urbain concentrant l'essentiel des services présents sur le territoire. Cet accroissement démographique s'explique, en partie, par l'attrait du modèle pavillonnaire et la recherche d'un meilleur cadre de vie ainsi que par des tensions de plus en plus vives observées dans le centre sur le marché foncier et conduisant au développement des pôles d'habitat en première couronne et parfois même au-delà.

Or, l'éloignement du lieu de travail favorise l'utilisation de la voiture individuelle, et impacte aussi de plus en plus fortement le budget des ménages actifs et particulièrement les plus modestes. De même, le découplage de plus en plus affirmé des fonctions urbaines, ainsi que les difficultés des réseaux de transports collectifs à répondre à tous les besoins des mobilités des habitants, sont quelques-unes des causes qui expliquent le développement des

déplacements motorisés individuels, posant ainsi des défis en termes de promotion des mobilités alternatives. En outre, la fragmentation du territoire entre plusieurs intercommunalités (les communes imbriquées dans l'agglomération, mais n'y appartenant pas comme Pia et Clairac, et n'étant donc pas couvertes par une AOMU) ainsi que la faible coordination entre AOM, engendrent également des problèmes d'accessibilité territoriale. Enfin, le vieillissement progressif de la population ainsi que la pauvreté et le chômage des actifs, mettent en relief des problématiques liées à l'accès des PMR au réseau de transport en commun, et d'accès à l'emploi.

Par conséquent, certains acteurs perpignanais proposent, afin de rendre le réseau plus efficace et plus performant, une structuration des lignes de transport en commun en l'orientant prioritairement vers les principaux pôles générateurs de déplacements, permettant ainsi de desservir le plus grand nombre d'usagers tout en tenant compte des contraintes budgétaires. C'est le cas par exemple des acteurs PE1, PT1, et PEx1, qui se rapportent ainsi à une conception utilitaro-parétienne de la justice sociale. Ceux-ci souhaitent également promouvoir le transport en commun sur la base d'objectifs favorisant un cadre de vie agréable et durable, propice au développement économique du territoire. Ils portent dès lors un discours sur le développement des nouvelles mobilités, qui passeraient selon eux par l'utilisation du vélo, du covoiturage, ou de l'autopartage.

D'autres acteurs souhaitent quant à eux favoriser le développement du transport en commun afin de promouvoir une certaine équité territoriale à partir d'une meilleure desserte des zones périphériques, des quartiers à habitats sociaux, et des zones commerciales situées en proche périphérie du centre-ville : PE2 promeut par exemple le transport ferroviaire et la gratuité du transport en commun, PT3 est porté sur la desserte des quartiers à habitats sociaux et l'aménagement des pistes cyclables de ces quartiers, et PEx3 est également favorable à la gratuité du transport public. PA1 met quant à lui un accent particulier sur l'accessibilité par les ménages modestes des zones commerciales situées en périphérie de la ville-centre, et PA4 développe un discours très spécifique sur le rétablissement de la desserte d'un axe ferroviaire bien précis interrompue à la suite d'un accident survenu à Millas, et qui permettrait selon lui de faciliter la mobilité de certains usagers captifs (voir annexe 4). Dès lors, ces différents acteurs ont une sensibilité liée à une conception rawlsienne de la justice sociale, dans le sens d'une meilleure accessibilité territoriale et inclusion tarifaire des ménages défavorisés. Sur le plan de la motilité, quelques acteurs comme PT2, PA2, et PA3 mettent l'accent sur les faibles compétences et capacités que certaines catégories de populations fragiles, telles que les populations gitanes, ont de pouvoir utiliser le réseau de transport en commun. Ils ont ainsi un discours relevant d'une vision senienne de la justice sociale (voir annexe 4).

De manière globale, les trois grands enjeux qui se dégagent des propos des acteurs perpignanais enquêtés, se déclinent par ordre de priorités par les enjeux sociaux, ensuite économiques et enfin environnementaux. En effet, les acteurs perpignanais ont bien conscience de l'importance des enjeux environnementaux dans la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine, mais ceux-ci leur apparaissent secondaires face aux enjeux sociaux, et économiques liés à l'efficacité du système de transport. De plus, pour ceux qui mettent en avant ces problématiques environnementales, ils le font davantage comme un outil d'attractivité et de dynamique du territoire, que comme un outil de réduction de la pollution atmosphérique et d'amélioration de la qualité de l'air. Les enjeux de mobilité urbaine relevant des aspects sociaux correspondent à des mesures précises qui sont soit déjà mises en œuvre sur le territoire, soit proposées par les acteurs afin d'améliorer la prise en compte de l'équité sociale. Il en est ainsi des politiques de tarification et d'inclusion sociale telles que les tarifs sociaux ou la gratuité des transports en commun, et des mesures d'accessibilité territoriale comme l'amélioration de l'intermodalité ou de la gouvernance entre AOM de l'aire urbaine, dans l'optique de faciliter la mobilité des ménages modestes résidant en zone périphérique.

La mise en avant de ces différents enjeux par les acteurs interrogés est fonction de leurs représentations individuelles (fonctions, et/ou convictions politiques) qui influencent leur vision de la justice sociale. Il en est ainsi de l' élu PE2 qui s'appuie sur ses valeurs politiques pour définir ses préférences en termes d'enjeux de mobilité urbaine, notamment lorsqu'il promeut la gratuité du transport public ; ou encore des techniciens PT2 et PT4 dont les fonctions au sein de Perpignan Méditerranée Métropole et de la Région Occitanie influencent leurs priorités ; de même que certains acteurs associatifs tels que PA2 et PA3 appréhendent les enjeux de mobilité urbaine sous le prisme des objectifs de l'association qu'ils représentent.

Par ailleurs, un acteur peut développer différents éléments argumentaires renvoyant à plusieurs conceptions de la justice sociale suivant la thématique abordée. Il en est ainsi de PE2 dont la sensibilité se rapproche à la fois d'une vision rawlsienne de la justice sociale quand il promeut le développement des trains du quotidien afin de faciliter l'accessibilité des ménages ruraux modestes, et d'une conception utilitaro-parétienne, quand pour lui ces trains du quotidien doivent avoir pour objectif de favoriser les échanges et flux de déplacements sur le territoire nécessaires à son dynamisme économique. Cependant, il n'y a pas de déterminisme lié à un statut particulier d'un acteur et sa conception de la justice sociale. Ainsi, un élu, un technicien, un expert, et/ou un représentant d'association peuvent partager la même conception de la justice sociale et inversement.

On observe de même que les acteurs ancrés au niveau de l'aire urbaine, tels que PE2 et PEx1, développent une vision des enjeux de mobilité urbaine à cette échelle globale. D'autres

par contre ancrés par exemple sur le cœur urbain comme PE1 et PT1, ou sur la seule commune-centre de Perpignan tel que PT3, adoptent des priorités correspondant davantage à ces niveaux territoriaux. De même, certains acteurs ont une vision à l'échelle du seul périurbain, tel que PA4 qui porte comme enjeu prioritaire une thématique bien précise en lien avec son ancrage à cette échelle territoriale : cet enjeu est celui du rétablissement de la liaison entre Perpignan et Villefranche-de-Conflent. Par conséquent, ces différentes subdivisions territoriales conditionnent les priorités des acteurs, mais pas nécessairement leur vision de la justice sociale.

CHAPITRE VI : L'aire urbaine de Mons

La libéralisation des marchés de l'énergie en Europe occidentale ainsi que la pression croissante sur les entreprises (notamment pour des motifs environnementaux) ont conduit à une forte baisse d'activité dans certains secteurs devenus non compétitifs, telle que l'exploitation industrielle de la houille. Ainsi, certains bassins industriels de production ont progressivement connu, dans le courant de la seconde moitié du XXe siècle, une diminution de leur capacité productive, entraînant une détérioration des conditions sociales et économiques des populations. Cela a été le cas de la région belge Mons-Borinage qui faisait alors partie des principaux bassins d'exploitation du charbon en Europe. Dès lors, les questions sociales et économiques sont apparues au cœur des enjeux de développement de ce territoire faisant partie de l'aire urbaine de Mons.

Ces enjeux concernent divers domaines, dont particulièrement celui de la mobilité, que nous analysons dans ce chapitre sous le prisme de plusieurs éléments contextuels. Les 11 acteurs montois enquêtés priorisent trois grandes familles d'enjeux. Il s'agit, premièrement, des enjeux économiques, puis des enjeux sociaux et, enfin, des enjeux environnementaux. Ces trois catégories d'enjeux sont également appréhendées sur la base de l'analyse du discours des acteurs rencontrés et de leur perception de la justice sociale. Les éléments argumentaires que les différents acteurs enquêtés mettent en avant dans leurs discours, nous aident à déterminer leurs visions de la justice sociale, qui dépendent de leurs représentations individuelles. En effet, la manière dont ces acteurs abordent les différentes thématiques de mobilité urbaine et priorisent tel enjeu plus qu'un autre est fonction de leur statut, mais aussi de leur ancrage à un territoire particulier (aire urbaine, cœur urbain, quartiers sociaux, périurbain ou rural...).

Ce chapitre s'articule ainsi autour de deux principales sections. La première section énonce les éléments contextuels caractérisant l'aire urbaine de Mons et influençant la prise en compte de l'équité sociale (**Section I**). Cette première section est subdivisée en deux sous-sections, dont une exposant la morphologie (structure urbaine hiérarchique), la démographie et la fonctionnalité (économie dominée par les services) de l'aire urbaine montoise (**Sous-section I**), et une autre précisant son organisation territoriale et son système de mobilité (**Sous-section II**). Dans la seconde section, nous analysons le discours des acteurs (**Section II**). Celle-ci s'organise dans un premier temps autour des grands enjeux auxquels devraient répondre les politiques de mobilité urbaine du point de vue des acteurs rencontrés (**Sous-section I**) et, dans un second temps, des principales mesures de justice sociale que ceux-ci mettent en avant ainsi que les perspectives d'amélioration qu'ils proposent (**Sous-section II**).

I. Éléments contextuels caractérisant l'aire urbaine montoise

L'aire urbaine de Mons est un ensemble hétérogène constitué d'une zone densément peuplée que forme la région du Mons-Borinage, et de communes à densité plus diffuse. Sa population qui connaît une situation économique difficile marquée par un taux de chômage relativement élevé a toute même augmenté entre 2010 et 2016. Son économie s'est fortement orientée vers le secteur des services depuis l'affaiblissement de l'industrie sidérurgique à la suite de la libéralisation des marchés de l'énergie en Europe.

I.1. Morphologie, démographie et fonctionnalité urbaine et système de transport

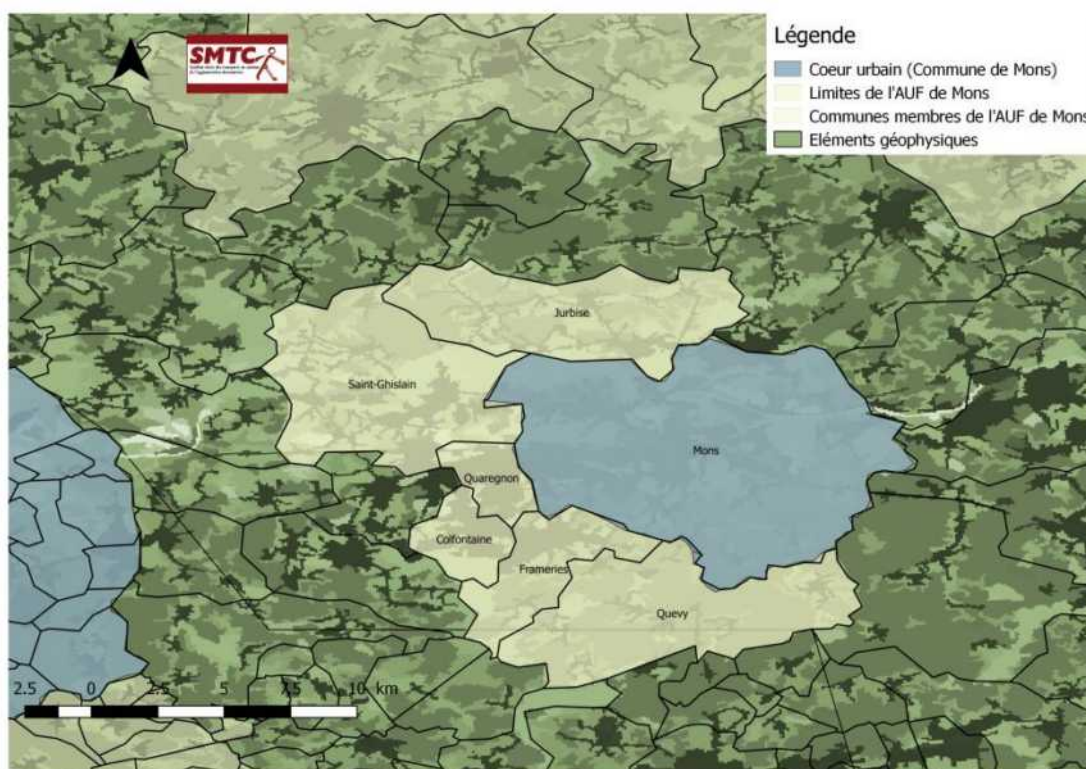
L'aire urbaine de Mons est une ville de type hiérarchique dont les conditions de vie des populations se sont fortement dégradées ces dernières années, notamment à la suite de la libéralisation des économies occidentales, qui a entraîné en Belgique la chute de certains secteurs d'activité tels que l'exploitation de la houille. Son système de transport est densément maillé au centre et dans certaines communes à l'ouest du territoire, appartenant notamment à la région du Borinage, ancien bassin de production de charbon.

I.1.1. Une AUF de type hiérarchique

Selon les données OCDE, l'aire urbaine de Mons est composée de 7 communes que sont les communes de Mons, Frameries, Jurbise, Quaregnon, Saint-Ghislain, Colfontaine, et Quévy (voir carte 5 ci-dessous). 3 de ces 7 communes à savoir Frameries, Colfontaine, et Quaregnon, situées en périphérie du cœur urbain que forme la ville-centre de Mons, constituent avec deux autres communes (Boussu et Dour) l'espace appelé région du Borinage. Cette région est aujourd'hui occupée par des friches industrielles et de nombreuses carrières (souvent anciennes mines et terrils). Les quatre autres communes appartenant à l'aire urbaine montoise que sont Mons, Jurbise, Saint-Ghislain, et Quévy, sont localisées en dehors de cet espace du Borinage. Et donc, dans un axe est-ouest, Mons forme avec cet espace un ensemble territorial hétérogène, avec tout autour un réseau dense et transfrontalier de villes petites et moyennes, dont l'agglomération de Louvière-Centre à l'Est.

Ce territoire s'étend sur 393 km² (Urban Atlas, 2012), et son cœur urbain comprend un intramuros centré sur le Mons historique à laquelle s'ajoutent plusieurs agglomérations suburbaines telles que Jemappes, Flénu, ainsi que des villages ou zones résidentielles secondaires. Sa zone d'influence est décentrée vers l'Ouest en direction du Borinage. On y trouve des quartiers ouvriers relativement denses qui sont devenus les faubourgs de Mons en raison de la disparition des activités traditionnelles, qui témoignent notamment du passé

charbonnier du Borinage. Certaines communes ont un niveau moyen d'urbanisation qui s'explique notamment par le fait qu'il s'agit souvent d'entités fusionnées relativement grandes et assez hétérogènes dans leur constitution.



Carte 5: Aire urbaine de Mons constituée autour de la commune de Mons (Source auteur à partir de Qgis et Copernicus)

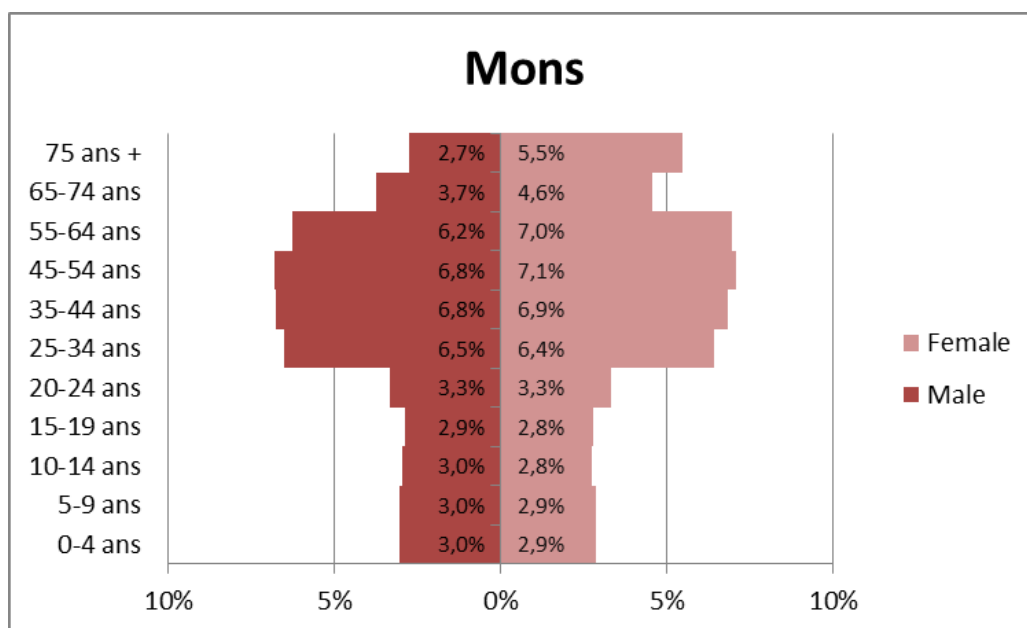
Le niveau de qualité de l'air ambiant au sein de l'aire urbaine de Mons pour la période 2017-2019 par rapport à la moyenne de la Région wallonne (dont l'indice est de 0) pour trois types de polluants parmi les plus problématiques en termes de santé humaine (ozone - O₃, oxydes d'azote - NO₂ et particules fines - PM), est de 0,28. Cette donnée est à analyser sachant que plus l'indicateur est négatif, meilleur est la qualité de l'air en référence à la qualité de l'air moyenne en Wallonie. Et plus l'indicateur est positif, moins bonne est la qualité de l'air dans l'entité en référence à la qualité de l'air moyenne en Wallonie (données Walsat)²⁷. De fait, la qualité de l'air au sein de l'aire urbaine de Mons est moins bonne que la moyenne de la Région wallonne.

I.1.2. Population urbaine

²⁷ Le portail d'informations statistiques locales sur la Wallonie

L'aire urbaine de Mons compte près de 198.418 habitants en 2016 (Eurostat, 2016). Les communes de Quaregnon, Colfontaine et Frameries appartenant au Borinage, sont définies comme étant des communes de $\pm 20\,000$ habitants présentant un niveau d'urbanisation nettement prononcé, ainsi qu'un certain niveau de centralité. Comme partout en Wallonie, elle fait face à un enjeu démographique caractérisé par l'augmentation de la population, l'allongement de la durée de vie, et la réduction de la taille des ménages. En effet, entre 2010 et 2016, la population de l'aire urbaine de Mons a connu une croissance démographique d'environ 3%, bien qu'elle ait vu tout au long de son histoire une évidente diminution globale de son niveau, due en particulier à une situation économique difficile.

En 2016, elle avait un taux migratoire²⁸ de 0,7 ‰ (données Walstat), déterminé sur la base d'un solde naturel qui oscille depuis 2010 entre des taux positifs et négatifs, conduisant à un dépeuplement progressif du territoire (données Eurostat). De plus, on observe également un vieillissement de sa population dû à la fois à la forte régression de la proportion de jeunes, et au gonflement des classes de la population âgée. En effet, le taux brut de natalité du territoire connaît une baisse continue depuis 2011, se situant légèrement au-dessus de 1‰ (données Eurostat).

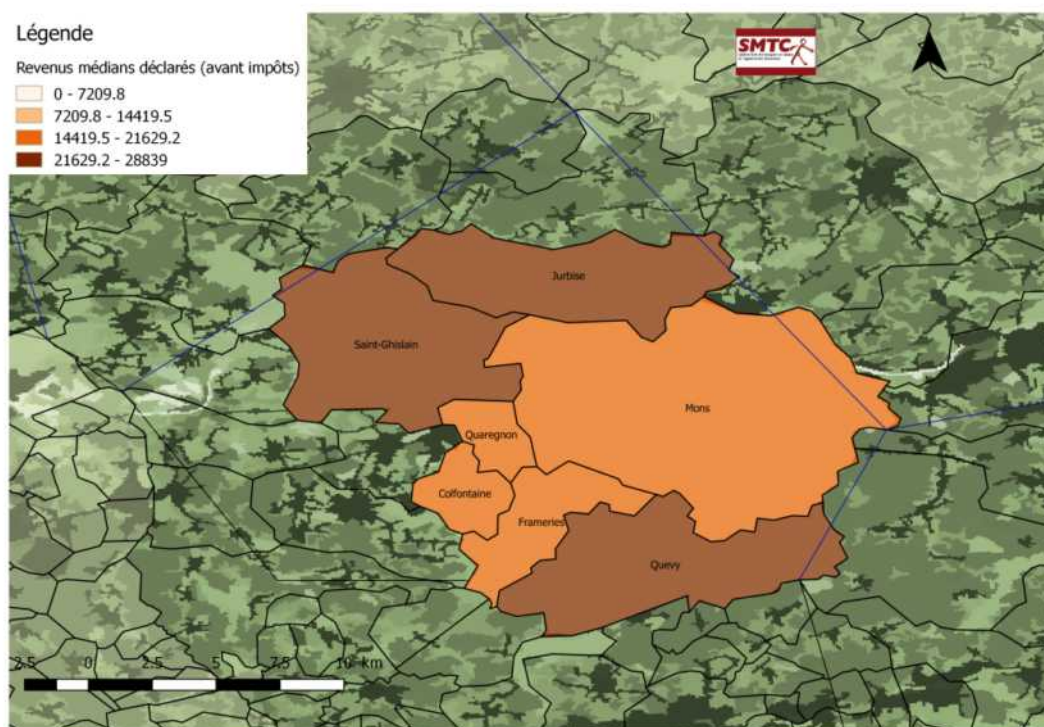


Graphique 3: Pyramides des âges de l'aire urbaine montoise (Source : Eurostat 2014)

Le niveau de revenus de la population de l'aire urbaine est le plus faible de la Région wallonne. Les ménages faisant partie du troisième quartile de revenus, calculés sur la base de leurs revenus médians déclarés (c'est-à-dire avant impôts), sont majoritairement concentrés

²⁸ Le chiffre de population au 1er janvier d'une année étant connu, on lui soustrait le chiffre de l'année précédente. Puis on retire au résultat la différence entre les naissances et les décès de l'année concernée qui forme le solde naturel. Et ensuite, on fait le rapport avec la population moyenne au cours de cette même année.

dans la Ville de Mons et la zone du Borinage. Et ceux du dernier quartile, soit les ménages ayant les revenus les plus élevés, se retrouvent dans les autres communes de l'aire urbaine (voir carte 6 ci-dessous).



Carte 6: Répartition des quartiles de revenus médians déclarés au sein de l'aire urbaine de Mons (Source auteur à partir de Qgis et de Walstat)

I.1.3. Activités économiques et fonctionnelles

Anciennement pilier de l'industrie sidérurgique européenne, l'aire urbaine montoise connaît aujourd'hui d'importantes difficultés économiques, notamment dans la zone du Borinage, avec un taux de chômage en 2016 de 12,9 %²⁹. Située dans l'Eurocorridor de la dorsale wallonne, l'entité urbaine de la ville de Mons joue le rôle de capitale administrative du Hainaut, de pôle économique d'envergure, de ville universitaire, et de référence internationale de la culture, ayant été élue capitale européenne de la culture en 2015. Depuis quelques années, la ville-centre de Mons met en avant plusieurs atouts de développement qui passent notamment par la promotion de la culture, le tourisme (site archéologique de « Spiennes », développement des nouvelles technologies sur le site des « Grands-Près », site minier du « Crachet »), et le commerce (centre commercial des « Grands-Près »).

²⁹ Données Eurostat

Elle est ainsi devenue progressivement une zone à caractère multifonctionnel, dans laquelle prédomine le secteur tertiaire (essentiellement public), qui recouvre 83% des postes de travail salarié présents sur le territoire. Avec près de 13% des postes de travail salarié, le secteur secondaire (industrie et construction) se situe en seconde position, devant un secteur primaire (agriculture, sylviculture et pêche) qui est très faible (Walstat, 2016). Ces emplois sont pour la plupart concentrés dans le cœur urbain (l'intramuros ou à proximité), qui focalise de fait une densité de déplacements domicile – travail : les emplois sont globalement localisés au centre et les habitants sont à l'Ouest (dans le Borinage). De fait, les communes périphériques ont une fonction essentiellement résidentielle, bien qu'on y trouve des centres urbains relativement importants, qui forment des noyaux secondaires de commerces et de services, et qui sont d'anciens noyaux de communes ayant été intégrés dans la ville en expansion à la suite d'un processus institutionnel de fusion des communes.

I.1.4. Le système des transports au sein de l'AUF de Mons

L'aire urbaine de Mons est aujourd'hui desservie par un réseau de transport en commun qui relie son pôle urbain central à ses différents pôles secondaires, lui conférant davantage les caractéristiques d'un réseau interurbain qu'urbain. Ce réseau s'articule largement autour des gares, notamment la gare Centrale de Mons qui est le principal pôle d'échange multimodal de l'aire urbaine. Avec deux axes ferroviaires convergeant dans le centre-ville de Mons (gare Léopold), celle-ci dispose d'une offre ferrée qui permet aux usagers de rejoindre les importantes villes belges (Bruxelles, Tournai, Namur, Liège, Charleroi) et européennes (Paris, Lille).

Une autre gare qui est une importante plateforme d'échange multimodale avec les bus est celle de Saint-Ghislain qui joue un rôle clé dans l'accessibilité du territoire. Deux Plans Communaux de Mobilité (PCM) et un Plan intercommunal de mobilité (PCIM) sont actuellement en vigueur au sein de l'aire urbaine, dont le PCM de la commune-centre de Mons et de la commune de Saint-Ghislain, et le PCIM de Colfontaine, Quaregnon, et Frameries, qui intègrent également les communes de Bossu et Dour appartenant à la zone du Borinage. Ces plans définissent les objectifs et programmes d'actions constitués de mesures physiques (aménagement, signalisation...) ou non physiques (amélioration de l'offre en transport public, communication...), et sont destinés à « *organiser et à améliorer l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités, tant pour les personnes que pour les marchandises, dans un souci de développement durable* »³⁰. Ils sont mis en œuvre par la commune, et pilotés par son conseiller en mobilité. En 2019, l'aire urbaine de Mons disposait de 49 conseillers en mobilité (CEM) formés (données Walstat).

³⁰ Article 1^{er} du Décret du 1^{er} avril 2004 du Gouvernement wallon relatif à la mobilité et l'accessibilité locales.

La grande partie de l'offre de bus est concentrée sur le centre-ville de Mons, et dans la zone du Borinage, notamment dans les secteurs denses non desservis par le train, qui est situé sur l'axe Mons – Saint-Ghislain. Cette offre permet à l'essentiel des secteurs habités de disposer d'un arrêt de bus à une distance raisonnable. Cependant, il est noté dans le Schéma d'Accessibilité et de Mobilité du territoire baptisé « Cœur du Hainaut » une absence de lignes fortes clairement identifiables et hiérarchisées, une forte dispersion de l'offre, et un nombre important de variantes d'itinéraires et d'horaires qui complexifie sa lisibilité. Certaines fréquences atteignent bien des niveaux élevés sur certains secteurs, mais cela n'est possible que grâce à une offre cumulée de plusieurs lignes. Ainsi, l'organisation actuelle de l'offre sur le réseau limite fortement son attractivité potentielle pour des usagers non captifs (SAM, 2014).

De plus, comme dans la plupart des villes intermédiaires, la part modale de la voiture occupe une place prépondérante avec un taux de 85% en 2011, devant la proportion des déplacements domicile-travail à pied (5%), et celle en transports publics (bus et train essentiellement) qui est de 4% la même année. Son niveau de motorisation nettement plus élevé dans les zones peu denses atteint en 2018 une proportion de 519 voitures immatriculées pour 1000 habitants. Dans l'intramuros, ce taux est faible et comparable à celui des secteurs moins favorisés de l'Ouest, mettant en évidence les différences d'équipement de la population au sein de l'aire urbaine.

Des liaisons du réseau autonome des voies lentes (RAVeL) sont également présentes sur les voiries communales, régionales, provinciales, et le long des voies d'eau et sur d'anciennes lignes de chemin de fer. Ce réseau est réservé aux modes actifs, à l'écart de la circulation motorisée. On peut citer par exemple la ligne 98 traversant le sud du Borinage. Actuellement, environ 59 km (données Walstat 2019) de RAVeL sont opérationnels au sein de l'aire urbaine de Mons. Elles donnent accès prioritairement à la gare et aux écoles. Cependant, la part modale des déplacements domicile-travail en vélo est très faible, avec un taux de 1% (Eurostat, 2011).

I.2. Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité

Les communes de l'aire urbaine de Mons se sont rassemblées autour d'une société de coopération intercommunale appelée « Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement du territoire (IDÉA) », qui a pour mission de coordonner et d'impulser les politiques d'aménagement de ses communes membres. Cette aire urbaine compte aujourd'hui sur son territoire deux autorités organisatrices de transport, que sont l'État belge qui gère le

transport ferroviaire, et la Région wallonne qui s'occupe du transport urbain et interurbain par bus.

I.2.1. Organisation territoriale de l'aire urbaine de Mons

La Belgique est constituée en trois Régions : la Région flamande, la Région wallonne et la Région Bruxelles-Capitale. Elle s'organise également en trois Communautés : la Communauté flamande, la Communauté française et la Communauté germanophone. Ces communautés ainsi que les régions formant les entités fédérées de l'État fédéral belge sont dotées de leur propre gouvernement et d'un parlement, à l'exception de la Communauté flamande qui a fusionné avec la Région flamande et a ainsi unifié ses institutions.

La structure de l'État belge se décompose aussi en trois échelons territoriaux, les deux derniers étant soumis aux autorités du 1^{er} échelon. Le 1^{er} échelon est composé de l'État fédéral, des 3 Communautés, et des 3 Régions, le 2^e échelon est formé par les 10 Provinces (dont 5 en Région wallonne) qui constituent le territoire national, et le 3^e échelon est formé par les 589 Communes du pays. L'aire urbaine de Mons fait partie de la Communauté francophone et se situe dans la Région wallonne. Sa commune-centre est actuellement le chef-lieu de la province de Hainaut, et son organisation territoriale s'appréhende autour de son appartenance à l'Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement du territoire (IDÉA), qui a initié en 2014 un Schéma d'Accessibilité et de Mobilité baptisé « Cœur du Hainaut, Centre d'énergies » (SAM, 2014).

I.2.1.1. L'Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement (IDEA) ou Territoire du « Cœur du Hainaut »

L'IDÉA regroupe 25 communes de la province du Hainaut, réparties sur un territoire de plus de 1.000 km² et comptant 516 000 habitants, soit 14 % de la population wallonne. Cette institution intègre l'ensemble des communes de l'aire urbaine de Mons, ainsi que d'autres communes de la Province du Hainaut. Ces communes se sont associées autour d'un projet de développement territorial intégrant plusieurs aspects, dont le domaine de la mobilité et de l'accessibilité.

L'IDÉA est notamment chargée des projets d'assainissement (traitements des eaux et des déchets, friches industrielles) d'une part, et d'autre part du développement des infrastructures (voies de communication, zones industrielles). Elle est à l'initiative d'un partenariat local d'acteurs politiques, économiques et sociaux, qui lui confère un rôle de coordinateur, d'ensembliser des diverses politiques, afin de se saisir et de porter les initiatives émergeant directement des autorités communales, d'associations citoyennes ou entrepreneuriales, ou de

démarches intrinsèques liées aux missions de l'Intercommunale. Dans le cadre de ses missions, elle a par exemple initié en 2014 un Schéma d'Accessibilité et de Mobilité, baptisé « Cœur du Hainaut, Centre d'énergies », dont l'objectif est d'améliorer le transport de personnes et de marchandises, et de faciliter l'accessibilité du territoire (SAM, 2014).

Ce schéma vise la définition d'une stratégie globale de mobilité à l'échelle des 25 communes membres de l'Intercommunale, formant le territoire du Cœur du Hainaut. Ses objectifs sont de définir les principes d'organisation et de fonctionnement des réseaux de transport qui permettront de favoriser une mobilité plus durable du territoire et d'accompagner son développement économique. L'IDÉA a également initié le projet Vhello qui consiste à mettre en place un nouveau réseau d'itinéraires cyclables de 880 km sur le territoire du Cœur du Hainaut, et qui sera rattaché à un ensemble de réseaux points nœuds comprenant plus de 41.000 km de tronçons balisés. Le projet "Cœur du Hainaut, Centre d'Énergies" prévoit aussi une réorientation de l'urbanisation s'articulant autour d'axes de transport de bus à haut niveau de service. Un axe a été identifié sur l'aire urbaine de Mons : l'axe routier N51 reliant la commune de Mons et le Borinage.

I.2.2. Gouvernance et acteurs de mobilité au sein de l'aire urbaine montoise

Il existe au sein de l'aire urbaine de Mons deux autorités organisatrices que sont l'État fédéral belge qui a une compétence nationale sur la gestion et l'organisation du transport ferroviaire, et la Région wallonne qui organise le transport urbain et interurbain en bus.

I.2.2.1. L'autorité organisatrice de transport ferroviaire : l'État fédéral belge

Si les compétences en matière de transport sont depuis les années 1980 réparties entre les Régions et l'État fédéral, le transport ferroviaire reste une compétence fédérale. L'État belge a la tutelle sur la Société nationale de chemin de fer (SNCB), dont les compétences sur le transport en commun ferroviaire sont exercées par le Service Public Fédéral (SPF) Mobilité et Transports. Les missions de service public pour la SNCB sont fixées par la loi alors que les relations liant cette entreprise publique et l'État sont précisées dans un contrat de gestion. Ce contrat détermine comment les missions de la SNCB doivent être traduites concrètement sur plusieurs années. Il précise notamment les tâches de service public qui seront effectivement remplies par la SNCB, ainsi que les moyens financiers que l'État met à sa disposition pour les exécuter. Le SPF Mobilité et Transports et plus particulièrement la Direction générale de Politique de Mobilité durable et ferroviaire est chargée de préparer, évaluer, et de coordonner la politique ferroviaire. Il assure également la tutelle sur les deux entreprises publiques ferroviaires : le gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferroviaire belge Infrabel, et la

SNCB Mobility qui assure l'exploitation et la commercialisation du transport ferroviaire national de voyageurs.

Les sociétés du groupe SNCB exécutent plusieurs missions en matière d'intermodalité qui rendent possibles les déplacements combinés en mettant à disposition des équipements et des services adaptés. Il existe par exemple des titres combinés SNCB + TEC³¹ à des prix avantageux pour voyager sur les deux réseaux urbains et ferrés de la Région wallonne. Cependant, d'après le SAM (2014), on note une faible utilisation du réseau ferré dans la région de Mons. La fréquentation de la gare de Mons qui est de 8 500 montées / jr, ne représente qu'à peine 50% de celle de la gare de Namur, capitale de la Région wallonne, qui est plus de 17 000 montées / jr³². Cette faible fréquentation s'explique en partie selon ce rapport par un niveau de fluidité relativement satisfaisant sur son réseau routier, qui connaît peu de saturation. Mais une autre explication se trouve également dans la structure de la gare de Mons qui est actuellement en travaux et ne fonctionne qu'à 180° : la voie de chemin de fer crée des coupures sur le territoire qui la rend difficilement accessible. De plus, la partie sud de la région du Borinage n'a pas d'accès direct au réseau ferré, bien qu'il ait un bon accès au réseau de bus (SAM, 2014).

I.2.2.2. L'autorité organisatrice de transport urbain régional : la Région wallonne

C'est en 1988, au cours de la régionalisation de la Belgique, que la politique des transports urbains est transférée au niveau des Régions. La Région wallonne devient ainsi légalement l'Autorité Organisatrice (AO) et est par conséquent responsable de l'organisation et la réglementation des transports régionaux et urbains (bus essentiellement). Cette réglementation donne naissance sur le territoire wallon à un nouvel opérateur public des transports en commun, le Groupe TEC. Celui-ci est composé d'une société mère faisant office de holding, la Société Régionale wallonne du Transport (SRWT), et de 5 sociétés autonomes d'exploitation, les TEC (Transport En Commun), chacune responsable du transport public de personnes par route sur une province définie. La SRWT coordonne et contrôle les activités des cinq sociétés TEC en charge de l'exploitation du réseau. Le TEC Hainaut exploite en régie sous l'autorité de la Région le réseau sur la Province du Hainaut, couvrant donc l'aire urbaine de Mons. Ainsi, le Groupe TEC établit avec l'Autorité Organisatrice un contrat de gestion³³ qui fixe les principes relatifs à l'exploitation du réseau, le plan d'investissement,

³¹ Transport En Commun qui est l'opérateur public de transport urbain et interurbain sur l'ensemble de la Région wallonne.

³² Données 2009 voire 2007 disponibles auprès de la SNCB.

³³ Le contrat en cours présentement pour une durée de 5 ans est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

l'ampleur des subsides, la régulation des tarifs, et les bénéfices ou les sanctions qui dépendent du respect ou pas des objectifs fixés.

À la faveur d'une réforme initiée en 2018, le Gouvernement wallon crée l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT) au sein de l'Administration wallonne, qui est chargée de reprendre certaines compétences du Groupe TEC. Il fusionne ainsi les cinq sociétés TEC et la SRWT au sein d'une même entité, l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), dotée désormais d'un conseil d'administration unique. Le rôle de la Région est ainsi exercé d'une part par le Gouvernement wallon qui définit la stratégie politique de la mobilité sur le territoire wallon et, d'autre part, par l'Administration wallonne ou Services Public de Wallonie (SPW) qui est l'Autorité Organisatrice du Transport qui assure désormais les missions de régulation, d'organisation et de surveillance des systèmes d'exploitation du transport public de personnes dévolues à l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW).

L'offre de transport dans la province du Hainaut repose sur un réseau organisé autour de 106 lignes et 2762 arrêts auxquels s'ajoutent quelque 300 circuits journaliers de transport scolaire, une offre spécifique à destination des personnes à mobilité réduite assurée par 9 associations³⁴ et trois Proxibus adaptés aux besoins des zones rurales. Le TEC Hainaut assure la desserte en transport en commun sur un vaste territoire qui s'étend dans les trois régions du Hainaut dont le Mons Borinage (52 lignes), le Centre (20 lignes), et le Hainaut occidental (34 lignes). Le nombre de voyages effectués par an et par habitant pour le TEC Hainaut³⁵ est de loin le plus bas des cinq provinces wallonnes, près de 25% inférieur à la valeur du TEC Namur-Luxembourg qui dessert pourtant les secteurs les moins denses, et près de 3 fois plus faible qu'à Liège (SAM, 2014). Les recettes de trafic du Groupe dans cette province en 2018 s'élevaient à 17,9 millions €, en progression de 1,02 % par rapport à l'année précédente.

Le TEC Hainaut propose aussi des circuits urbains dans l'intramuros de la commune de Mons. Le réseau urbain montois est ainsi composé de deux circuits urbains qui desservent le cœur historique de Mons, City'R et City'O, incluant une extension à la proche périphérie sud du territoire sur le secteur d'Hyon. Il propose également deux lignes côté "nouvelle ville" : le « Bus 50 » desservant le secteur dit « Grand Large » et celui dit « Piscine » où on retrouve les zones boisées de la ville, et le « Bus 60 » vers la zone dite « Grands Prés », qui est le secteur commercial de la commune. En dehors de ces navettes de Mons intramuros, aucune ligne ou presque du réseau de bus dans le Hainaut n'offre un cadencement à 20 minutes ou mieux (SAM, 2014).

Sur le plan tarifaire, des réductions (tarifs préférentiels et gratuits) sont offertes à certaines catégories de citoyens : la tarification spéciale sur la base de critères sociaux ne

³⁴ 44 communes sur 50 sur le périmètre d'exploitation du TEC Hainaut sont desservies par ces neuf partenaires.

³⁵ Les données ne permettent pas de distinguer l'aire urbaine de Mons de la Province du Hainaut.

concernant que les personnes à très bas revenus ou ayant un statut social spécifique ou statut BIM (Bénéficiaires d'Intervention Majorée), telles que les personnes âgées, en situation de handicap, les personnes bénéficiant de l'aide sociale, ou encore les familles nombreuses. Les anciens combattants, victimes de guerre et leurs ayants droit bénéficient également de la gratuité des transports publics. De plus, entre 1999 et 2015, la commune de Mons a financé la mise en place de deux circuits de minibus gratuits dans son centre-ville. Ces deux circuits ont été remplacés par les quatre circuits urbains mentionnés plus haut (City'R, City'O et Bus 50, Bus 60) qui desservent désormais le cœur historique de Mons.

Quant à la mobilité en vélo, bien que la situation diverge fortement d'une commune à l'autre, elle est actuellement peu développée au sein de l'aire urbaine. L'absence d'itinéraires et d'aménagements cyclables définis rend l'utilisation de ce mode de déplacement peu encourageante et dangereuse pour certaines catégories d'utilisateurs (SAM, 2014). Plusieurs associations, telles que le Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ) et l'association Pro Vélo, sont en partenariat avec la commune de Mons afin de donner la possibilité aux habitants de louer les vélos à assistance électrique et classique. Sur le plan de l'accessibilité des PMR, le Groupe TEC a signé en octobre 2013 une convention avec le collectif CAWAB³⁶ regroupant les principales associations de défense des personnes à mobilité réduite. Cette convention a permis d'adopter un guide de bonnes pratiques d'accessibilité que le groupe s'est engagé à respecter. Dans ce cadre, 21 lignes et circuits ont été audités et une trentaine de points d'arrêt situés entre Mons et La Louvière (à l'est) ont été aménagés entre 2017 et 2018.

De manière générale, l'aire urbaine de Mons est une ville intermédiaire dotée d'une forme urbaine hiérarchisée, et dont la taille démographique s'apparente aux villes de ce type. Elle a été l'un des principaux pôles d'exploitation de la houille d'Europe, mais a connu une importante détérioration de son système productif à la suite du déclin de cette industrie. Ce déclin a eu de fortes conséquences économiques et sociales, et aujourd'hui, ce territoire fait partie des territoires les plus défavorisés de Belgique. Son économie est dominée par le secteur des services. Elle est recouverte par deux principales autorités organisatrices de mobilité aux compétences bien distinctes. Il s'agit premièrement de l'État fédéral belge qui est compétent sur le transport ferroviaire, et de la Région wallonne qui a une compétence sur le transport urbain et interurbain au travers de son opérateur public TEC Hainaut. Elle fait partie de l'IDÉA, qui est une structure intercommunale de développement qui mène des actions dans le domaine de la mobilité et de l'accessibilité. La seconde section de ce chapitre monographique mettra en évidence l'analyse du discours des acteurs rencontrés dans le cadre des enquêtes de terrain effectuées dans ce territoire.

³⁶ Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles

II. Discours des acteurs de l'aire urbaine montoise

Cette section repose sur l'analyse du discours de 11 acteurs montois de la mobilité. La répartition fonctionnelle et territoriale des acteurs interrogés est donnée dans le tableau 6 ci-dessous. La première phase des entretiens menés avec les acteurs montois nous a permis d'identifier les principaux enjeux auxquels devraient, d'après eux, répondre les politiques de mobilité urbaine au sein de l'aire urbaine montoise (**II-1**). Les deuxième et troisième phases des entretiens nous ont permis, par la suite, de dégager les enjeux spécifiques de justice sociale présents sur le territoire ainsi que les perspectives de solutions proposées pour en améliorer l'impact auprès des habitants, en particulier les plus défavorisés (**II-2**). Enfin, dans une partie conclusive du chapitre, les éléments argumentaires développés par les 11 acteurs montois interrogés et les mesures de transport mises en avant nous ont servis à déterminer les grands principes de justice sociale sous-jacents à leur discours.

| Fonction | | Élus (ME) | Techniciens (MT) | Experts (MEx) | Associations (MA) |
|---|---------------------------------------|-----------|------------------|---------------|-------------------|
| Niveau Territorial | | | | | |
| AUF ou ville intermédiaire | | | 4 | | 1 |
| Cœur urbain de l'AUF | Ville centre | 1 | 1 | | 1 |
| | Suburbain ou 1 ^{re} couronne | | | 2 | |
| | Quartiers à habitats sociaux | | | | |
| Périurbain ou 2 ^{de} couronne de l'AUF | | | 1 | | |

Tableau 6 : 11 acteurs rencontrés au sein de l'aire urbaine montoise

II.1. Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs

Les grands enjeux mis en avant les acteurs montois rencontrés sont premièrement les enjeux économiques qui sont priorisés par 6 acteurs, ensuite sociaux privilégiés par 4 acteurs, et enfin environnementaux portés par 4 acteurs montois également. Deux acteurs, MT1 et

MT2, portent simultanément deux grands enjeux. Il s'agit des enjeux économiques et sociaux pour le premier, et ceux économiques et environnementaux pour le second (voir annexe 5).

II.1.1. Enjeu économique

L'enjeu économique renvoie principalement ici à l'attractivité du cœur urbain que permettrait un réseau de transport en commun performant, ainsi qu'à une meilleure régulation du transport de marchandises. Il est porté par 6 acteurs montois.

II.1.1.1. Favoriser l'attractivité du cœur urbain grâce à un réseau de transport en commun performant

L'attractivité du cœur urbain que permettrait un réseau de transport en commun efficace et performant est une thématique centrale pour la majorité des acteurs montois, notamment dans un contexte de désertification des commerces de proximité du centre-ville. Celle-ci est priorisée par les agents du TEC Hainaut MT1 et MT4, dont les fonctions au sein de l'opérateur de transport en commun cadrent avec de tels objectifs de développer le transport en commun, et d'améliorer l'accessibilité du principal pôle de déplacements qu'est la ville de Mons. Toutefois, d'autres acteurs n'appartenant pas au TEC Hainaut, mais collaborant avec cette structure dans le cadre de projets de mobilité sur le territoire, portent également cet enjeu. Il s'agit en l'occurrence de MEx1 qui est responsable des questions de mobilité et d'accessibilité au sein du campus universitaire de Mons.

II.1.1.2. Favoriser et réguler le transport des marchandises

Le conseiller en mobilité de Mons, l'acteur MT2, privilégie de même cet enjeu économique sous l'angle de la régulation du transport des marchandises dans le cœur urbain. Toutefois, il est à noter que cette priorité relève d'un double objectif économique et environnemental, car en plus de sa fonction économique, la régulation des livraisons de marchandises dans le centre-ville de Mons participe aussi à préserver la qualité de l'air. La priorité donnée par MT2 à cet enjeu cadre avec ses missions de conseiller en mobilité, qui est notamment la mise en place du plan communal de mobilité de la ville de Mons, telles que définies dans le Décret du 1^{er} avril 2004 du Gouvernement wallon relatif à la mobilité et l'accessibilité locales.

II.1.2. L'enjeu social

Certains acteurs montois mettent en avant comme priorité la nécessité d'une bonne desserte du cœur urbain en transport en commun, notamment au bénéfice des populations modestes, ainsi que celle de la prise en compte par les politiques de transports des besoins multiples de mobilité des usagers, en particulier le week-end. Cela participe d'un enjeu social priorisé par 4 acteurs interrogés, qui s'illustre également au travers de l'amélioration de la mobilité des PMR.

II.1.2.1. Amélioration de l'accessibilité du cœur urbain en transport en commun pour les ménages modestes

Une partie de la population de l'aire urbaine de Mons vit en périphérie de Mons, notamment dans la zone défavorisée du Borinage, et ne dispose pas nécessairement de ressources suffisantes pour posséder une voiture leur permettant de se déplacer et d'accéder aux services désirés. Celle-ci peut donc se trouver captive des transports publics, et leur mobilité s'en trouver affecter si le réseau n'est pas assez opérant. C'est notamment ce que souligne spontanément MA1, un représentant associatif résidant dans le cœur urbain, qui met l'accent sur l'importance d'une bonne desserte en transport en commun du centre-ville, à partir des zones rurales périphériques, particulièrement au bénéfice des ménages modestes qui y vivent.

« La ruralité, c'est vraiment le gros souci. C'est que des personnes qui ont des soucis de mobilité et hors handicap, je pense aux seniors, je pense à des familles, des gens qui ont peu de revenus qui n'ont pas la capacité d'acheter une voiture. On voit les Gilets Jaunes qui manifestent pour cela. Mais ce problème de la ruralité est vraiment essentiel, moi j'ai fait le choix d'habiter en tant que mal voyant, d'habiter en centre-ville. Donc, j'habite juste ici derrière à 100 m du bureau. Pourquoi ? Pour avoir toutes les commodités. Mais tout le monde n'a pas cette capacité à venir en centre-ville, et n'a pas nécessairement le besoin ni l'envie de vivre autre chose... »

MA1 [Ville-centre]

La priorité de cet acteur se définit par une bonne desserte en transport en commun (bus et train) du centre-ville à partir de ses zones périphériques, octroyant de fait aux politiques de mobilité urbaine un objectif d'inclusion sociale et territoriale. De plus, nous pouvons noter qu'il est ancré géographiquement dans le cœur urbain de Mons, et cet ancrage participe à influencer sa sensibilité vis-à-vis de l'accessibilité de cette zone de l'aire urbaine.

II.1.2.2. Prendre en compte les besoins de mobilité multiples des populations

L'enjeu d'inclusion sociale par la mobilité est également évoqué spontanément par d'autres acteurs, tels que l'Expert-académique MEx2 qui travaille à l'Université de Mons. En effet, pour cet acteur, les habitants de l'aire urbaine de Mons et plus particulièrement ceux ayant des revenus modestes, ont des besoins de mobilité multiples, telles que faire des achats le week-end, ou aller dans un parc de loisirs un jour férié. Ces besoins devraient selon lui pouvoir être satisfaits par la collectivité. Or d'après lui, cette dernière se concentre davantage sur la satisfaction des déplacements domicile – travail et domicile - étude effectués en semaine.

« ...et un objectif aussi d'inclusion, et dans l'inclusion, il y a par exemple le fait d'une pérennité des transports en commun, d'une mobilité qui ne soit pas seulement pendant les semaines de travail. Mais qu'il y ait véritablement un service continu. Un service continu même le week-end, même le soir, qu'il y ait une insertion de ces questions de mobilité, pas seulement en lien avec les horaires de travail, mais avec l'ensemble de la vie »

MEx2 [Suburbain]

MEx2 pose ainsi comme priorité la nécessité de permettre à toutes les couches sociales de participer à la vie de la société, par le biais d'une mobilité qui ne soit pas uniquement liée aux déplacements professionnels. Pour lui, tout le monde devrait bénéficier des facilités de déplacements afin de satisfaire tous les types de déplacements, et en particulier le week-end : déplacements domicile-travail, domicile-école, domicile-loisir, ou encore domicile-achat.

II.1.2.3. Favoriser la mobilité des PMR et lutter contre l'autoconfinement territorial

Plusieurs acteurs montois portent comme enjeu des problématiques liées aux capacités de déplacements des individus à mobilité réduite. Celles-ci relèvent par exemple de la faculté pour des personnes se déplaçant en fauteuil roulant de pouvoir facilement circuler en ville. MT1, Directeur adjoint du TEC Hainaut, évoque cette thématique comme une priorité, pour qui l'amélioration de l'accessibilité physique du centre-ville devrait se faire pour toutes les catégories de populations dont celles des personnes à mobilité réduite.

De même, MA2, membre du collectif CAWAB, défend cette position en considérant également cette question comme un enjeu prioritaire. Cependant, les éléments argumentaires qu'il met à avant sont moins liés aux capacités physiques des PMR à circuler en ville telle que MT1 le fait, qu'à leur possibilité à accéder aux infrastructures de transport (bus et arrêt de bus notamment). MA1 quant à lui, qui appartient aussi au collectif CAWAB, priorise spontanément les enjeux liés à la motilité des individus. Mais contrairement à MA2,

l'argumentation qu'il met à avant est moins liée aux facilités d'accès aux infrastructures de transport qu'à l'aptitude ou la faculté pour un individu à envisager un projet de déplacement, et à éviter un autoconfinement territorial

II.1.3. Enjeu environnemental : la réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public entre les différents modes de transports.

L'enjeu environnemental dans les politiques de mobilité urbaine de Mons, tel exprimé par 4 acteurs montois consultés, s'articule autour de la nécessité de réduire la place de la voiture au profit des transports en commun et des modes doux ou alternatifs à la voiture. Il a pour but selon ces acteurs d'une part de lutter contre la dégradation de l'air engendrée par une pollution issue d'une forte utilisation de la voiture individuelle, et d'autre part de réduire la congestion automobile : la voiture individuelle occupant selon eux une place trop importante dans l'espace public.

Ces acteurs préconisent pour remédier à cette situation un meilleur partage de l'espace public entre tous les modes de transport, dont les modes doux et alternatifs à la voiture individuelle tels que le vélo, la marche, et bien sûr les transports en commun. C'est notamment un point central dans le discours de l'échevin en charge de la mobilité de Mons (ME), qui l'évoque spontanément et en fait une priorité.

« Il y a deux types d'enjeux : réduire le nombre de véhicules qui polluent en ville, c'est un enjeu prioritaire et pour cela il faut changer les mentalités, il faut d'abord donner la priorité aux piétons, aux vélos, aux transports en commun, puis seulement à la voiture. Pour le moment, c'est beaucoup trop la voiture en premier lieu, puis les autres. Le deuxième enjeu est la pollution qu'engendrent tous ces véhicules, la production des CO2, donc je crois qu'il faudra absolument se concentrer sur des véhicules beaucoup moins polluants »

ME [Ville-centre]

La volonté que manifeste cet élu montois de réduire la place de la voiture individuelle dans l'espace public et de promouvoir d'autres formes de mobilité alternatives et douces, s'explique en partie par son statut d'échevin en charge de la mobilité, qui lui confère la charge de développer l'utilisation des modes alternatifs à la voiture dans un objectif de développement durable, dans un contexte où le territoire connaît des niveaux de pollution de l'air supérieurs à la moyenne régionale. D'autres acteurs tels que les techniciens MT2 et MT6 qui sont respectivement les conseillers en mobilité de Mons et de Saint-Ghislain, et MT5, agent travaillant pour l'opérateur de transport en commun TEC Hainaut, expriment également de par leurs fonctions respectives les mêmes priorités. Pour ces acteurs, il est important de

rationaliser l'usage de la voiture sur le territoire et de développer un réseau cyclable sécurisé et continu.

II.2. Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration

En ce qui concerne les enjeux spécifiques liés à la justice sociale, les mesures qui existent sur le territoire et mises en avant par les acteurs montois sont de divers ordres. Celles-ci sont liées aux mesures tarifaires, à l'accessibilité des PMR très critiquée par les acteurs associatifs rencontrés, et à la promotion des mobilités douces comme moyen d'inclusion sociale et territoriale de certains publics modestes. Les acteurs montois consultés font aussi plusieurs propositions afin d'améliorer la prise en compte de la justice sociale, telles que la mise en place d'une tarification sociale sous conditions de ressources, ou encore l'amélioration de l'accès des PMR au système de transport en commun.

II.2.1. Principales mesures de justice sociale mises en œuvre sur le territoire

Selon les acteurs montois interrogés, il existe plusieurs mesures de justice sociale mises en place dans la mobilité urbaine de Mons. Les principales d'entre elles sont la tarification sociale et multimodale, un guide d'accessibilité pour PMR qui est complémentaire au système de TAD, et un système de mobilité douce perçu comme moyen d'inclusion de certaines catégories de population, en particulier les étudiants à faibles revenus.

II.2.1.1. Tarification sociale et multimodale

Sur les questions de tarification sociale, plusieurs acteurs montois rencontrés ont souligné le fait qu'il existait il y a quelques années, un système de minibus intramuros entièrement gratuit, mais qui est devenu payant aujourd'hui. L'échevin en charge de la mobilité ME et le Directeur adjoint du TEC Hainaut MT1, précisent que cette gratuité financée à l'époque par la commune de Mons, devenait de plus en plus difficile à supporter financièrement pour la collectivité, d'où sa suppression.

Cette mesure avait été accompagnée de tarifs sociaux en faveur de certaines catégories défavorisées, mis en place par le Groupe TEC sous l'autorité de la Région wallonne. En effet, pour MT1 et MT3 (agent au sein de l'AOT), le groupe TEC a mis en place un système de tarification préférentiel pour les étudiants, et les détenteurs de la carte BIM (Bénéficiaires d'une Intervention Majorée). MA1, membre du collectif CAWAB, témoigne quant à lui qu'en tant que mal voyant, il bénéficie lui-même de la gratuité du transport à la SNCB et au TEC. Son collègue MA2 au sein du même collectif, ajoute qu'il existe une tarification multimodale

qui permet à partir d'un seul support unique d'avoir séparément les titres de transport TEC, SNCB, et celui de la STIB (La Société des transports intercommunaux de Bruxelles), permettant ainsi d'utiliser les trois réseaux.

II.2.1.2. Système de TAD et guide d'accessibilité pour PMR

Presque la totalité des acteurs montois que nous avons interrogés est critique vis-à-vis des politiques d'accessibilité pour PMR mises œuvre au sein de l'aire urbaine de Mons. Beaucoup soulignent notamment qu'il est assez difficile pour les PMR, particulièrement ceux en fauteuil roulant, de circuler dans une ville historique comme Mons équipée de pavés datant du Moyen-âge. MT5, responsable des sous-traitants au TEC Hainaut, et ME, précisent toutefois qu'il existe un système de TAD porte à porte pour PMR géré par plusieurs associations et financé par le Groupe TEC, qui couvre toute la province du Hainaut. Cependant, bien que ce système soit considéré par plusieurs acteurs comme performant, MA2 remet en question son organisation. D'après lui, il ne favorise pas assez une accessibilité globale du territoire, du fait que les associations qui en ont la charge sont cantonnées à des secteurs territoriaux, ne pouvant pas aller d'un secteur à un autre.

De plus, les membres du collectif CAWAB rencontrés (MA1 et MA2), MT3 (agent au sein de l'AOT responsable du transport des PMR), et MT4 (agent du TEC Hainaut), précisent qu'une convention a été signée entre le Groupe TEC et le collectif, permettant la mise en place d'un guide de bonnes pratiques d'accessibilité dans lequel le Groupe TEC s'engage à rendre les lignes de bus accessibles dans des délais raisonnables. Selon MT1, les mesures d'accessibilité mentionnées dans ce guide sont progressivement mises en place selon la capacité d'investissement disponible du Groupe, en privilégiant la mise en accessibilité des lignes prioritaires desservant des pôles générateurs de déplacements, tels que les hôpitaux, ainsi que celles majoritairement utilisées par les usagers en situation de handicap.



Photo 7: Accessibilité basique pour PMR de l'arrêt du bus et du bus TEC Hainaut (Source: Auteur)

II.2.1.3. Les mobilités douces comme moyen d'inclusion sociale pour les étudiants à faibles revenus

En matière de mobilités douces, ME évoque la présence de l'association Pro Vélo dont l'agence est située au niveau de la gare de Mons, et qui fait la promotion de l'utilisation du vélo classique et à assistance électrique à des prix abordables, notamment vis-à-vis du public étudiant.

« Il y a une association qui s'appelle Pro vélo, qui est installée à la gare de Mons, qui loue des vélos. Vous pouvez descendre de train, louer un vélo, que ce soit un vélo normal ou un vélo électrique. Nous avons offert 100 vélos supplémentaires à cette association pour qu'elle puisse faire des locations long terme aux étudiants, 3 mois, 6 mois, 1 an, pour un prix dérisoire »

ME [Ville-centre]

En outre, selon MEx1, responsable des questions d'accessibilité sur le campus universitaire de Mons, des actions journée de mobilité ou formation en mobilité sont également implémentées dans les universités et les écoles du territoire. Ce dernier précise aussi qu'une convention entre le TEC Hainaut et le campus universitaire de Mons a été signée afin de promouvoir le covoiturage au campus et l'utilisation du vélo par les étudiants. Toutefois, il souligne le fait que malgré les efforts fournis, beaucoup restent encore à faire. Selon lui, il est nécessaire d'avoir une vision plus globale de la mobilité, à l'échelle de la commune de Mons, afin de rompre avec des politiques sectorielles qui se font à l'échelle d'une zone ou d'un secteur.

II.2.2. Solutions proposées par les acteurs pour améliorer la justice sociale

Les mesures de justice sociale proposées par les acteurs montois interrogés se réfèrent à diverses politiques telles que l'instauration de tarifs sociaux sous conditions de ressources, l'amélioration de l'accès des PMR au système de transport en commun, ou encore celle de l'accessibilité territoriale de manière générale.

II.2.2.1. Développer les tarifs sociaux sous condition de ressources

Certains acteurs, notamment ceux ayant des fonctions institutionnelles au sein de la commune (ME), du groupe TEC (MT1), ou de l'AOT (MT3), ne sont pas favorables à une gratuité totale pour les usagers de transport, mais davantage à la mise en place d'une tarification pour les plus fragiles en fonction des ressources. Cela permettrait selon eux de diminuer au maximum les coûts de fonctionnement inhérents à la mise en œuvre des politiques sociales dans la mobilité, et ainsi de conserver des capacités d'investissements futurs sur le réseau. D'autres acteurs tels que MEx1 qui, en plus de ses fonctions à l'Université de Mons, est également membre de la commission consultative, d'aménagement du territoire, et de la mobilité de la ville de Mons, est lui aussi pour des raisons de coûts contre une telle mesure de gratuité. Il précise ainsi que la capacité d'accueil des bus supporterait difficilement un afflux important d'usagers, et une mise en place de la gratuité dévaloriserait les transports publics : « *ce qui est gratuit n'a pas de valeur* », dit-il.

Par contre, MEx2, Enseignant-chercheur à l'Université de Mons et par ailleurs membre de l'équipe ayant travaillé sur la candidature de la ville de Mons pour être capitale européenne de la culture, est favorable à une telle mesure. Selon lui, cela créerait une dynamique dans le territoire et favoriserait l'inclusion de tous, tel que cela a été le cas en 2015 lors de la candidature de la ville de Mons pour les bus intramuros.

II.2.2.2. Amélioration de la mobilité des PMR

Selon le conseiller en mobilité de la commune de Mons MT2, il est important que les politiques de mobilité prennent en compte tous les types de handicaps. MT4 (agent du groupe TEC) ajoute que l'amélioration de l'accessibilité des PMR au système de transport en commun ne bénéficie pas qu'à ce type de population, mais aussi à l'ensemble de la clientèle, car elle favorise l'attractivité globale de la zone rendue accessible.

« Donc pour moi quand on parle d'accessibilité, c'est vraiment au sens général, avec une attention particulière pour les PMR quelles qu'elles soient, que ça soit les déficients visuels, les déficients moteurs, il faut que l'ensemble de ces personnes soient prises en considération »

MT2 [Ville-centre]

MA1 rappelle qu'à la faveur de la candidature de Mons pour être capitale européenne de la culture, une application multimodale (Urban Step) permettrait à l'utilisateur de transport de déterminer sa chaîne de déplacements, ainsi que les lieux potentiellement accessibles pour PMR.

II.2.2.3. Développer l'accessibilité territoriale au moyen des politiques d'intermodalité

Les deux représentants associatifs de notre échantillon de 11 d'acteurs montois, MA1 et MA2, proposent de promouvoir l'intermodalité afin de favoriser l'équité territoriale. MA2 souhaite notamment la mise en place d'une tarification intégrée multimodale par zone.

« Je sais que la STIB, la SNCB et le TEC travaillent à une tarification commune par zone. Ça, c'est la logique. Si on veut que les gens se déplacent et fassent du transport multimodal, il faut ça, il faut qu'on charge 50 euros sur sa carte et puis on se déplace sur tout un territoire, et prendre tous les moyens de transport, sans devoir se tracasser de recharger l'abonnement pour ci, l'abonnement pour ça. À la limite, ça pourrait même être louer son vélo, louer sa voiture, avec la même carte multiservice. »

MA2 [Aire urbaine]

Selon MT4, cette intermodalité est rendue difficile par le faible cadencement des trains, et leur mauvaise fiabilité horaire, qui ne correspondraient pas assez aux besoins des usagers, notamment ceux travaillant en horaires décalés (système des trois-huit). Pour cet acteur, cette situation est aussi causée par le manque de volontarisme des communes à installer des abris vélos, permettant de favoriser cette multimodalité, malgré les financements alloués à cet effet. MEx2 précise qu'au Canada par exemple, il est donné la possibilité aux usagers de transporter leur vélo dans le bus, facilitant ainsi les déplacements des périurbains.

CONCLUSION

L'aire urbaine de Mons est composée d'un cœur urbain qui concentre l'essentiel des emplois du territoire et d'une périphérie urbaine dont une partie est densément peuplée, la région du Borinage située à l'ouest du territoire. Les trois communes de l'aire urbaine appartenant au Borinage (Colfontaine, Frameries et Quaregnon) forment avec la ville de Mons et les communes de Saint-Ghislain, Jurbise, et Quévy, un espace hétérogène en termes de densité de population, de structure économique, et de desserte en transport en commun. Cet espace territorial connaît, depuis le déclin de l'exploitation industrielle de la houille à la suite de la libéralisation des marchés de l'Énergie en Europe, une situation économique et sociale difficile.

Les compétences de mobilité et d'organisation des transports sont exercées, au sein de l'aire urbaine de Mons, par l'État fédéral belge et la Région wallonne, respectivement dans le domaine du transport ferroviaire et celui du transport urbain et interurbain. Le réseau de transport en commun est relativement couvrant dans les zones densément peuplées du centre-ville et du Borinage où il y a des taux de motorisation faibles, mais est moins fourni dans d'autres zones plus étalées telles que les communes de Jurbise et de Quévy. Son organisation territoriale s'appuie sur l'Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement du territoire (IDÉA) qui a initié, en 2014, un Schéma d'Accessibilité et de Mobilité baptisé « Cœur du Hainaut, Centre d'énergies ».

En termes d'enjeux de mobilité, les 11 acteurs montois enquêtés priorisent des enjeux qui sont, d'abord, d'ordre économique puis environnemental et, enfin, social. Les enjeux d'ordre économique sont relatifs, selon les acteurs, à l'amélioration de la performance du réseau de transport en commun comme instrument d'attractivité du cœur urbain, et à la nécessité de réguler le transport de marchandises. Cette attractivité passe aussi, pour ME et MT1, par la nécessité d'adopter des politiques tarifaires qui ne réduisent pas les possibilités futures d'investissements dans le réseau. Les préoccupations d'ordre environnemental posées sont consécutives à la grande place prise par la voiture dans l'espace public, engendrant des problèmes de congestion automobile et de pollution atmosphérique. Le niveau de qualité de l'air ambiant au sein de l'aire urbaine de Mons pour la période 2017-2019 est supérieur à la moyenne de la Région wallonne (dont l'indice est de 0), soit 0,28, pour trois types de polluants parmi les plus problématiques en termes de santé humaine (ozone - O₃, oxydes d'azote - NO₂ et particules fines - PM). Les enjeux sociaux exprimés sont quant à eux liés à la faible accessibilité du centre et de la périphérie par certains ménages vulnérables.

Les éléments argumentaires développés en rapport à ces différents enjeux et la manière dont ils sont abordés permettent d'identifier le ou les visions de la justice sociale des acteurs qui les expriment. Celles-ci dépendent de leurs représentations individuelles, en lien avec leurs missions ou fonctions au sein de leurs structures d'appartenance respectives (Groupe TEC, AOT, Collectif CAWAB, communes...). Dès lors, la volonté que manifeste l'élu ME de réduire la place de la voiture individuelle dans l'espace public et de promouvoir d'autres formes de mobilité alternatives et douces s'explique, en partie, par son statut d'échevin de la commune de Mons en charge de la mobilité qui lui confère le rôle de développer l'utilisation des modes doux et alternatifs, dans un objectif de développement durable et d'attractivité du territoire. Il partage de ce fait une conception utilitaro-parétienne de la justice sociale (voir annexe 5). D'autres acteurs tels que les techniciens MT2 et MT6 qui sont respectivement les conseillers en mobilité de Mons et de Saint-Ghislain, et MT5, agent travaillant pour l'opérateur de transport en commun TEC Hainaut, expriment également de par leurs fonctions les mêmes priorités. Ceux-ci sont donc également proches de la même sensibilité utilitaro-parétienne. Cette conception de la justice sociale est également exprimée par les agents du TEC Hainaut MT1 et MT4, dont les priorités portant sur un enjeu d'attractivité du cœur urbain et d'efficacité du système de transport en commun cadrent avec leurs missions au sein de l'opérateur de transport en commun (voir annexe 5).

MA2 et MA1 qui sont membres du collectif CAWAB défendent de par ce statut l'amélioration de la mobilité des PMR, considérant cette question comme un enjeu prioritaire, et ayant quant à eux une sensibilité liée à une conception senienne de la justice sociale. D'autres acteurs se rapprochent davantage d'une vision rawlsienne de la justice sociale, tels que MEx2 qui, du fait de son expérience d'usager des transports en commun de Mons, met l'accent sur la nécessité de développer tous les types de déplacements (domicile – achat, domicile – loisir) et pas seulement celui domicile – travail ou domicile – étude, permettant ainsi de promouvoir l'inclusion sociale et territoriale de toutes les couches de la société (voir annexe 5).

Certains enjeux mis en avant dépendent de l'ancrage territorial de l'acteur interrogé, qui toutefois n'impacte pas nécessairement sa vision de la justice sociale. Ainsi, nous pouvons noter que l'ancrage de MA1 dans le cœur urbain montois lui confère une sensibilité vis-à-vis de l'amélioration de l'accessibilité de cette zone par les périurbains à revenus modestes ; ou encore le conseiller en mobilité MT6 de la commune de Saint-Ghislain qui développe des priorités essentiellement en lien avec cette commune située en périphérie urbaine de Mons. On note également que le Directeur adjoint du TEC Hainaut, MT1, développe perception globale des enjeux de la mobilité, notamment au niveau de l'aire urbaine, voire de la province du Hainaut, où il est ancré. Cependant, le rôle joué par l'ancrage territorial des acteurs n'est

pas toujours vérifié puisque certains acteurs ont une perception des enjeux de la mobilité allant au-delà de leur simple zone territoriale d'appartenance. Il en est par exemple, du conseiller en mobilité de la ville-centre de Mons MT2, qui appréhende les enjeux de mobilité à l'échelle de l'intercommunalité appelée « Cœur du Hainaut », car il est amené à collaborer avec des acteurs appartenant à ce territoire structuré autour de l'IDÉA, notamment dans le cadre de la mise en place du Schéma d'Accessibilité et de Mobilité baptisé « Cœur du Hainaut, Centre d'énergies».

CHAPITRE VII : L'aire urbaine de Norwich

L'aire urbaine de Norwich, comme toutes les autres villes européennes, a subi les effets de la crise économique de 2008. Aujourd'hui son économie présente toutefois un taux de chômage relativement faible par rapport aux autres villes européennes de taille comparable. Cette situation économique impacte l'action sociale des pouvoirs publics dans le domaine de la mobilité urbaine, à côté d'autres facteurs tels que la forme urbaine du territoire, sa démographie, ou encore sa fonctionnalité urbaine. La mobilisation de ces facteurs couplés à des critères liés à son organisation territoriale et son système de gouvernance de mobilité nous permet d'analyser la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité du territoire.

Cette analyse se fait à la lumière du discours des 9 acteurs de mobilité rencontrés dans ce territoire, et avec qui nous avons eu plusieurs entretiens semi-directifs. Ceux-ci ont mis en avant ce qu'ils considèrent comme faisant partie des principaux enjeux de mobilité urbaine auxquels devraient répondre les politiques publiques de mobilité. Il s'agit d'abord de l'enjeu social lié à l'amélioration de l'accès au système de transport pour les PMR ainsi qu'à celle de l'accessibilité territoriale (centre et périphérie) en transport en commun pour les ménages modestes. Il s'agit ensuite de l'enjeu économique en rapport avec la nécessité de disposer un réseau fiable qui dessert les principales zones d'emplois. Enfin, l'enjeu environnemental est principalement en lien avec la réduction de la place de la voiture individuelle comme moyen de lutte contre la congestion automobile et la pollution atmosphérique.

Ce chapitre se structure de la manière suivante. La première section caractérise l'aire urbaine de Norwich à partir d'un ensemble d'éléments contextuels (**section I**). Celle-ci s'articule autour d'une première sous-section portant sur les critères morphologiques, démographiques et fonctionnels de ce territoire (**I-1**), et d'une seconde sous-section portant sur son système de gouvernance territorial et de mobilité urbaine (**I-2**). La seconde section analyse le discours des 9 acteurs de mobilité consultés (**section II**). Une première sous-section présente les trois grands enjeux de mobilité urbaine mis en avant par ces acteurs (**II-1**). La seconde sous-section détaille les principales mesures de justice sociale appliquées au sein de l'aire urbaine ainsi que les propositions faites par les acteurs rencontrés et susceptibles d'améliorer leur impact (**II-2**).

I. Éléments contextuels caractérisant l'aire urbaine de Norwich

La prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine au sein de l'aire urbaine de Norwich s'analyse au travers de ses caractéristiques morphologiques liées à sa forme urbaine hiérarchisée, démographiques en lien notamment avec une population croissante dans les zones périphériques, et fonctionnelles du fait de la prédominance du secteur des services. Celle-ci peut également être appréhendée sous le prisme de son organisation territoriale et de son système de gouvernance de mobilité, dans un environnement politique et institutionnel où plusieurs échelons locaux se répartissent les pouvoirs et les compétences sur le territoire.

I.1. Morphologie, démographie, fonctionnalité urbaines et système de transport

L'aire urbaine de Norwich est caractérisée par un schéma d'itinéraires radiaux convergeant vers son cœur urbain densément peuplé, que constitue la ville-centre de Norwich, épousant ainsi sa forme urbaine de type hiérarchique. Sa population a augmenté ces 10 dernières années, principalement en zone périurbaine et rurale peu dense, bien qu'elle ait connu parallèlement une baisse de son taux de natalité. Son économie est basée sur le secteur des services, notamment commerciaux : Norwich fait partie des 10 principales destinations commerciales de Grande-Bretagne (NATS, 2013).

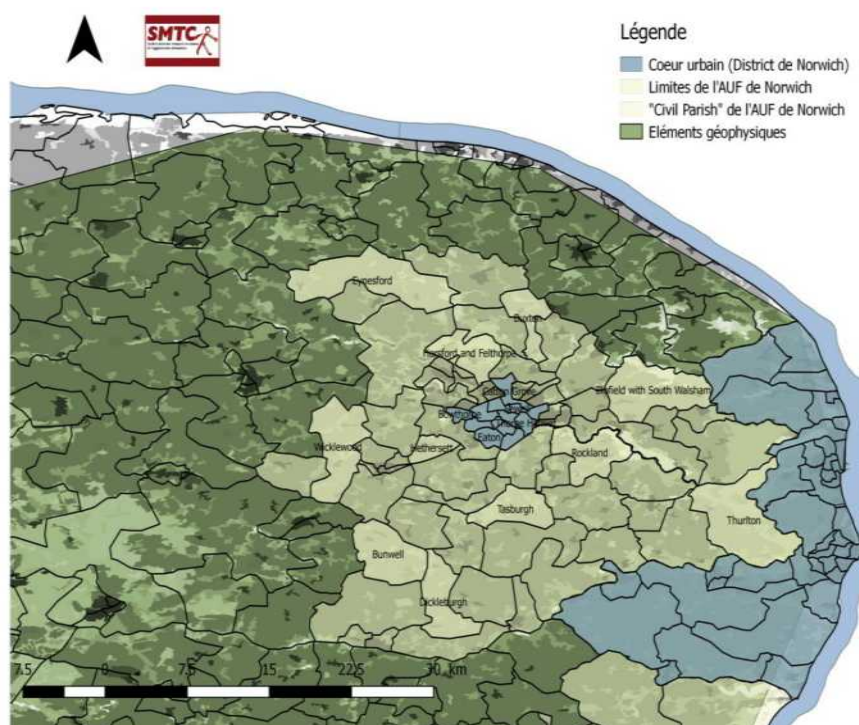
I.1.1. AUF de type hiérarchique et caractéristiques géophysiques et environnementales

L'aire urbaine de Norwich est un territoire d'une superficie de 1 502 km² (Urban Atlas, 2012) dont le cœur urbain, de forte densité par rapport à sa périphérie, se situe au confluent de trois fleuves principaux : le Yare, le Wensum et le Tas. Ces cours d'eau ont contribué à la prospérité de la ville depuis l'époque médiévale. Ils ont permis le développement d'une faune et de paysages de haute qualité, mais posent aujourd'hui des obstacles à la mobilité des habitants en limitant leur accessibilité à certaines zones résidentielles et récréatives. La ville comporte plusieurs parcs et zones boisées de valeur nationale et locale, appelés *Broads Authority area*, qui favorisent la pratique d'activités touristiques et de loisir (NATS, 2013 ; NALEP, 2018).

On peut constater en observant la carte 7 ci-dessous la centralité de son cœur urbain formé par la ville de Norwich (en bleu au centre)³⁷ qui est entourée de plusieurs territoires tels que Buxton, Rockland, Bunwell, Thurlton, Eynesford, ou encore Wicklewood. Sur le plan environnemental, la ville de Norwich est réputée avoir une qualité de l'air qui respecte les

³⁷ La zone en bleu à l'extrême droite de la carte ne fait pas partie de l'aire urbaine de Norwich.

normes européennes requises (NATS, 2013). Elle a notamment été élue, en 2006, Ville « la plus verte » de Grande-Bretagne³⁸, et en 2020, elle a remporté plusieurs prix environnementaux³⁹.



Carte 7: Aire urbaine de Norwich constituée autour de l'agglomération de Norwich (Source : Auteur à partir de Qgis et Copernicus)

I.1.2. Population urbaine

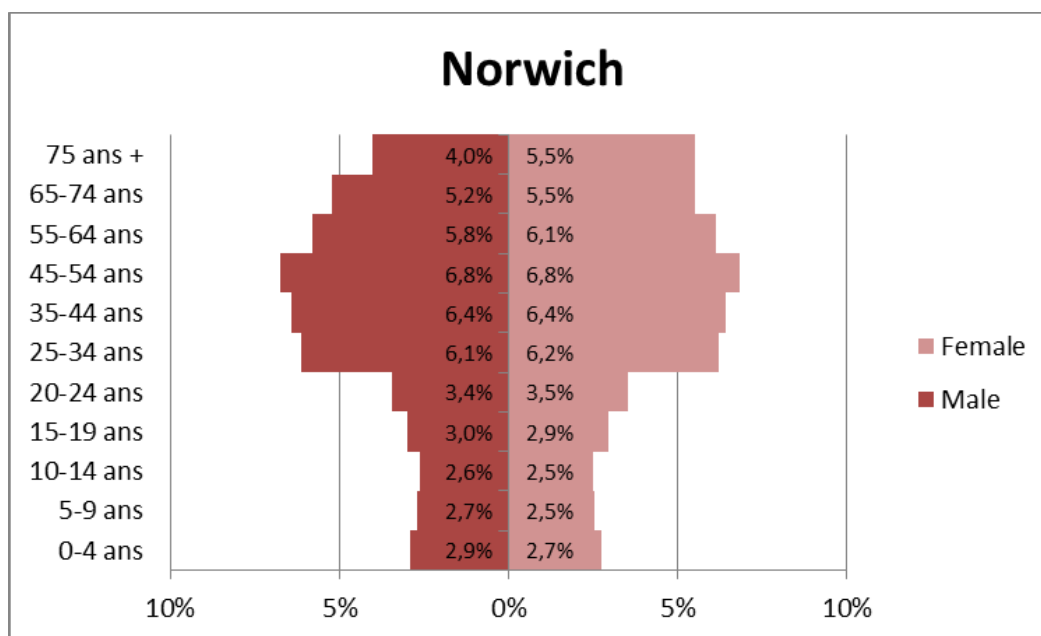
La population de l'aire urbaine de Norwich était de 398 922 habitants en 2016 (Eurostat, 2016). Elle a connu une tendance à la hausse d'environ 6% entre 2010 et 2016, mais a, dans le même temps, connu une baisse de son taux de natalité qui était d'environ 1% en 2018, avec un solde naturel qui n'a cessé de décroître. Cette croissance globale de la population est portée par un solde migratoire de 10,3 ‰ en 2016, qui s'est essentiellement faite dans les territoires suburbains et périurbains ; son cœur urbain ayant connu une réduction constante de son nombre d'habitants.

Ce déclin de la population dans le cœur urbain couplé à son augmentation à l'extérieur de cette zone affecte nécessairement la structure des déplacements au sein de l'aire urbaine, par

³⁸ Information prise sur le rapport Civitas, disponible en : <http://civitas.eu/city/norwich>

³⁹ Le premier prix d'un concours sur la protection de l'environnement dans la catégorie « Action pour le climat de l'année 2020 » lancée par le *Global Good Awards*

un accroissement possible des déplacements vers le centre-ville depuis les banlieues et les zones périurbaines. De plus, on peut également noter une augmentation globale de la population âgée de + de 65 ans, qui peut être liée à une forte installation des personnes à la retraite dans une région proche des côtes maritimes.



Graphique 4: Pyramides des âges de l'aire urbaine de Norwich (Source : Eurostat 2014)

Il est important de noter que nous sommes confrontés dans le cadre de cette étude à une insuffisance de données renseignées des revenus des ménages à l'échelle de l'aire urbaine de Norwich, contrairement aux trois autres aires urbaines analysées précédemment. Les données à disposition dans les bases britanniques sont essentiellement collectées au niveau national et régional. On observe par exemple la moyenne de l'indice du coefficient de Gini en 2016-2017, indiquée au niveau national, qui est de 34%. Il est également renseigné les moyennes hebdomadaires des revenus médians (ajusté au nombre d'individus dans le ménage) à l'échelle régionale, qui sont de 521 livres/semaine avant coût du logement, et de 447 livres/semaine après coût du logement, pour la Région *East of England* en 2014-2015-2016-2017. Nous ne disposons pas de données à l'échelle des Districts ou de l'aire urbaine de Norwich. Il nous est de ce fait difficile de déterminer la répartition des revenus des ménages à ces échelles, et a fortiori de les comparer aux trois autres aires urbaines de l'étude. Néanmoins, à partir des données Eurostat, on observe qu'en 2011 en moyenne 16% de la population de l'aire urbaine vivaient dans un logement social (données Eurostat), et principalement localisées dans le cœur urbain où se concentre l'essentiel des difficultés

sociales du territoire (faible niveau d'éducation et de formation, criminalité, niveau de santé, niveau d'emploi et de revenus) (NALEP, 2018).

I.1.3. Activités économiques et fonctionnelles

En tant que capitale du Comté de Norfolk, la ville-centre de Norwich (cœur urbain) remplit une fonction importante dans le Comté en fournissant une gamme de services liée à son statut de siège administratif et opérationnel pour un certain nombre d'institutions administratives et d'entreprises commerciales. La ville a, de plus, une valeur patrimoniale importante, et son centre-ville, en particulier, conserve de nombreuses caractéristiques historiques. C'est en effet la plus grande ville médiévale fortifiée d'Angleterre, avec plus de 1500 bâtiments classés, dont 32 églises pré-Réforme, un château normand, et deux cathédrales. Ainsi, le tourisme constitue une part importante de l'économie de la ville (NATS, 2013).

De fait, parmi les secteurs les mieux représentés au sein de cette aire urbaine, on retrouve le secteur tertiaire, qui représente 87% du total d'emploi sur le territoire en 2016. Le secteur secondaire représente le reste des emplois, et le secteur primaire (agriculture et pêche) est pratiquement inexistant. Son centre-ville est classé parmi les dix principales destinations commerciales du pays, en raison de la gamme et de la qualité de ses installations et services commerciaux. En termes de flux de mobilité, cela entraîne de fortes demandes de déplacements en direction du cœur urbain, qui se font pour la plupart en voiture (NATS, 2013).

Son taux de chômage relativement bas était de 4% en 2016 (Eurostat, 2016), et ses principaux sites d'emploi stratégiques tels que le « Norwich Research Park » comprenant des établissements de recherche, l'Université d'East Anglia, et l'hôpital universitaire de Norfolk et Norwich, sont pour l'essentiel situés en périphérie du centre-ville.

I.1.4. Le système des transports au sein de l'AUF de Norwich

Le service de transport en commun au sein de l'aire urbaine de Norwich fonctionne via un réseau routier radial depuis et vers le centre-ville, facilitant ainsi l'accessibilité physique des services et prestations qui y sont concentrés, grâce à un réseau qui y est plus dense. Les voyages de périphérie à périphérie se font avec difficulté, et passent nécessairement par une correspondance à partir du centre-ville. Certaines rues du cœur urbain sont piétonnes, et en 2011, la part modale des déplacements à pied au sein de l'aire urbaine était de 13%, après celle de la voiture qui était d'un peu plus de 70%. Celles des transports en commun et des déplacements en vélo étaient respectivement de 8% et 6% (Eurostat, 2011).

Parmi les autres facteurs ayant une incidence sur l'augmentation du trafic routier, nous pouvons citer la quantité d'espace laissée à la voiture, ainsi que l'augmentation de la possession de voitures, dont l'accès est de plus en plus abordable. De fait, on observe une augmentation du nombre de véhicules immatriculés au sein de l'aire urbaine : de 487,4 voitures immatriculées pour 1000 habitants en 2015, on est passé à 494,8 en 2018 (données Eurostat). Un réseau de parcs relais (*Park and Ride*) a été également développé, qui permet de réguler les déplacements en voiture en direction du centre-ville. De plus, entre 2005 et 2007, le projet « *public transport major* » qui comprenait le réaménagement de la gare routière et la mise en place de cars express ou *Bus Rapid Transit (BRT)* sur les itinéraires *Dereham Road et Newmarket Road* a été initié dans le centre-ville (NATS, 2013).

I.2. Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité

Le Comté désigne en Angleterre le plus haut niveau ou premier rang d'administration locale, et le District qui est une subdivision du Comté en est le second niveau. L'Angleterre est actuellement découpée en 82 Comtés ou équivalents, dont 6 Comtés métropolitains caractérisés par une forte densité urbaine, 28 Comtés non métropolitains à dominante rurale, 49 Autorités Unitaires qui sont une forme particulière de Comtés non métropolitains, et Le Grand Londres. La compétence en termes de mobilité et transports au sein de l'aire urbaine de Norwich, qui fait partie intégrante du Comté non métropolitain de Norfolk, est répartie entre le gouvernement central (*Department for Transport*), le Comté de Norfolk ou gouvernement local, et les opérateurs privés dont le plus important est *First bus*.

I.2.1. Organisation territoriale

L'aire urbaine de Norwich se situe au sein du Comté non métropolitain de Norfolk dans la Région de *l'East Anglia*, et est constituée des quatre Districts non métropolitains de Norwich, Broadland, South Norfolk, et North Norfolk.

I.2.1.1. Le Comté de Norfolk

Le Norfolk est situé en Angleterre et constitue la partie septentrionale de la Région d'Est-Anglia. Sa ville principale et centre administratif est Norwich. C'est un Comté non métropolitain divisé en 7 Districts (non métropolitains), dont les Districts de Norwich, de Broadland, de South Norfolk, et de North Norfolk, qui constituent l'aire urbaine de Norwich. Les Comtés non métropolitains sont gérés par un Conseil de Comté (*County Council*), et dans ce système à deux niveaux, les Districts non métropolitains partagent le pouvoir et diverses compétences avec les Conseils de Comté.

Le Conseil de Comté de Norfolk est notamment responsable de services stratégiques tels que la planification des transports sur l'ensemble du périmètre du Comté, l'éducation, les services sociaux, les routes. Depuis les élections locales du 4 juin 2009, le Conseil du Comté de Norfolk est contrôlé par le Parti conservateur, qui dispose de 60 sièges, le Parti travailliste avec 3 conseillers, les Démocrates libéraux avec 13 conseillers, 7 conseillers du Parti Vert et un conseiller indépendant.

I.2.1.2. Les Districts de Norwich et de Broadland

Le District de Norwich est le chef-lieu du Comté de Norfolk. Il est le quatrième district le plus densément peuplé de l'est de l'Angleterre avec 3 480 hab/km², et compte à ce jour un plus de 160 00 habitants (données Eurostat). Depuis 1974, le conseil municipal de Norwich constitue le second niveau de gouvernement local du Comté de Norfolk ; le niveau supérieur étant formé par le Conseil du Comté de Norfolk. Celui-ci fournit les services locaux tels que le logement, les installations des infrastructures de loisirs, la collecte des déchets, la planification locale, et l'habitat. Le District de Norwich est subdivisé en 13 Circonscriptions ou « *Civil Parish* », qui font toutes partie intégrante de son aire urbaine.

Le District de Broadland se situe également dans le Comté de Norfolk. Il tire son nom du parc national « *The Broads* », qui borde la partie septentrionale du District de Norwich. Le Conseil de District siège à Thorpe St Andrew, situé en zone suburbaine de Norwich. Il est issu de la fusion de plusieurs Districts ruraux, et est composé de 27 Circonscriptions appartenant toutes à l'aire urbaine de Norwich. Il couvre une superficie de 546 km², pour une population d'environ 118 513 habitants.

I.2.1.3. Les Districts de South Norfolk et de North Norfolk

Le District non métropolitain de South Norfolk est un territoire à dominante rurale situé dans le Comté du Norfolk, en partie méridionale du District de Norwich. Le conseil de district siège à Long Stratton, et est également issu de la fusion de plusieurs districts urbains et ruraux. Il se compose de 36 Circonscriptions, dont 24 appartiennent à l'aire urbaine de Norwich. Il a une superficie de 909 km², et une population d'environ 110 710 habitants.

Quant au District non métropolitain de North Norfolk, il se situe vers la zone nord du Comté du Norfolk. Il est également issu de la fusion de Districts urbains et ruraux, et est composé de 33 Circonscriptions, dont seulement 6 appartiennent à l'aire urbaine de Norwich. En 2018, ce District comptait environ 104 552 habitants pour une superficie de 962,5 km². Son conseil siège dans la ville de Cromer.

I.2.2. Gouvernance et acteurs de mobilité au sein de l'AUF de Norwich

La répartition des compétences de mobilité et transport au sein de l'aire urbaine de Norwich se fait entre *le Department of Transport* qui fixe les règles à respecter par les opérateurs de bus et s'assure de la cohésion sociale et territoriale, le Comté de Norfolk en tant que gouvernement local dont le rôle est d'assurer la planification stratégique de la mobilité sur son territoire de compétence, et les opérateurs privés qui gèrent le réseau, la tarification, et déterminent les zones à desservir dans le cadre d'un système de marché dérégulé.

I.2.2.1. L'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt national : Le *Department for Transport*

Le *Department for Transport* (DfT) est l'institution gouvernementale responsable du réseau de transport en Angleterre. Par le biais des *Traffics Commisionners*, il accorde des licences de transports urbains et interurbains aux opérateurs privés leur permettant d'exercer leur activité, enregistre les services, et veille à leur qualité. Il veille également au respect de la réglementation (notamment celle du travail), au respect des règles de concurrence, à l'adéquation des ressources financières de l'entreprise, à l'état des véhicules, et la qualification des chauffeurs.

Le *Department for Transport* (DfT) met également en place des tarifs sociaux qui s'appliquent sur l'ensemble des réseaux de transport en commun anglais, dont la gratuité totale pour les retraités de plus de 65 ans, ainsi que les personnes en situation de handicap détenant un « Pass concessionnaire national valide ». Cette gratuité est valable tous les jours à partir de 9h30. On dénombre environ 180 000 personnes handicapées dans le Comté de Norfolk, et une grande majorité fait partie des catégories de populations pauvres, sans accès à une voiture (NATS, 2013). Une loi votée en 2010 appelée « *Equality Act* » les protège contre toute forme de discrimination dans la société, notamment dans le domaine des transports.

L'État fournit aussi chaque année 250 millions de livres sterling pour l'exploitation des services de bus en Angleterre, dont 40 millions de livres sterling aident à financer des itinéraires « non commercialement viables » pour les compagnies privées, mais considérées comme « socialement nécessaires » (services le dimanche par exemple, heures creuses, zones rurales...), veillant ainsi à la solidarité et la cohésion sociale des territoires.

Sur le plan du transport ferroviaire, l'*Office of Rail and Road* (ORR) est une autorité indépendante mise en place par l'État, chargée de la réglementation économique et de la sécurité des chemins de fer britanniques. Elle régit le *Network Rail* qui est le gestionnaire et l'exploitant des réseaux ferroviaires en Angleterre. L'*Office of Rail and Road* (ORR) définit ses activités et ses exigences de financement, en veillant à ce que les opérateurs ferroviaires qui exploitent le service aient un accès équitable au réseau.

Le « Greater Anglia » est la société privée d'exploitation ferroviaire qui exploite le réseau ferré de la Région d'*East Anglia*, fournissant les services ferroviaires de proximité (banlieue) et interurbain. Cet opérateur établit un contrat avec l'État en vertu duquel il s'engage à fournir certains niveaux de service en échange de subventions publiques. En 2013, il a lancé un service de location de vélos à la gare de Norwich.

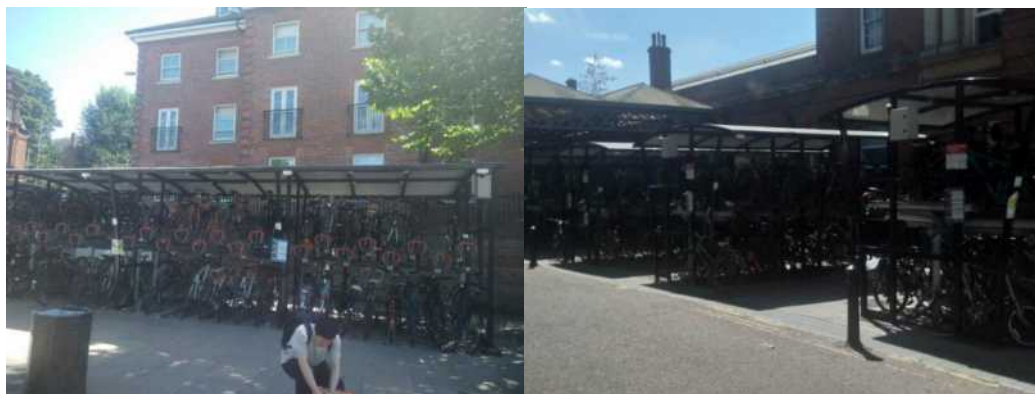


Photo 8: Abri vélo de la gare de Norwich (Source : Auteur)

I.2.2.2. L'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt local : le Comté de Norfolk

Le Comté de Norfolk s'assure de la planification stratégique du transport sur l'ensemble de son territoire de compétence. À ce titre, il est, par exemple, responsable de l'organisation des parcs relais (*Park and Ride*), bien que le conseil municipal de Norwich et certaines entreprises privées co-exploitent les parcs relais situés en périphérie de la ville-centre de Norwich. À ce jour, 6 sites sont en service, desservis par des bus identifiés par des codes couleurs. Trois d'entre eux sont situés à Costessey, Postwick, et l'aéroport. Les trois autres services fonctionnent sur les sites de Harford, Thickthorn, et Sprowston. Un « Park and Ride » privé, non géré par la ville de Norwich, fonctionne également à partir d'un parking près de la gare. Au total, près de 5 000 places de stationnement sont prévues, et 3,4 millions de passagers ont utilisé le service en 2006 (NATS, 2013).

Les financements octroyés par le gouvernement pour l'exploitation des services locaux de bus au sein de l'aire urbaine de Norwich se font via le Comté de Norfolk. En effet, c'est le Comté qui est chargé de la réaffectation des fonds à ses différents Districts en fonction de besoins ou demandes qui ont été manifestés par eux. C'est également lui qui coordonne, avec l'aide des services des Districts, l'ingénierie technique et le montage des projets soumis à l'État pour financement à la suite du lancement d'un appel d'offres. C'est notamment après avoir répondu à un appel à projets lancé par le « *Department of Transport* » pour financer l'amélioration des infrastructures cyclables et piétonnes que le District de Norwich a bénéficié

d'un financement de 32 millions de livres dans le cadre du programme « Transforming Cities Fund ».

Ce financement a été octroyé dans le cadre d'une proposition conjointe faite par le Conseil de Norfolk et les autorités des Districts de Norwich, de Broadland et de South Norfolk, déclenchant ainsi un investissement combiné dans les infrastructures locales de 59 millions de livres sterling. Malgré ces succès, il est important de noter que depuis 2010, les politiques dans les transports ont été affectées par plusieurs réductions budgétaires. En effet, suite au ralentissement économique dû à la crise de 2008, les dépenses allouées pour favoriser l'intégration des différents modes de transport sont passées d'un peu plus de 11 millions de livres sterling par an dans tout le Comté en 2009/2010, à 2 millions de livres par an à partir de 2011/2012 (NATS, 2013).

Il est à noter que certaines prérogatives de mobilité peuvent relever des compétences des Districts, sans qu'ils aient la posture d'autorité organisatrice de la mobilité, mais devant prendre en compte la planification définie au niveau du Comté. Il s'agit, par exemple, de la gestion de la circulation, du stationnement, tout comme de la localisation des arrêts d'autobus ou la création de couloirs réservés. Ils peuvent également prendre en charge les politiques commerciales et de communication, élaborer les accords interentreprises permettant le maintien des cartes d'abonnement et des billets de correspondance, ou coordonner les horaires et les rabattements sur les services ferroviaires.

Par exemple, les Conseils de District réglementent les taxis au sein de leurs périmètres respectifs, et sont tenus pour ce qui concerne les taxis de banlieue immatriculés dans le District de Norwich d'avoir des installations pour les personnes handicapées. Les taxis types « Hackney » de couleur noire immatriculés dans un District ne peuvent pas prendre de passagers dans un autre District, mais les véhicules de location privés, quant à eux, le peuvent. Il existe aussi deux systèmes de transport à la demande et covoiturage : « Norwich Door to Door » et « Carlink ». Le *Norwich Door to Door* offre un service de minibus pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser le transport conventionnel en raison de troubles de la mobilité physique. *Carlink* est un programme de covoiturage communautaire basé à Norwich, mais fournissant un service dans tout le Comté. Il propose des déplacements aux personnes qui ne peuvent pas utiliser ou n'ont pas accès aux services de bus classiques, et qui acceptent de se déplacer dans la voiture d'un bénévole.

I.2.2.3. Le Marché comme régulateur des transports collectifs

Le *Transport Act* de 1985 a dérégulé les services de transports locaux par autobus et privatisé l'ancienne compagnie d'autocars *National Express*. Le cadre régulateur dans lequel les services d'autobus urbains fonctionnent aujourd'hui en Angleterre est, pour l'essentiel,

celui qui a été mis en place par cette loi. Dans ce cadre, les opérateurs privés assurent le fonctionnement des services de transport en commun, dans le respect des règles en matière de sécurité des véhicules et de qualification des chauffeurs, préalable indispensable à l'octroi d'une licence d'exploitation par le *Traffic Commissioner*. Ils ont l'initiative des itinéraires, des fréquences et tarifs commerciaux, qu'ils déterminent en fonction de leurs prévisions commerciales. La principale restriction qui leur est imposée est que le *Traffic Commissioner* doit être averti de tout changement d'horaire, de tarif, ou de zone de desserte 56 jours avant ; ce préavis était de 42 jours à l'adoption de la loi de 1985 (Offner, 1989)⁴⁰.

L'aire urbaine de Norwich est desservie par plusieurs opérateurs de bus, notamment *First bus*, *Konectbus*, *Anglian*, *Norfolk Green* et *Sanders*, qui exploitent le réseau sur une base commerciale, sans aucune subvention de l'État. Leur présence en nombre et leur concentration sur certains axes et arrêts stratégiques du centre urbain créent de multiples embouteillages, alimentés par la compétition pour l'obtention de nouveaux passagers. La compagnie *First bus* qui est l'opérateur le plus important, a structuré ses tarifs en introduisant un système de tarification par zones. Il est tenu de transporter les usagers bénéficiant d'une tarification sociale comme établi au niveau national. Son système de tarification dispose également d'un ticket baptisé « *PLUSBUS* », couplé avec un ticket de train à prix réduit, et permettant de voyager en bus sur autant de trajets souhaités dans la ville de destination et/ou de départ de son voyage en train. Ce ticket est valable aussi sur le réseau « *Konnect bus* ».

De manière générale, les subventions de l'État (financement de projets, tarifs sociaux, financement des opérateurs privés pour la desserte des zones socialement nécessaires) sont autant d'instruments permettant aux acteurs de la mobilité de Norwich de prendre en compte l'équité sociale dans les politiques de transports. Cette prise en compte est fonction des caractéristiques contextuelles de l'aire urbaine, définies au travers de ses facteurs démographiques, fonctionnels, morphologiques, ainsi que de son système d'organisation territoriale et de gouvernance de mobilité urbaine. Celle-ci est perçue différemment selon la vision de la justice sociale portée par l'acteur qui s'y confronte, consubstantiellement à ses représentations individuelles.

II. Discours des acteurs de l'aire urbaine de Norwich

Cette section repose sur l'analyse du discours de 9 acteurs de l'AUF de Norwich. La répartition fonctionnelle et territoriale des acteurs interrogés est donnée dans le tableau 7 ci-dessous. La première phase des entretiens menés avec ces acteurs nous a permis d'identifier les principaux enjeux auxquels devraient, d'après eux, répondre les politiques de mobilité

⁴⁰ Offner J.M., La déréglementation des réseaux d'autobus en Grande-Bretagne. In: Réseaux, volume 7, n°35, 1989. Libéralisation et déréglementation. pp. 53-69; doi : <https://doi.org/10.3406/reso.1989.1329>. https://www.persee.fr/doc/reso_0751-7971_1989_num_7_35_1329

urbaine au sein de ce territoire. Les deuxième et troisième phases des entretiens nous ont permis, par la suite, de dégager les enjeux spécifiques de justice sociale présents sur le territoire (II-1) ainsi que les perspectives de solutions proposées pour en améliorer l'impact auprès des habitants, en particulier les plus défavorisés (II-2). Enfin, dans une partie conclusive du chapitre, les éléments argumentaires développés par ces 9 acteurs interrogés et les mesures de transport mises en avant nous ont servis à déterminer les grands principes de justice sociale sous-jacents à leur discours.

Ainsi, trois grands enjeux de mobilité urbaine ont été considérés comme prioritaires dans la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine. Il s'agit, d'abord, des enjeux sociaux portés par 7 acteurs, puis des enjeux économiques priorisés par 3 acteurs et, enfin, des enjeux environnementaux privilégiés par 3 autres acteurs. Parmi ces acteurs, 3 portent simultanément au moins deux enjeux de mobilité urbaine. Ceux-ci mettent également en avant dans leurs discours plusieurs mesures de justice sociale qui existent et sont implémentées au sein de l'aire urbaine de Norwich, mais qui pourraient, malgré tout, faire selon eux l'objet d'améliorations.

| Fonction | | Élus (NE) | Techniciens (NT) | Experts (NEx) | Associations (NA) |
|---|---------------------------------------|-----------|------------------|---------------|-------------------|
| Niveau Territorial | | | | | |
| AUF ou ville intermédiaire | | | 2 | | |
| Cœur urbain de l'AUF | Ville centre | 1 | | 1 | 1 |
| | Suburbain ou 1 ^{re} couronne | | | | 1 |
| | Quartiers à habitats sociaux | | 1 | | |
| Périurbain ou 2 ^{de} couronne de l'AUF | | 2 | | | |

Tableau 7 : 9 acteurs rencontrés au sein de l'aire urbaine de Norwich

II.1. Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs

Il existe, d'après les acteurs consultés de Norwich, trois grands enjeux de mobilité urbaine auxquels les politiques de mobilité urbaine devraient répondre. Il s'agit par ordre d'importance des enjeux sociaux qui s'articulent autour des questions d'accès des Personnes à Mobilité Réduite au système de transport en commun, et d'accessibilité territoriale (centre et périphérie) des ménages à faibles revenus. En seconde position, nous avons les enjeux économiques liés à la nécessité d'avoir un réseau de transport en commun fiable permettant la desserte des principaux pôles générateurs de déplacements, dont les zones d'emplois. Et enfin, il s'agit des enjeux environnementaux, en relation avec la nécessité de réduire la part modale de la voiture individuelle et d'augmenter celle des modes alternatifs dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air (voir annexe 6).

II.1.1. Les enjeux sociaux

Cette sous-section s'articule autour de trois principales thématiques, toutes relatives aux enjeux sociaux dans les transports, tels qu'énoncés par les acteurs de mobilité au sein de l'aire urbaine de Norwich. Il s'agit de la thématique de l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, de l'accès du cœur urbain pour les ménages à faibles revenus, notamment ceux qui résident en dehors du centre-ville, et enfin, de l'accessibilité des zones périurbaines et rurales.

II.1.1.1. L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite

Pour plusieurs acteurs consultés au sein de l'aire urbaine de Norwich, l'accessibilité des PMR est un enjeu fondamental à prendre à compte dans les politiques de mobilité urbaine. En effet, pour NEx1 par exemple, qui travaille sur ces questions au campus universitaire d'*East Anglia*, la priorité en termes d'enjeux de mobilité urbaine est celle de l'accès des PMR au système de transport urbain, et de manière plus spécifique aux infrastructures de l'Université. Celui-ci dénonce, avec d'autres acteurs associatifs travaillant eux aussi avec les personnes en situation de handicap (NA1 et NA2), la faible accessibilité des bus de transport en commun circulant au sein de l'aire urbaine.

Ceux-ci critiquent par exemple le fait que l'espace réservé aux PMR dans le bus ne permet de contenir qu'une seule PMR à la fois, pouvant être soit une personne à fauteuil roulant, soit une personne avec un chien-guide, soit une personne avec une poussette, ou encore une personne âgée. Ils soulignent également que certains fauteuils roulants s'adaptent assez mal à cet emplacement. Ainsi, pour ces acteurs, les personnes ayant un handicap physique ne peuvent sereinement planifier leurs déplacements, du fait qu'elles n'ont aucune

assurance d'avoir une place disponible et adaptée à leurs conditions physiques à bord d'un bus.

Dès lors, si deux PMR souhaitent se déplacer ensemble, elles doivent soit utiliser deux bus différents, soit renoncer à se déplacer. De ce fait, selon ces acteurs, plusieurs associations militent afin que les opérateurs réadaptent leurs bus, pour mieux prendre en compte les difficultés que peuvent rencontrer les diverses personnes en situation de handicap qui montent à bord. En outre, ceux-ci précisent également qu'à cause de la multiplicité des opérateurs privés sur le territoire, les PMR doivent apprendre à s'adapter et à bien se placer dans le bus en fonction de la ligne empruntée : les normes en faveur des PMR ne sont pas uniformisées d'une compagnie à une autre.

« Les bus ont seulement un espace pour les fauteuils roulants. En plus, tu peux y mettre une poussette ou des valises... La loi actuelle britannique stipule que moi (personne en fauteuil roulant), je ne suis pas prioritaire par rapport aux autres. Donc, si la personne avec la poussette ne laisse pas sa place, le PMR ne rentrera pas dans le bus. Le conducteur ne peut pas obliger quelqu'un à céder sa place (ni continuer à rouler sans que le PMR soit sur la place réservée). Donc, tu dois attendre le prochain bus. Et si deux PMR veulent se déplacer ensemble, ils doivent utiliser deux bus. »

NEx1 [Ville-centre]

D'autre part, NEx1 précise aussi que les arrêts de bus, particulièrement ceux qui sont en zone périurbaine et rurale, sont assez basiques et peu aménagés, n'ayant par exemple pas de système d'information voyageur. Selon lui, les aménagements sont davantage faits au centre, et sans véritable concertation avec les associations représentant des personnes en situation de handicap, ou en ignorant leur avis. C'est un point de vue qui est aussi partagé par les acteurs associatifs rencontrés.



Photo 9: Arrêt de bus aménagé du centre-ville de Norwich (à droite) et arrêt de bus non aménagé dans le périurbain (à gauche) (Source : Auteur)

De même, d'autres catégories d'acteurs tels que NE1, élu écologiste de l'opposition au sein du Conseil du District de Norwich, ou encore NT4 (agent communautaire du même District), évoquent aussi ces problématiques qui touchent les personnes en situation de handicap. NT4 en fait une priorité dans son discours et affirme notamment que ces populations peuvent effectivement avoir du mal à se déplacer dans le centre-ville. Ces acteurs précisent aussi que les taxis adaptés pour personnes en situation de handicap sont chers, et qu'aucune subvention ne leur est accordée. NT4 pointe particulièrement le fait que les taxis noir « hackney » (les seuls qui sont adaptés pour PMR) ne couvrent pas l'ensemble du territoire, alors que les opérateurs de bus réduisent de plus en plus leurs services.

D'autre part, pour les acteurs associatifs NA1 et NA2 (cités plus haut), l'accessibilité des personnes en situation de handicap est d'autant plus faible que celles-ci ne bénéficient de la gratuité du transport qu'après 9h du matin. Dès lors, les personnes qui ont besoin d'arriver à leur lieu de travail avant cet horaire ne peuvent pas bénéficier de cette gratuité. D'autres acteurs mentionnent, quant à eux, les conflits qui surviennent souvent entre personnes en situation de handicap et conducteurs de bus peu ou mal formés, ainsi qu'avec certains passagers qui sont, pour certains, auteurs d'actes de discrimination vis-à-vis de ces populations. Ceux-là mettent l'accent sur la nécessité de formation des conducteurs.

Néanmoins, tous les acteurs rencontrés ne partagent pas un même point de vue sur cette question de l'accessibilité des PMR qui est centrale dans ce territoire. En effet, NE2, élu référent auprès des personnes en situation de handicap et membre de la majorité conservatrice au Conseil du District de Broadland, considère que l'accessibilité des PMR s'est améliorée ces dernières années, notamment depuis qu'il en a la responsabilité en tant qu'élu. Une position que partage également NE3, élu de la majorité conservatrice au Conseil du District de South Norfolk, qui n'en fait néanmoins pas une priorité. Celui-ci affirme, en effet, que les bus circulant au sein de l'aire urbaine de Norwich sont équipés de rampes pour fauteuils roulants.

II.1.1.2. Enjeu lié à l'accessibilité du cœur urbain par les ménages à faibles revenus

Une autre priorité en termes d'enjeux de mobilité urbaine mise en avant par les acteurs de Norwich est celle liée aux difficultés d'accès aux services présents dans le cœur urbain (commerce, emplois, culture...), notamment pour les personnes à faibles revenus. En effet, certaines populations modestes obligées de vivre en dehors du centre-ville, du fait notamment d'un prix du foncier élevé, rencontrent des problèmes pour accéder aux aménités du cœur urbain. Cela est partiellement dû, selon les personnes consultées, à une tarification du transport élevée sur le territoire, en particulier pour des trajets effectués à partir de la

périphérie. Cet enjeu est notamment évoqué par NA1, qui en a lui-même fait l'expérience, car résidant en zone périphérique du centre-ville de Norwich.

« Les personnes qui vivent dans les zones plus pauvres ont plus des difficultés d'accès aux emplois, puisqu'elles n'ont pas de tarification sociale. Une personne qui habite à Broadland et ne peut pas avoir une voiture, elle doit payer 6 ou 7 euros de transport par jour pour 45 minutes de trajet. »

NA1 [suburbain]

De même, en réponse à la question posée sur les enjeux spécifiques de justice sociale dans les transports, NE1, élu écologiste d'une circonscription (*Civil Parish*) du cœur urbain et côtoyant dans le cadre de ses fonctions d'élu des populations pauvres présentes dans le centre, rappelle que près du tiers des ménages n'a pas de voiture et que ceux-ci sont les principales victimes de l'insuffisance des transports publics. En outre, NT1 (chef du Service Transport de passagers dans le Comté de Norfolk) considère que les tarifs fixés par les opérateurs peuvent effectivement apparaître trop élevés et poser problème pour certains usagers défavorisés.

Ainsi, pour NT4, agent communautaire du District de Norwich dont la responsabilité est d'assurer une cohésion entre les différentes communautés du District, il y a une forte ségrégation sociospatiale dans le cœur urbain, avec quelques parties pauvres très proches du centre et avec peu de mixité sociale. Pour lui, les personnes qui y vivent ne se déplaceraient pas en transports en commun et sortiraient très peu de leurs quartiers de résidence.

II.1.1.3. Enjeu lié à l'accessibilité des zones périurbaines et rurales

NE1, élu du District de Norwich met en avant le fait que la zone suburbaine (proche banlieue) de Norwich ne bénéficie pas d'une desserte transversale, de périphérie à périphérie, pouvant directement relier les différents quartiers entre eux. Cela constitue, selon lui, un frein à la mobilité pour certaines catégories de populations fragiles et résidant dans ces secteurs. Il précise ainsi que les liaisons urbaines relient essentiellement le centre-ville aux zones périurbaines suivant un système radial de desserte qui épouse la forme urbaine du territoire. De fait, cet acteur pointe ici une problématique centrale pour certaines catégories de populations défavorisées, qui touche à l'accessibilité des ménages à faibles revenus résidant en banlieue et dont la mobilité est limitée par la configuration en étoile du réseau de transport en commun.

II.1.2. Les enjeux économiques

NE2, élu conservateur de la région rurale de Broadland, partage la même position développée précédemment par NE1, selon laquelle on peut effectivement observer une faible desserte de la proche banlieue de Norwich. Celui-ci explique que les zones périurbaines et rurales bénéficient d'un système de desserte de meilleure qualité (lignes de bus continues vers les villages voisins, covoiturage, desserte de trains) par rapport aux zones de la proche périphérie de Norwich. Ainsi, pour lui, il est prioritaire de mettre en œuvre le nouveau plan *Transforming Cities*, dont l'un des objectifs est d'améliorer la liaison avec la proche banlieue de Norwich afin de favoriser l'accessibilité vers et depuis les pôles d'emploi, les écoles, les parcs (...) qui s'y trouvent. Ces investissements, qui dépendent du niveau de financement octroyé par le gouvernement, permettront, selon lui, d'aborder en même temps les problèmes liés à la pollution atmosphérique et aux émissions de carbone sur le territoire.

De même, pour NT3 qui coordonne les fonds alloués aux politiques de transport sur l'ensemble du Comté de Norfolk, les enjeux prioritaires dans les politiques de mobilité cadrent avec les objectifs définis par les programmes de planification des transports du Comté. Pour cet acteur, ceux-ci devraient, en effet, favoriser l'utilisation et la fiabilité (horaire) des transports en commun, ainsi que la desserte efficace des pôles générateurs de déplacements tels que les zones d'emplois et les écoles. Il fait notamment remarquer que « 85% des véhicules en circulation sont des autosolistes, montant même jusqu'à 95% » pendant les heures de pointe. De fait, il est nécessaire selon lui de réduire la place de la voiture en favorisant le partage de l'espace public entre les différents modes de déplacements, ce qui diminuerait la congestion automobile et favoriserait dans le même temps la qualité de l'environnement et les déplacements.

Cet acteur précise toutefois qu'il existe déjà sur le Comté des pistes cyclables et plusieurs programmes qui réduisent l'utilisation de la voiture. Ces programmes bénéficient cependant d'une faible communication et sont peu connus de la part la population. Il s'agit, par exemple, du programme de location de vélos *Beryl Bikes*, celui d'itinéraires cyclables *Pedalways* ou du programme d'installation de plusieurs pôles multimodaux (70) qui seront, d'après lui, disséminés partout dans le Comté. D'après NE3, élu conservateur du District de South Norfolk et par ailleurs président du comité mixte pour la gestion des Fonds du projet *Transforming Cities*, ces programmes augmenteront la part des cyclistes dans toute la région.

Ce dernier identifie deux principales priorités en termes d'enjeux de mobilité urbaine auxquelles la collectivité devrait apporter une réponse. Premièrement, il s'agit de diminuer la congestion automobile qui, selon lui, est due à la faible utilisation des transports alternatifs à la voiture, en particulier sur des trajets courts de type « dernier kilomètre » qui pourraient facilement être faits avec des modes autres que la voiture. Et deuxièmement, pour lui, il est

également important que les politiques de mobilité urbaine participent au partage de l'espace public en faveur des modes actifs, au développement des transports publics tels que le train et le bus, à leur fiabilité (accès plus direct au centre-ville) ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'air.

Les acteurs NE2, NT3, et NE3 qui ont pour point commun de participer aux instances de gouvernance du Comté, soulignent le fait que plusieurs lignes de bus relient le centre-ville à sa périphérie et que les zones périurbaines et rurales de Norwich sont bien desservies en transport en commun et bien connectées au cœur urbain. Néanmoins, ce point de vue n'est pas partagé par tous. D'autres acteurs considèrent que le cœur urbain de Norwich (District de Norwich) est mieux desservi que ses zones périurbaines et rurales (Broadland, South Norfolk, et North Norfolk), notamment le week-end et en soirée ou la nuit.

En effet, pour NA1 qui réside dans le suburbain, le seul bus qui roule après 21h jusqu'à environ minuit, est celui qui relie l'Université d'*East Anglia* à la station de train en passant par le centre. De manière générale, les autres services de bus s'achèvent selon lui très tôt, à partir de 19h. Et dans les zones rurales, le dimanche, les bus passent chaque deux heures. Or cet acteur rappelle que l'économie britannique est une « économie de 24h » fonctionnant 24/24, et une faible efficacité du système de transport en commun, notamment en soirée, freine le développement du territoire et pénalise les personnes à faibles revenus sans voiture et travaillant la nuit. Ces dernières ont donc difficilement accès aux transports en commun, les privant ainsi de potentiels emplois en dehors de leur zone de résidence.

II.1.3. Les enjeux environnementaux

NE1 est un élu écologiste d'une circonscription électorale située dans le cœur urbain de Norwich. Il est, par ailleurs, membre du *Norwich & Norfolk Transport Action Group*, qui est une association militante contre toute nouvelle construction d'infrastructures routières. En tant qu'élu écologiste, il insiste sur les questions de la durabilité environnementale et est opposé à des investissements supplémentaires pour la construction de nouvelles d'infrastructures routières, qui favoriserait l'utilisation de la voiture individuelle et entraînerait davantage de pollution atmosphérique et de congestion automobile. En conséquence, il considère que les enjeux prioritaires en termes de mobilité urbaine doivent être liés au développement des transports en commun et à la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle, permettant de fait une amélioration de la qualité de l'air et une réduction de la congestion automobile.

« La ville de Norwich est une ville en faveur de l'automobile où les infrastructures et une grande partie des investissements sont transférés à des projets d'expansion routière, par exemple le *North Distributor Road (NDR)*. À ce titre, il est crucial d'avoir par exemple une meilleure planification des transports qui priorise les transports publics, et un système de tarification basée sur la distance parcourue, dans lequel les automobilistes paieraient pour des trajets courts. »

NE1 [Ville-centre]

Ainsi, afin d'accroître la part modale du transport en commun au sein de l'aire urbaine, cet acteur propose notamment de mettre en place un système de validation sans contact du ticket de bus et de permettre son achat en ligne ou via un Smartphone. Cela rendrait selon lui la billetterie facilement utilisable et accessible par tous, et accroîtrait les flux de transport en commun et les échanges sur le territoire. En outre, il suggère aussi d'améliorer le schéma cyclable (*Pedalways*) de la ville, qui présenterait encore plusieurs problèmes de sécurité pour les cyclistes et les piétons. D'autres acteurs comme NE2, élu de la majorité conservatrice au District de Broadland, considèrent néanmoins que ce programme a encouragé l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture.

Ce dernier mentionne également, sans toutefois en faire une priorité et au même titre que NE1, les problèmes liés à la pollution atmosphérique et aux émissions de carbone. Il souligne ainsi qu'il est indispensable d'investir dans les transports publics, considérant que Norwich est une ville dont les habitants sont relativement modestes par rapport à certaines autres grandes agglomérations du pays telles que Londres ou Manchester.

II.2. Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration

Dans cette sous-section, nous dégagons les principales mesures de justice sociale qui existent au sein de l'aire urbaine de Norwich du point de vue des acteurs interrogés. Nous mettons également en relief les propositions que ceux-ci ont formulées au cours des entretiens, et allant dans le sens d'une meilleure promotion de la justice sociale et territoriale dans la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine sur le territoire.

II.2.1. Principales mesures de justice sociale ou territoriale mises en œuvre sur le territoire

Les principales mesures de justice sociale implémentées au sein de l'aire urbaine de Norwich relèvent, selon les acteurs interrogés, de politiques telles que l'installation du système de Parc-relais favorisant une meilleure accessibilité en transport en commun du cœur

urbain, pour les périurbains modestes. Elles concernent également les subventions accordées par le gouvernement central aux opérateurs privés pour la mise en place de tarifs sociaux au bénéfice des personnes en situation de handicap et des personnes âgées, ainsi que pour la desserte des zones dites « socialement nécessaires » non prises en compte par le marché.

II.2.1.1. Le système de Parc-relais (*Park and Ride*) comme mesure assurant une certaine équité territoriale

Il existe diverses mesures de justice sociale et territoriale mises en œuvre dans le domaine de la mobilité au sein de l'aire urbaine de Norwich. Plusieurs acteurs, dont l' élu de la majorité conservatrice au Conseil du District de Broadland (NE2), affirment notamment que le système de Parc-relais (*Park and Ride*) mis en place aux entrées de Norwich a été bien pensé. Selon lui, ce système donne la possibilité aux automobilistes de bénéficier de bus dédiés permettant d'accéder au centre-ville à partir des zones de stationnement périphériques, améliorant ainsi l'accessibilité du cœur urbain aux périurbains à revenus modestes qui viennent y travailler. En effet, selon cet acteur, ce système leur permet d'éviter de payer des frais de stationnement relativement élevés en centre-ville, et de surcroît a pour conséquence de réduire la congestion automobile.

NT3 et NE3, deux autres acteurs impliqués dans la gouvernance du Comté, l'un en tant que responsable du transport et l'autre en tant qu' élu conservateur du District de South Norfolk et membre du Conseil de Norfolk, sont également sur cette même position, considérant que le système de Parc-relais connaît un certain succès avec notamment près de 4.000 places de stationnement en périphérie de la ville.

« Les tarifs de stationnement en ville sont extrêmement chers à partir de 8 £ par jour jusqu'à 15 £ ou même 20 £ par jour. C'est très cher pour quelqu'un qui travaille en ville. En conséquence, le programme *Park and Ride* a amélioré l'accessibilité et réduit la congestion. »

NE2 [Périurbain]]

Toutefois, pour le chef du Service Transport de passagers du Comté de Norfolk NT1, ce système de *Park and Ride* n'est plus aussi performant aujourd'hui qu'autrefois, notamment depuis qu'il est passé sous le contrôle du District de Norwich. En effet, selon lui, ce système était auparavant géré par le Comté qui maintenait des tarifs plus abordables pour les usagers, et réduisait davantage la congestion en centre-ville contrairement à aujourd'hui.

« Comme autorité locale, on ne contrôle pas le *Park & Ride*. C'est le *City Council* (District de Norwich). Mais le District de Norwich n'est pas obligé d'investir, parce qu'il n'est pas l'autorité locale de transport. Il a choisi de ne pas le faire. Il pense que c'est à nous de le faire. »

NT1 [Aire urbaine]



Photo 10: *Park and Ride* de l'AUF de Norwich (Source: Auteur)

II.2.1.2. Les tarifs sociaux et le financement des services « socialement nécessaires »

Selon NE2, élu référent pour les personnes en situation de handicap, il existe au sein de l'aire urbaine de Norwich des tarifs abordables pour les personnes âgées, qui paieraient annuellement un taux forfaitaire dont une partie est subventionnée par le Comté. Les personnes handicapées, les personnes en fauteuil roulant, les personnes malvoyantes, peuvent également selon lui se faire accompagner ou aider par une autre personne qui utiliserait alors gratuitement les transports. NA2, responsable d'une association caritative en charge de personnes en situation de handicap, précise que les transports sont gratuits pour cette catégorie de population, et que celle-ci bénéficie de surcroît d'une réduction dans le transport ferroviaire.

« Le « *Bus Pass* » est destinée uniquement aux personnes handicapées (...) Le comté est le responsable pour le délivrer. Vous trouverez le *Bus Pass* dans tout le pays (au niveau national), mais chaque Comté local administre et possède leurs propres règles. De plus, la personne handicapée peut acquérir un « *Disabled rail card* ». Cela ne donne pas la gratuité, mais une réduction. »

Les acteurs NE2 et NE3 soulignent aussi que le Comté subventionne les opérateurs de bus afin que ceux-ci établissent des tarifs spéciaux pour les étudiants, les personnes âgées, et les personnes handicapées, notamment à hauteur de 3 millions de livres sterling/an. NT3, le coordonnateur dans le Comté de Norfolk des fonds octroyés par le gouvernement central, évoque également ces mesures prises en faveur des personnes en situation de handicap et des personnes retraitées.

En outre, NT1, chef du Service Transport de passagers au Comté, ajoutent que 3 millions de livres sterling de subventions sont également accordées aux opérateurs de bus afin qu'ils desservent les zones qualifiées de « socialement nécessaires », qui sont en fait des zones rurales peu denses et non rentables pour ces entrepreneurs privés. NE3 parle quant à lui de 4 millions de livres sterling / an octroyés par le gouvernement local aux opérateurs de bus, pour que les villages ruraux soient desservis en bus réguliers pendant la journée. Ce dernier rappelle que l'ambition du Comté est de faire en sorte que le Grand Norwich soit une ville accessible à tous, dans le respect des objectifs poursuivis par le nouveau plan *Transforming Cities*.

« Nous, en tant qu'autorité locale, devons fournir des services « socialement nécessaires » régis par la loi. On a toujours un certain niveau de subvention du gouvernement (3 millions de livres) pour investir sur des services, spécialement les services ruraux. Avant le « crash », on recevait beaucoup plus d'argent pour fournir les services ruraux – environ 6 millions de livres. Mais soudainement, on a commencé à percevoir des manques dans le réseau. »

NT1 [Aire urbaine]

II.2.2. Solutions proposées par les acteurs de Norwich pour améliorer la justice sociale

Les mesures de justice sociale proposées par les acteurs rencontrés relèvent de certaines problématiques soulevées dans le cadre des grands enjeux de mobilité urbaine. En effet, elles se réfèrent en premier lieu aux questions d'accessibilité des PMR et, dans un second lieu, à celles relatives à la mise en place d'une interopérabilité entre compagnies de bus ainsi qu'au plafonnement de leurs tarifs afin de promouvoir une meilleure accessibilité territoriale. Enfin, dans un troisième temps, elles sont, selon les acteurs interviewés, en lien avec toutes initiatives ou politiques permettant de sensibiliser et même d'éduquer les populations à des pratiques de déplacements plus vertueuses.

II.2.2.1. Améliorer l'accessibilité des PMR

Pour plusieurs acteurs de l'aire urbaine de Norwich, les questions d'accessibilité des PMR sont une problématique fondamentale pour laquelle la collectivité devrait faire davantage. Pour NA1 par exemple, il est important d'améliorer l'inclusion des personnes en situation de handicap en leur permettant de continuer à bénéficier de la gratuité des transports même avant 9h, ainsi qu'en formant les conducteurs à ces questions, afin de limiter les discriminations dont ce type de population peut être victime.

Pour NT4, agent communautaire dans la ville de Norwich, l'amélioration de l'accessibilité des PMR ne doit pas uniquement se limiter au système de transport en commun, mais doit prendre aussi en compte tout l'espace public. Il argumente en soulignant, par exemple, qu'une meilleure accessibilité aux centres commerciaux et magasins favoriserait l'accès des personnes en situation de handicap à ces lieux de consommation. À ce titre, il est important pour lui que les autorités locales travaillent en étroite collaboration avec le secteur privé. NE2, élu référent auprès des personnes en situation de handicap, propose de mettre en place une plateforme numérique qui personnaliserait le voyage de l'usager à travers la ville, et afficherait les itinéraires les mieux adaptés et accessibles à cette population.

II.2.2.2. Mettre en place un système billettique interopérable et une meilleure régulation du système des transports

Pour plusieurs acteurs, le fait pour un usager de devoir utiliser plusieurs opérateurs pour effectuer son trajet, et donc d'acheter plusieurs tickets, rend le système de transport en commun non seulement confus, mais est aussi coûteux. Ainsi, certains proposent que les multiples opérateurs de bus présents sur le territoire procèdent à une intégration de leurs services, au travers par exemple d'une billettique interopérable (ticket unique), permettant ainsi de réduire les frais de transport et d'améliorer l'accessibilité territoriale.

NA1 précise toutefois qu'une telle billettique existe déjà sur le territoire, et est dénommée « *Fusion ticket* ». Mais celle-ci est très peu utilisée et peu connue par les usagers de transport, car aucune communication n'est faite pour la promouvoir. Selon cet acteur, cette communication reste faible à dessein, du fait que les opérateurs de bus ne souhaitent pas que leurs usagers empruntent d'autres compagnies : la logique de concurrence entre eux l'emporte sur la nécessité de collaborer et de coordonner leurs actions.

C'est dans cette même logique que NT3 considère qu'il n'est pas juste pour les usagers d'avoir des tarifications différentes d'un opérateur à l'autre. Ainsi, il propose non seulement la mise en place d'une tarification multiopérateurs, mais également de plafonner l'ensemble

des tarifs des opérateurs de bus. En outre, une meilleure régulation du secteur des transports par les autorités locales, en l'occurrence le Comté de Norfolk, permettrait de mieux desservir des zones « socialement défavorisées » non prises en compte par une logique de marché. Cette position est notamment défendue par NT1, qui propose que le Comté acquière une position de régulateur d'un marché en libre concurrence avec des compétences fortes pour contraindre les opérateurs. L'objectif pour cet acteur est de faire en sorte que ceux-ci prennent mieux en compte les besoins sociaux, mais sans toutefois avoir une position étatiste vis-à-vis d'eux, ou revenir à la situation qui prévalait avant la loi de 1985.

« On ne veut pas revenir en arrière et avoir le contrôle total. Mais, actuellement avec moins d'argent, il pourrait être bien d'avoir un peu plus de compétence. Parce qu'aujourd'hui l'opérateur peut laisser beaucoup de vide social. La concurrence est bien, mais dans certains cas elle peut être destructrice pour les passagers. »

NT1 [Aire urbaine]

II.2.2.3. Sensibiliser et éduquer les usagers pour un changement de comportement

Certains acteurs tels que NT3 insistent sur la nécessité de sensibiliser et même d'éduquer les populations afin de favoriser un changement de comportement en faveur de l'utilisation des modes alternatifs et durables à la voiture. Ce responsable des transports pour le Comté de Norfolk pense qu'il existe de nombreuses lignes de bus déjà accessibles pour les personnes, y compris à des tarifs spéciaux, mais peu de personnes les utilisent.

Pour cet acteur, la plupart des gens sont déjà habitués à utiliser leurs voitures et il devient très difficile de leur faire changer de mentalité ou de les faire basculer vers l'utilisation d'un mode alternatif (bus ou vélos). NE3 quant à lui tient des propos à peu près similaires, et parle de la nécessité d'un changement de culture pour sortir les gens de leur voiture.

CONCLUSION

La structure morphologique de Norwich, ville intermédiaire déterminée par une forte densité de son cœur urbain (District Norwich) et une densité plus faible de ses territoires périphériques de Broadland, South Norfolk, et North Norfolk, joue sur le maillage du réseau de transport en commun. Celui-ci est logiquement plus important dans le centre-ville et plus lâche en dehors. De plus, la croissance démographique plus forte dans le périurbain par

rapport au cœur urbain où est notamment concentré l'essentiel des emplois contribue, en tendance, à allonger les distances parcourues en direction du centre-ville avec des déplacements réalisés principalement en voiture.

Les 9 acteurs interrogés au sein de l'aire urbaine de Norwich ont mis en avant trois grands enjeux de mobilité urbaine à prendre en compte dans la mise en œuvre des politiques de transports. Ces enjeux sont, premièrement, d'ordre social, notamment en lien avec les problématiques d'accès des PMR aux infrastructures de transports (bus et arrêts notamment) et d'accessibilité territoriale du centre et de la périphérie, particulièrement pour les ménages à faibles revenus. Ils sont, deuxièmement, d'ordre économique, mettant ici en exergue la nécessaire fiabilité du réseau de transport en commun et une desserte efficace des pôles générateurs de déplacements tels que les zones d'emplois. Enfin, ils sont selon les acteurs consultés, environnementaux, en relation directe avec à la nécessité de réduire la place de la voiture vis-à-vis des autres modes de déplacement afin de lutter contre la pollution atmosphérique et d'améliorer la qualité de l'air.

Les enjeux sociaux sont principalement défendus par les acteurs NEx1, NA1, NA2, NT4, et NT1, et procèdent d'une conception rawlsienne et senienne de la justice sociale, dont la prise en compte est faite grâce à certaines mesures prises par le gouvernement central (*Department of Transport*), et implémentées par le gouvernement local (Comté de Norfolk) en tant qu'autorité locale de planification des transports. Les acteurs NE2, NT3, NE3, NE1 expriment, quant à eux, des enjeux économiques et environnementaux, davantage proches d'une conception utilitaro-paretienne de la justice sociale (voir annexe 6). En effet, les thématiques que ces derniers acteurs développent et les arguments mis en avant conduisent à promouvoir une certaine compétitivité économique du territoire, au travers entre autres de l'amélioration de l'accessibilité aux zones d'emplois, de la diminution de la congestion automobile permettant de favoriser les échanges sur le territoire, ou encore de la diminution de la pollution atmosphérique propice à un cadre de vie agréable, durable et attractif.

On peut en outre noter que les acteurs impliqués dans la gouvernance du territoire, soit en tant qu'élus de la majorité conservatrice (NE2, NE3), soit en tant que techniciens ou agents territoriaux (NT3), adoptent une position institutionnelle qui défend les priorités et choix de politiques publiques pris par le Conseil du Comté de Norfolk. Ceux-ci partagent ainsi sensiblement les mêmes points de vue. De manière générale, leurs priorités correspondent aux objectifs fixés par les différents programmes de planification des transports mis en œuvre sur le territoire tels que le programme *Transforming Cities*, celui de location de vélos *Beryl Bikes*, ou d'itinéraires cyclables *Pedalways*. A contrario, les acteurs qui ne sont pas en responsabilité tels que l'élu de l'opposition NE1, les acteurs associatifs NA1 et NA2, ainsi que l'expert-

académique NEx1, sont plus critiques vis-à-vis des politiques de transports mis en œuvre, en particulier sur l'accès des PMR qu'ils considèrent comme étant plus théorique que véritablement effectif, et ne résistant pas à la pratique quotidienne du système de transport par les personnes en situation de handicap.

Les positions de ces derniers sur cette thématique spécifique de l'accessibilité des PMR ont d'autant plus intérêt que ce sont des problématiques auxquelles ils sont, de par leurs fonctions, confrontés au quotidien. Dès lors, les représentations individuelles des acteurs interviewés au sein de l'aire urbaine de Norwich, inhérentes notamment à leurs différentes fonctions soit d'élu de la majorité (NE2, NE3) et de l'opposition (NE1), de technicien (NT3) prenant part à la gouvernance du territoire, d'associations en charge des personnes en situation de handicap (NA1, NA2), et d'expert-académique (NEx1), participent à influencer leurs priorités et, par voie de conséquence, leurs visions de la justice sociale. De plus, on peut également observer que l'ancrage à un territoire a un impact sur certains acteurs. Les acteurs du cœur urbain NE1 et NT4 et celui du suburbain NA1, développent notamment tous les trois des argumentaires en fonction de leur ancrage géographique, contribuant aussi à façonner leurs priorités en termes d'enjeux de mobilité urbaine.

CHAPITRE VIII : Comparaison des quatre villes étudiées : des contextes aux dires d'acteurs

En termes de méthode, nous avons fait le choix de sélectionner des villes sur la base des caractéristiques structurantes de l'aire urbaine clermontoise, considérée dans notre thèse comme cas de référence dans l'analyse comparative. Ainsi donc, les aires urbaines retenues sont toutes issues de l'aire culturelle européenne, de type hiérarchique, de taille démographique comprise entre 100 000 et 500 000 habitants correspondant aux villes intermédiaires européennes, et de structure fonctionnelle à dominante de services. Notre objectif était alors de contrôler ces variables, afin de comparer au mieux les résultats issus des analyses effectuées dans le cadre de territoires ayant des sensibilités culturelles nationales et pratiques locales spécifiques, et des systèmes de gouvernance différents.

À la suite de ces analyses, nous observons sur la base des différentes monographies effectuées sur les 4 AUF de Clermont-Ferrand, Perpignan, Mons, et Norwich, que plusieurs éléments sont susceptibles d'impacter la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine. Les principaux d'entre eux sont la forme urbaine du territoire qui agit sur la desserte globale du réseau de transport en commun, la structure démographique qui peut amener à privilégier des politiques en faveur de certaines catégories de populations (PMR par exemple), ou encore la fonctionnalité urbaine en lien avec le secteur économique dominant qui influence les comportements des usagers de transport en matière de déplacements domicile-travail.

Dans le présent chapitre, une mise en perspective comparative de ces différents facteurs dans les quatre aires urbaines étudiées va nous permettre d'avoir une vue d'ensemble de leurs impacts d'un territoire à un autre. Nous constatons ainsi que suivant les aires urbaines, ces facteurs associés à la sensibilité culturelle propre à chaque contexte national et local, ainsi qu'à son système de gouvernance de la mobilité, ne se traduisent pas par les mêmes effets en termes de prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine. En effet, chaque ville a ses propres spécificités culturelles, issues de ses représentations collectives locales. Celles-ci recouvrent en particulier les normes institutionnelles et de gouvernance en vigueur dans le territoire, ainsi que les pratiques et configurations locales qui y interagissent. Elles influencent les perceptions de ses membres, façonnant ainsi leurs priorités ainsi que leurs visions de la justice sociale, dans divers domaines de la société, dont celui de la mobilité urbaine.

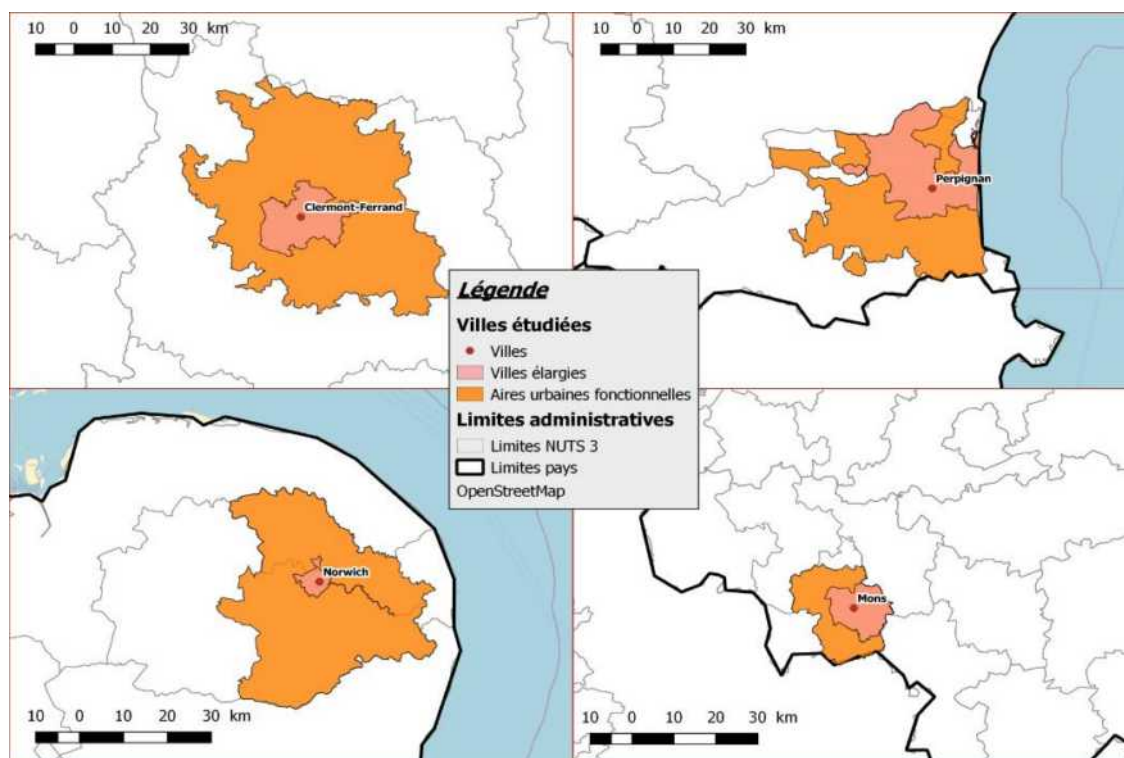
Ce chapitre s'articule autour de quatre grandes sections. La première reprend les caractéristiques communes (taille démographique, morphologie, et fonctionnalité urbaine) des quatre aires urbaines étudiées (**Section I**). La deuxième section s'intéresse aux spécificités territoriales de ces villes correspondant ici à leurs systèmes de gouvernance ainsi qu'à leurs pratiques et configurations locales (**Section II**). En troisième section, nous montrons que le référentiel néolibéral prédominant actuellement en Europe occidentale joue également sur la perception des enjeux de mobilité urbaine des acteurs enquêtés, dans le sens d'une convergence de leurs visions de la justice sociale vers une conception utilitaro-parétienne (**Section III**). Cette convergence s'illustre au travers d'une prévalence donnée par les acteurs enquêtés aux enjeux économiques et environnementaux sur les enjeux sociaux (**Section IV**).

I. Des caractéristiques générales communes

Dans cette première partie, nous mettons en exergue les caractéristiques générales communes aux quatre AUF étudiées, notamment sur la base de leurs éléments morphologiques, démographiques et fonctionnels.

I.1. Quatre AUF de type hiérarchique dotées de périphéries urbaines peu denses

Les quatre aires urbaines de l'étude ont une forme urbaine de type hiérarchique, dotées d'un cœur urbain, d'une zone suburbaine, et d'un espace périurbain ou rural. Elles sont constituées d'une ville-centre illustrée par le point rouge sur la carte 8 ci-dessous, d'une ville élargie formant son noyau central ou cœur urbain (couleur rose), et de ses espaces périurbains et ruraux alentour dont l'ensemble constitue le territoire de l'aire urbaine (couleur orange). Cette configuration schématique illustre la forme urbaine de type radial de ces territoires, avec des communes périphériques en couches concentriques qui entourent le noyau central. Leurs principaux services, les emplois (principalement du secteur tertiaire), et les infrastructures se concentrent pour l'essentiel dans leur cœur urbain, entraînant de fait une plus faible occupation de ces espaces périphériques.



Carte 8 : La morphologie des 4 aires urbaines étudiées : une organisation hiérarchique autour de leurs communes-centres (Source : Auteur à partir des données OpenstreetMap)

Cependant, les périmètres de ces quatre territoires diffèrent largement. En effet, l’AUF de Mons avec ses 393 km² dispose d’une superficie considérablement plus réduite que les trois autres territoires, mais possède néanmoins la plus faible densité pondérée⁴¹ avec 3 316 hab./km² en 2015 (voir tableau 8 ci-dessous). Cela entraîne des effets différents en termes d’accessibilité et de couverture globale en transport en commun dans chaque territoire, susceptibles d’être plus faibles à Mons que dans les trois autres territoires. L’AUF de Clermont-Ferrand a la densité pondérée la plus élevée avec 4 548 hab./km² la même année, ainsi que la superficie la plus importante de 2 663 km². La densité pondérée de l’AUF de Perpignan est de 4 163 hab./km² en 2015, et de 4 051 hab./km² pour Norwich. (Urban Data Platform 2015).

| 2015 | Mons | Clermont-Ferrand | Perpignan | Norwich |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Densité pondérée | 3 316 hab. /km ² | 4 548 hab. /km ² | 4 163 hab. /km ² | 4 051 hab. /km ² |

⁴¹ La densité pondérée est la population ramenée à la surface bâtie

Tableau 8 : Densité pondérée des 4 aires urbaines étudiées (Source : Urban Data Platform Commission européenne, consultée le 17/05/2020)

L'indicateur d'« efficacité de forme urbaine » développé par la Commission Européenne identifie le nombre minimum d'arrêts de transport public qu'il faudrait pour desservir 80% de la population totale d'une ville, et calcule ensuite la distance moyenne entre ces arrêts. C'est une analyse pondérée, car le modèle prévoit un ajustement de ces deux valeurs avec la population totale desservie dans chaque ville. Les villes sont classées en fonction de leur taille de population (petite ou grande), ce qui évite la comparaison de villes qui ne sont pas au sein d'une même classe. Cet indicateur classe les villes sur une échelle de 1 à 5, suivant qu'elles aient une efficacité urbaine élevée ou faible en termes de facilité d'accès aux services de transport public potentiels.

Une ville ayant une forme urbaine plus efficace sera au niveau 5, indiquant que la majorité des habitants de cette AUF peut être desservie par quelques arrêts de transports publics et que ces arrêts sont proches les uns des autres. Suivant ce classement, l'AUF de Perpignan (classe 4) est la ville qui possède la forme urbaine la plus efficace, bien qu'ayant des valeurs relativement faibles en termes de déplacements domicile-travail effectués en transports en commun (voir graphique 7 ci-dessous).

Cela s'explique par le fait que bien que la forme urbaine du territoire soit jugée efficace, marquée par exemple par la présence d'arrêts de bus situés à proximité les uns des autres, l'utilisation globale des infrastructures de transport en commun (fréquences, amplitudes horaires, aménagements divers) est moins efficiente. Selon cet indicateur, l'efficacité de la forme urbaine au sein des l'AUF de Mons et de Norwich est de classe 2, et de classe 3 pour l'AUF de Clermont-Ferrand, jugée donc plus efficace que les deux aires urbaines précédentes.

I.2. Des croissances démographiques hétérogènes, mais des populations toutes vieillissantes

Des quatre aires urbaines analysées, l'AUF de Clermont-Ferrand possède le plus grand nombre d'habitants, avec près de 500 000 habitants en 2016, soit deux fois plus que dans l'AUF de Mons. Ces deux villes se trouvent respectivement aux deux extrémités supérieure et inférieure de l'échantillon des quatre aires urbaines fonctionnelles de notre étude (voir tableau 9 ci-dessous).

| AUF/Année | 2016 |
|------------------|---------|
| Mons | 198 418 |
| Clermont-Ferrand | 499 095 |
| Perpignan | 405 406 |
| Norwich | 398 922 |

Tableau 9 : Taille de la population des 4 aires urbaines étudiées (Eurostat, 2016)

Les AUF de Perpignan et Norwich ont approximativement 400 000 habitants, et présentent des similitudes en termes de croissance démographique au cours des années 2010 à 2016. Les populations de ces deux AUF ont en effet respectivement augmenté de 7% et 6% dans cet intervalle de temps. La croissance démographique des AUF de Clermont-Ferrand et de Mons s'est poursuivie au cours de la même période à un rythme relativement plus faible, respectivement 4% et 3%. Aucune des villes ne présente néanmoins une décroissance démographique durant cette période (voir tableau 10 ci-dessous).

| AUF/Années | 2010 - 2016 |
|------------------|-------------|
| Mons | 3% |
| Clermont-Ferrand | 4% |
| Perpignan | 7% |
| Norwich | 6% |

Tableau 10 : Croissance démographique des 4 aires urbaines étudiées (Source : Eurostat)

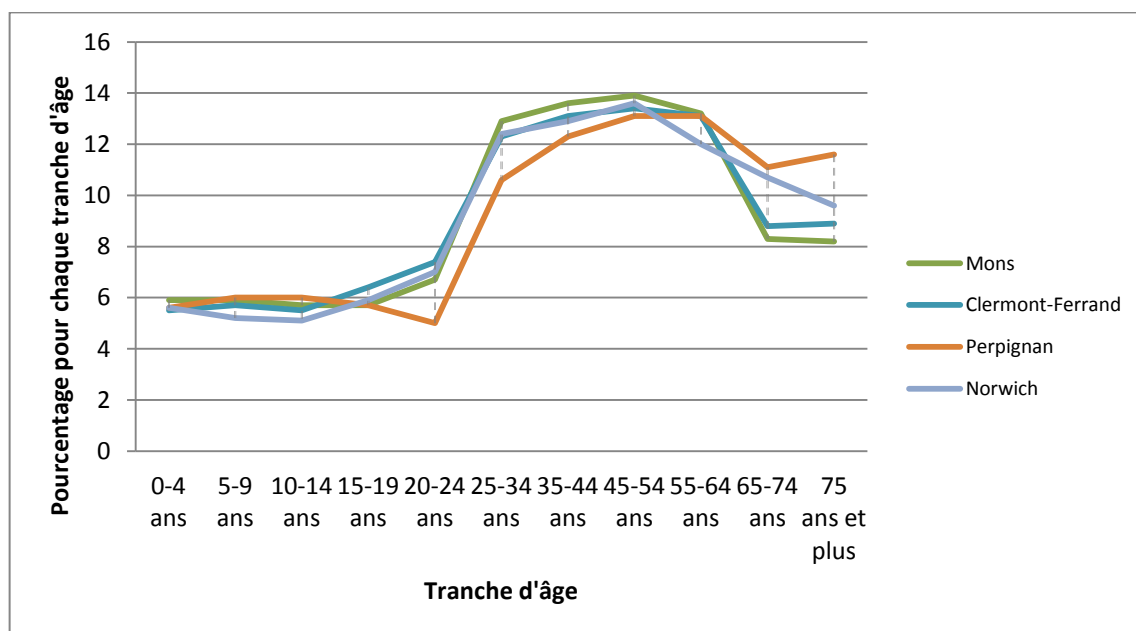
Cette dynamique démographique des AUF de Perpignan et de Norwich peut en partie s'expliquer par leur solde migratoire. L'AUF de Norwich présente ainsi le taux migratoire⁴² le plus élevé en 2016, soit 10,3 ‰, juste devant celui de l'AUF de Perpignan qui est de 9,6‰. Le taux migratoire le plus faible est celui de l'AUF de Mons, avec seulement 0,7‰ en 2016, témoignant d'un manque d'attractivité de ce territoire contrairement aux deux précédents (voir tableau 11 ci-dessous).

⁴² Le taux migratoire d'une année donnée est obtenu de la manière suivante : le chiffre de population au 1er janvier d'une année étant connu, on lui soustrait le chiffre de l'année précédente. Puis on retire le solde naturel à ce résultat, soit la différence entre les naissances et les décès de l'année concernée. Ce qui reste correspond au solde migratoire de l'année, que l'on divise par la population moyenne de l'année pour obtenir le taux migratoire.

| AUF/Année | 2016 |
|------------------|--------|
| Mons | 0,7 ‰ |
| Clermont-Ferrand | 4,7 ‰ |
| Perpignan | 9,6 ‰ |
| Norwich | 10,3 ‰ |

Tableau 11 : Taux migratoire des 4 aires urbaines étudiées (Source : Eurostat 2016 et Walstat 2016)

En lien avec le taux migratoire, on peut noter une proportion relativement importante de personnes âgées dans les AUF de Perpignan et de Norwich par rapport aux deux autres territoires (voir graphique 5 ci-dessous). Cela s'explique notamment par la nature de ville côtière de l'AUF de Perpignan au climat doux, qui en fait une destination privilégiée pour les retraités, ainsi que dans une moindre mesure pour les demandeurs d'emploi. De même, l'AUF de Norwich se trouve non loin des côtes atlantiques, bien que n'ayant elle-même pas de façade maritime. L'attractivité des régions littorales modifie ainsi la répartition de la population dans ces territoires, et donc ses pratiques de déplacements quotidiens ou épisodiques.



Graphique 5: Structure des âges au sein des populations des 4 aires urbaines étudiées (Source : Eurostat 2014)

De fait, le vieillissement de la population dans ces quatre villes, soit du fait de l'arrivée de retraités, soit du fait de bilans naturels faibles, change leur dynamique des déplacements. Cela affecte notamment la capacité générale de déplacements des habitants, ou leur capacité à accéder aux services souhaités. De plus, l'analyse du quartile des revenus médians déclarés (avant impôts) pour les deux AUF françaises, en fonction de leur répartition géographique (cartes 2, 4 ci-dessus), montre que les ménages du premier quartile de revenus se trouvent globalement localisés en périphérie urbaine, moins bien desservie en transport en commun que les zones centrales. Cela est davantage visible pour ce qui concerne l'AUF de Clermont-Ferrand, qui a toutefois la particularité de voir cette classe de ménages fortement représentée dans la ville-centre. Cette particularité s'explique par le fait que l'ensemble des quartiers à habitats sociaux de ce territoire est concentré dans le centre.

L'AUF de Perpignan quant à elle, moins dynamique économiquement, a une répartition des ménages du premier quartile de revenus plus étalée sur l'ensemble de son territoire, à l'exception de quelques communes de la première couronne où on retrouve majoritairement les ménages du deuxième et troisième quartile de revenus. De même, le cœur urbain montois ainsi que sa zone du Borinage, ancien bassin charbonnier qui a connu un déclin économique important, sont sans surprise les zones où sont concentrés la plupart des ménages à revenus moins élevés (voir carte 6 ci-dessus). Toutefois, ces deux espaces densément peuplés sont relativement bien maillés en transport en commun.

De manière générale, avec 94% de coefficient interquartile⁴³, les inégalités de revenus dans la population montoise sont plus fortes que dans les deux autres aires urbaines françaises, et davantage à Perpignan qu'à Clermont-Ferrand, qui ont respectivement un coefficient interquartile de 68% et de 85%. Il faut noter que le coefficient interquartile au sein de l'aire urbaine de Mons est renseigné au niveau des communes. Nous procédons alors à une moyenne pondérée⁴⁴ (sur la base des populations de chaque commune) pour avoir un indice au niveau de l'ensemble de l'aire urbaine. Les coefficients interquartiles des revenus déclarés (c'est-à-dire avant impôts) de ces trois aires urbaines sont présentés dans le tableau 12 ci-dessous. Nous n'avons pas pu déterminer le coefficient interquartile au niveau de l'aire urbaine de Norwich, du fait d'un manque de données à cette échelle.

⁴³ L'écart interquartile est une mesure de dispersion des inégalités de revenus qui s'obtient en faisant la différence entre le troisième et le premier quartile, et le coefficient interquartile est le rapport entre cet écart interquartile et la médiane.

⁴⁴ La moyenne pondérée correspond à la somme des produits entre le coefficient interquartile et le nombre d'habitants de chaque commune de l'AUF de Mons, rapportée à la somme du nombre d'habitants de ces communes.

| AUF/Année | 2017 |
|------------------|------|
| Mons | 94% |
| Clermont-Ferrand | 68% |
| Perpignan | 85% |

Tableau 12 : Coefficient interquartile des revenus déclarés des 3 aires urbaines françaises et belge (Source : INSEE et Walstat, 2017)

I.3. Des activités économiques et fonctionnelles basées sur le secteur des services

L'AUF perpignanaise a le taux de chômage le plus élevé par rapport aux trois autres aires urbaines (près de 20%), et est donc le territoire le moins attractif économiquement (voir tableau 13 ci-dessous). Or, son coefficient interquartile est plus faible que celui de Mons. Cela s'explique par des transferts sociaux plus importants à Perpignan qu'à Mons, réduisant ainsi les inégalités de revenus au sein de la population dans ce territoire.

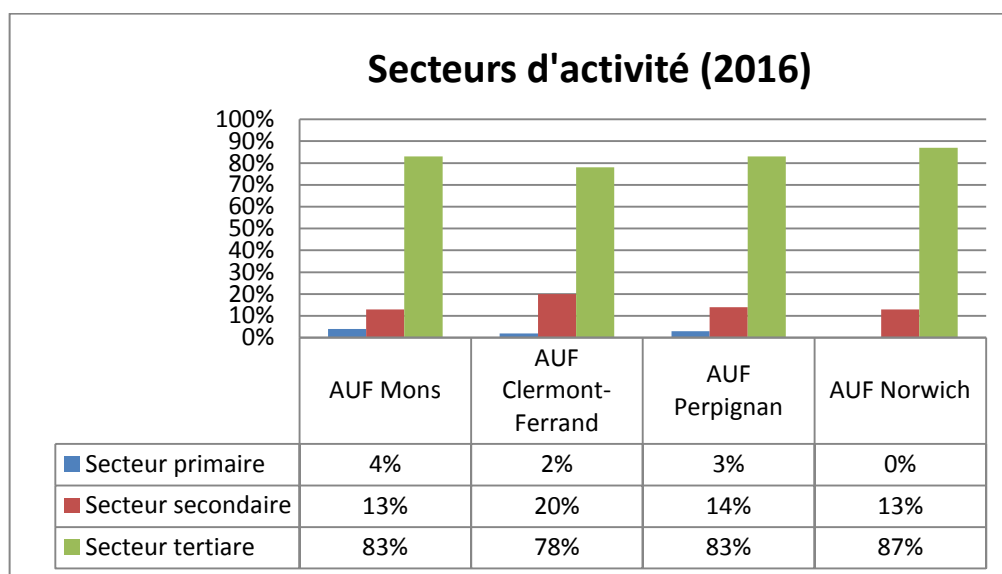
De même, bien que partageant la même croissance démographique, presque le même niveau de population, et ayant tous deux des taux migratoires relativement comparables, l'aire urbaine de Norwich possède contrairement à Perpignan le taux de chômage le plus bas, et est le territoire le plus dynamique économiquement.

| AUF/Année | 2016 |
|------------------|------|
| Mons | 13% |
| Clermont-Ferrand | 12% |
| Perpignan | 20% |
| Norwich | 4% |

Tableau 13 : Taux de chômage des 4 aires urbaines étudiées (Source : Eurostat, 2016)

De plus, on peut constater que le secteur tertiaire (essentiellement publics) concentre entre 80% et 90% des emplois dans les quatre villes étudiées. La plus forte proportion est enregistrée à Norwich, qui est répertoriée parmi les dix principales destinations commerciales de Grande-Bretagne (NATS, 2013) (voir graphique 6 ci-dessous). Ainsi, le nombre de postes dans les secteurs primaire et secondaire dans ces villes est assez faible, et pratiquement inexistant dans certains cas. Le graphique 6 suivant présente la répartition des différentes

branches d'activité économique (secteur) dans les quatre aires urbaines, et montre clairement la prédominance du secteur des services⁴⁵ dans chacun des territoires.



Graphique 6: Répartition des secteurs d'activité (Sources : Eurostat 2016, Walstat 2016)

I.4. Une prédominance générale de l'usage de la voiture dans les 4 AUF

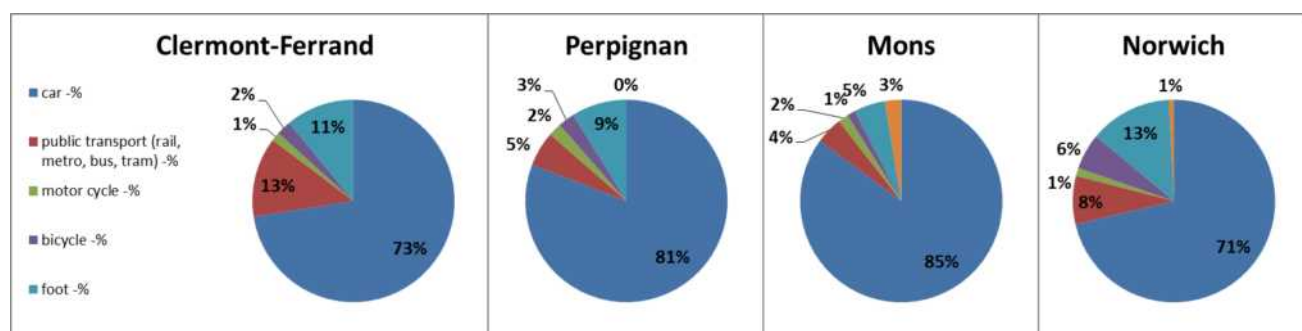
L'indicateur ci-dessous montre la part de chaque mode de transport dans les trajets domicile-travail au sein des quatre aires urbaines d'étude. Cette analyse montre la prédominance des déplacements en voiture dans les quatre territoires, particulièrement au sein de l'AUF de Mons qui possède la part modale la plus élevée avec 85% des déplacements en 2011 (voir graphique 7 ci-dessous). Elle est suivie de l'AUF de Perpignan avec 81% en 2007. Les proportions des déplacements en voiture des AUF de Clermont-Ferrand et de Norwich sont respectivement de 73% en 2007 et de 71% en 2011⁴⁶.

Les déplacements domicile - travail en transports publics et en vélo dans les AUF de Mons et Perpignan sont relativement faibles par rapport aux deux autres territoires, et les déplacements à pied se positionnent derrière ceux effectués en voiture. Quant à l'AUF de Clermont-Ferrand, sa part modale en transport public (13%) est pratiquement équivalente à celle de ses déplacements à pied, et nettement supérieure à celles des trois autres territoires. Les déplacements à pied au sein de l'AUF de Norwich sont plus importants que ceux en transports publics. Cette aire urbaine possède également une part assez significative des

⁴⁵ En raison du manque de données sur les villes belges dans Eurostat, l'analyse de la répartition d'offre par secteur d'activité se fait avec deux sources différentes. La source de données pour l'aire urbaine de Mons est le portail d'informations statistiques locales sur la Wallonie, le WalStat.

⁴⁶ Notons que les indicateurs relatifs à ces différentes parts modales ne nous permettent pas d'avoir une comparabilité sans équivoque entre ces différents territoires. Les données mobilité des aires urbaines françaises présentent dans la base Eurostat datent de 2007, alors que les données des deux autres AUF datent quant à elles de 2011.

déplacements en vélo (environ 6%), nettement supérieure aux parts modales des trois autres villes.



Graphique 7: Répartition des modes de transports dans les déplacements domicile-travail au sein des 4 aires urbaines étudiées (Source : données Eurostat de Clermont-Ferrand et Perpignan collectées en 2007 / de Mons et Norwich en 2011)

De fait, les mobilités douces ou actives sont plus développées à Norwich que dans les autres territoires, ce qui correspond assez bien au volontarisme des autorités locales en matière de préservation de l'environnement, illustré par l'obtention de plusieurs prix environnementaux⁴⁷. Et le transport public est plus développé au sein de l'AUF de Clermont-Ferrand, qui est le seul des quatre territoires à avoir une ligne de tramway. De même, les déplacements à pied semblent assez bien pratiqués dans les quatre aires urbaines, avec toutefois une moindre importance à Mons qui a la plus faible densité pondérée.

De manière générale, l'étude des répartitions modales révèle une inefficacité globale du réseau de transport en commun dans les quatre aires urbaines, notamment par rapport à l'utilisation de la voiture. De plus, considérant que les principaux services et infrastructures de ces AUF sont situés dans leurs cœurs urbains, cela présuppose une plus faible accessibilité des zones périphériques, du moins en transport en commun. Ainsi, on peut par exemple noter qu'en 2016, en moyenne 1 habitant sur deux dans ces quatre villes possédait une voiture. L'AUF de Clermont-Ferrand avait cette année-là plus de 600 voitures pour 1000 habitants, tandis les autres villes n'en avaient pas moins de 500. Ces chiffres marquent la prédominance de la voiture, dont la part modale se situe entre 70% et 85% selon les territoires.

⁴⁷ Le premier prix d'un concours sur la protection de l'environnement dans la catégorie « Action pour le climat de l'année 2020 » lancée par le *Global Good Awards*

| 2016 | Mons | Clermont-Ferrand | Perpignan | Norwich |
|--|------|------------------|-----------|---------|
| Nombre des voitures pour 1000 habitants | 507 | 612 | 568 | 491 |

Tableau 14 : Nombre de voitures immatriculées en 2016 pour 1000 habitants au sein des 4 aires urbaines étudiées (Source : Eurostat, 2016)

Ces éléments contextuels associés aux spécificités culturelles de chaque aire urbaine, relevant notamment de leurs représentations collectives respectives, n'entraînent pas les mêmes effets en termes de prise en compte de l'équité sociale par les acteurs de mobilité interrogés. Ces représentations collectives que Durkheim appelle « *l'assiette mentale de la société* » sont identifiées dans cette thèse au travers des normes institutionnelles et systèmes de gouvernance de chaque territoire étudié, ainsi qu'à partir des particularités de leurs interactions et pratiques locales. Celles-ci participent à réguler les priorités et choix des acteurs enquêtés dans chaque ville, qui dépendent aussi de leurs représentations individuelles. Ces représentations (collectives et individuelles) définissent ce qui est admissible ou non à l'intérieur d'une société, ce qui est faisable ou ce qui ne l'est pas, ainsi que ce qui est juste ou injuste.

II. Des systèmes de gouvernance spécifiques qui impactent différemment la prise en compte des enjeux sociaux de mobilité urbaine

Il s'agit dans cette seconde partie de mettre en avant les différences qui existent entre les systèmes de gouvernance de mobilité des quatre aires urbaines étudiées, suivant chaque contexte culturel et institutionnel. Nous verrons que ces différences n'entraînent pas les mêmes effets en termes de prise en compte de l'équité sociale d'un pays à un autre, et même au sein d'un même pays, d'un contexte local à un autre. Ainsi, il existe par exemple dans les deux AUF françaises un mille-feuille institutionnel qui fragilise la cohérence de leurs politiques de transport, même s'il n'empêche pas des choix différents de gestion locale de leurs systèmes de transport collectif. De même, le système de l'AUF de Mons, contrairement aux AUF françaises, est caractérisé par sa centralité institutionnelle, et celui de l'AUF de Norwich a été profondément affecté par les lois de dérégulation adoptées en Grande-Bretagne au cours des années 1980.

II.1. Un mille-feuille institutionnel français qui fragilise la cohérence des politiques de transport au sein des aires urbaines clermontoise et perpignanaise...

Il y a une assez grande différence, en matière de divisions territoriales et administratives, entre les quatre aires urbaines qui font l'objet de cette étude. Selon les données de l'OCDE, chacune des deux AUF françaises englobe plus d'une centaine de communes de différentes tailles, soit 200 communes pour l'AUF de Clermont-Ferrand et 119 communes pour l'AUF de Perpignan. Ces AUF ont, du fait de leur appartenance à un même pays, une organisation territoriale similaire dont la caractéristique principale est la fragmentation en plusieurs entités communales ou intercommunales. Cette organisation issue d'un processus historique de décentralisation des pouvoirs de l'État central vers les collectivités territoriales (Régions, Départements, communes ou Intercommunalités), agit sur l'accessibilité globale de ces aires urbaines respectives, notamment en matière de couverture globale de desserte en transport en commun, et donc de prise en compte de l'équité sociospatiale.

En effet, il existe en France plusieurs types d'intercommunalités ou Établissements Publics de Coopération intercommunale (EPCI), que sont les Métropoles, les Communautés d'Agglomération, les Communautés Urbaines, et les Communautés de Communes. L'aire urbaine de Clermont-Ferrand regroupe 14 EPCI qui ne sont pas tous dotés de compétences en matière de mobilité, et qui ont chacun leur propre stratégie de développement local. Ce mille-feuille institutionnel, lorsqu'il n'est pas bien coordonné ou que des intérêts politiques divergents s'y expriment, complexifie le système de gouvernance au sein d'une même aire urbaine, notamment dans le domaine des transports, et participe à freiner son développement. De même, l'aire urbaine de Perpignan s'étend sur 10 EPCI, et est confrontée aux mêmes problématiques de fragmentation territoriale : les communes de Pia (8 500 habitants) et de Clairac (4 181 habitants), limitrophes des villes de Perpignan et Rivesaltes, n'ont par exemple pas intégré la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée.

C'est ainsi que plusieurs acteurs clermontois (CEx1, CE1, CT3) et perpignonais (PE1, PE2, PEx1, PEx2, PA1, PT4) mentionnent le fait qu'il existe au sein de leur territoire, plusieurs autorités organisatrices de la mobilité dont les compétences se superposent, et qui parfois se font concurrence, dans les cas où elles sont de majorités politiques opposées. En effet, dans le contexte de ces aires urbaines françaises, on dénombre à la fois une autorité compétente pour le transport urbain : il s'agit pour le cas de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), et pour le cas de l'aire urbaine de Perpignan de la Communauté Urbaine de Perpignan ; et une autorité organisatrice de mobilité compétente pour le transport routier

interurbain : il s'agit de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) dans le cas clermontois (compétence exercée avant l'adoption de la loi Notre par Département du Puy-de-Dôme), et de la Région Occitanie pour le transport routier interurbain perpignanaise. Et enfin, on a une autorité pour le transport ferroviaire et le transport express régional par autocars, que sont la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur l'aire urbaine clermontoise, et la Région Occitanie sur l'aire perpignanaise. Cette superposition de compétences de plusieurs autorités organisatrices de mobilité sur une même aire urbaine, a pour conséquence une faible coordination des différents réseaux présents sur le territoire, qui fragilise leur accessibilité globale, particulièrement de leurs zones périphériques peu denses.

II.2. ... mais laisse des choix différents de gestion du système de transport collectif entre Perpignan et Clermont-Ferrand

Malgré ces similitudes dans l'organisation territoriale et institutionnelle de la mobilité entre les AUF de Clermont-Ferrand et de Perpignan, on peut néanmoins observer qu'entre ces deux aires urbaines, l'exploitation quotidienne des services publics locaux de bus se fait différemment. En effet, on a au sein de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand une gestion directe de l'exploitation du service de transport urbain, qui se fait en régie par l'Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC) T2C (Transports en Commun Clermontois), sous la base d'un contrat de service public à partir duquel le SMTC-AC finance et contrôle son activité. On a davantage, au sein de l'aire urbaine de Perpignan, une gestion déléguée de l'exploitation du service de transport urbain, à partir de laquelle la Communauté urbaine Perpignan Méditerranée Métropole confie, en tant qu'autorité organisatrice, l'exécution du service à une entreprise privée indépendante (Vectalia sous la marque Sankéo) tout en conservant un contrôle sur celui-ci.

Cette différence dans le mode de gestion des services locaux de transport en commun est en partie consécutive des différences qui existent dans le mode de sélection des exploitants du réseau par les autorités organisatrices de ces deux villes. En effet, on a, au sein de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand une délégation de service public à un opérateur public, en l'occurrence T2C, qui est choisi de manière discrétionnaire par l'AOM sur la base de plusieurs critères d'ordre politique (poids des syndicats et élus), historique (opérateur historique présent sur le territoire), et territorial (favoriser les entreprises locales). Ce mode de sélection cohabite toutefois avec un mode d'attribution effectué à la suite d'un appel d'offres auprès de certains sous-traitants privés tels que les opérateurs Cellier Chevalier, Fontanon, Vélogik, ou encore Keolis, notamment pour l'exploitation du réseau dans les zones périurbaines et rurales, ou pour la fourniture de certains services comme le TAD ou le VLS. A

contrario, le mode de sélection des exploitants du réseau de l'aire urbaine de Perpignan se fait essentiellement par un appel d'offres lancé dans le cadre d'un marché public ouvert à concurrence, à partir duquel un opérateur privé exploite l'ensemble du réseau urbain.

II.3. Un réseau montois centralisé

La Belgique a connu au cours de son histoire un double processus de décentralisation ou plus exactement de régionalisation, de certains pouvoirs de l'État central vers ses entités régionales, notamment la Région wallonne, et ensuite de centralisation de ces pouvoirs au sein de l'autorité wallonne. Ce double processus de régionalisation / centralisation entraîne des effets spécifiques sur la politique de mobilité au sein de l'aire urbaine de Mons. En effet, le système de transport urbain en Région wallonne est centralisé, avec une seule autorité organisatrice de mobilité qui est la Région, et est exploité par un unique opérateur public de transport en commun (TEC), qui est de surcroît l'exploitant de l'ensemble du réseau de transport de bus sur toute la Wallonie. TEC est l'opérateur public historique, et sa sélection ne fait pas l'objet d'un appel d'offres public. De fait, on observe une même gestion directe dans l'exploitation du réseau telle que c'est le cas à Clermont-Ferrand, grâce à laquelle la Région wallonne en tant qu'AOM, exploite le réseau de bus au travers de son opérateur TEC sur la base d'un contrat de service public.

L'accessibilité globale de l'aire urbaine de Mons couverte par une seule AOM et non pas plusieurs (potentiellement peu coordonnés et en opposition politique) se trouve ainsi facilitée ; cela d'autant plus que l'aire urbaine montoise est relativement peu étendue. Celle-ci a en effet une superficie nettement inférieure aux autres villes d'étude, et ne comprend que 7 communes. Cette superficie relativement moins importante lui procure une certaine compacité territoriale, à la différence de la fragmentation que l'on peut observer au sein des aires urbaines françaises, favorisant de fait une meilleure couverture globale du réseau de transport en commun. À l'observation, et après notre propre expérimentation du réseau de mobilité montois, celui-ci s'assimile davantage à un réseau interurbain départemental ou régional français, qu'à un réseau urbain tel qu'on le conçoit à l'intérieur de l'agglomération clermontoise ou perpignanaise. Il est structuré autour de l'accessibilité de pôles urbains plus ou moins denses, ce qui impacte positivement la prise en compte de l'équité territoriale.

II.4. Un réseau de transport en commun de l'AUF de Norwich dérégulé

L'aire urbaine de Norwich est composée de 4 Districts ruraux ou non métropolitains (faiblement denses) que sont Norwich, Broadland, South Norfolk, et North Norfolk. Elle est également constituée de 74 circonscriptions ou « civil parish » situées dans le Comté de

Norfolk dans la Région de *l'East Anglia*. Son système institutionnel est organisé à deux niveaux, avec un niveau supérieur constitué par le Comté, et un niveau inférieur formé par le District dont les compétences n'influencent que marginalement les politiques de mobilité qui y sont appliquées.

En tant que Comté non métropolitain, c'est le Conseil du Comté de Norfolk qui assure les principales missions en termes de planification stratégique des transports, et non les Districts. Cette répartition relativement claire des tâches entre ces deux entités territoriales a pour effet de réduire tout potentiel conflit de compétence qui serait susceptible d'affecter la planification des transports. Toutefois, les principales prérogatives dans le domaine de l'organisation des transports publics telles que la fixation des tarifs, l'établissement des fréquences des lignes du réseau, ou encore la détermination des zones à desservir ne sont pas dévolues au Comté, mais aux opérateurs privés de bus qui poursuivent essentiellement des objectifs commerciaux.

On assiste ainsi à Norwich à un foissement de « politiques » de mobilité prises par les opérateurs privés définies en fonction de leurs intérêts, et soumises à la libre concurrence du marché. Ce système dérégulé participe à rendre le réseau global de transport en commun peu lisible, peu coordonné, et donc inéquitable pour l'utilisateur. Ce manque de coordination s'illustre par exemple par le refus des opérateurs d'établir entre eux une intégration tarifaire qui faciliterait l'usage du transport en commun d'un opérateur à l'autre, et participerait ainsi à promouvoir une certaine équité sociale et territoriale, comme le souligne NT1 dans son discours.

De manière générale, l'organisation territoriale et la gouvernance de la mobilité au sein des quatre aires urbaines analysées se différencient d'un territoire à un autre sur la base de processus institutionnels différents et propres à chaque contexte national et local. En Grande-Bretagne, on a assisté depuis les années 1980 à une dérégulation du secteur des transports urbains au profit des opérateurs privés. En France, à la suite des différents processus de décentralisation, on observe davantage une délégation de la gestion des transports locaux aux collectivités territoriales (Régions, Départements, Communes). Et en Belgique, à la faveur de la politique de régionalisation, on observe un double processus de décentralisation des compétences de transport urbain de l'État fédéral aux différentes Régions (wallonne, flamande, et bruxelloise), et au sein de la Région wallonne, une centralisation de ces compétences entre les mains de l'autorité régionale. De fait, ces processus institutionnels qui structurent les représentations collectives des acteurs dans chaque aire urbaine induisent des façons différentes de prendre en compte l'équité sociale, qui sont elles-mêmes influencées par les représentations individuelles intrinsèques à chaque acteur. Ces spécificités nationales et locales propres à chaque contexte sont cependant à mettre en relation avec un modèle

néolibéral prédominant dans les États d'Europe occidentale, qui agit tout aussi sur la perception que les acteurs ont des enjeux d'équité sociale dans la mobilité urbaine.

III. Des politiques de mobilité urbaine cadrées par le référentiel néolibéral

Depuis la fin des années 1970, on observe une prédominance idéologique du référentiel néolibéral dans les États d'Europe occidentale qui agit sur la mise en œuvre de leurs politiques publiques. Dans le domaine des transports, cette prévalence idéologique entraîne quelques points communs dans la gestion des politiques publiques territoriales dans les quatre aires urbaines étudiées, qui n'empêche néanmoins pas de relever de nombreuses spécificités selon les territoires.

III.1. Des points communs liés à la gestion néolibérale des politiques publiques territoriales dans les 4 AUF...

Les fondements institutionnels du référentiel néolibéral dans les politiques publiques ont été posés à partir de la fin des années 1970, sous l'impulsion des gouvernements Thatcher en Grande-Bretagne et Reagan aux États-Unis, et accentués à la faveur du processus de globalisation des années 1990. Ainsi, les États d'Europe occidentale ont mis en place de profondes réformes qui ont été marquées par des politiques de privatisation, de dérégulation, d'austérité, et de réduction de l'État-providence et des services sociaux, ainsi que par le pouvoir toujours croissant sur le développement urbain des logiques de marché concurrentiel (Harvey, 2007 ; Théodore et Peck, 2011).

Ce nouveau modèle de gouvernance a sonné le glas des politiques keynésiennes et son idéal de l'État providence de répondre aux besoins sociaux (Théodore et al., 2011), et il a impacté la prise en compte de l'équité sociale dans les politiques de mobilité urbaine des quatre aires urbaines étudiées. Cet impact se manifeste par un affaiblissement des moyens d'action des autorités locales, de plus en plus soucieuses de réduire les dépenses publiques, avec pour conséquence une limitation des investissements dans le domaine des transports, et une affectation strictement basée sur l'évaluation coût/bénéfice. De même, à la faveur de ce nouveau référentiel, de nouveaux acteurs, tels que les opérateurs privés, jouent un rôle de plus en plus important dans la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine, sélectionnés sur la base d'appels d'offres dans le cadre de marchés publics ouverts à concurrence. Il en est ainsi des opérateurs de transport en commun comme Cellier Chevalier, Fontanon, Vélogik ou Keolis à Clermont-Ferrand, Vectalia à Perpignan, ou encore First Bus et Konnect bus à Norwich.

III.2. ...Qui n'empêche pas de relever de nombreuses spécificités selon les aires urbaines

Ce modèle néolibéral ne s'applique cependant pas de manière uniforme dans les quatre aires urbaines, et s'exprime différemment selon les configurations sociétales (Culver, 2017 ; Maurice, 1989). Une analyse minutieuse doit donc être faite en fonction de chaque contexte spécifique. En Grande-Bretagne, les politiques de dérégulation initiées sur la base du *Transport Act de 1985* entraînent un transfert des compétences en matière de mobilité urbaine aux opérateurs privés de transport, qui acquièrent désormais la responsabilité d'« organiser » le système de transport sur le territoire dans lequel ils opèrent. En France, on observe depuis plusieurs années un renforcement progressif des compétences des collectivités territoriales (Régions, intercommunalités, Départements) en matière de mobilité, qui s'est confirmé avec l'adoption en décembre 2019 de la nouvelle loi sur les mobilités (la loi LOM). En Belgique, ce transfert s'est aussi fait en faveur d'entités publiques, en l'occurrence les Régions wallonne, flamande, et bruxelloise à la faveur de la loi du 8 août 1988 transférant aux Régions la tutelle des transports urbains et régionaux.

Dès lors, il n'existe pas au sein de l'aire urbaine de Norwich d'autorité organisatrice de mobilité au sens dont on le conçoit dans les aires urbaines de Clermont-Ferrand, de Perpignan, et de Mons. C'est-à-dire qu'il n'existe pas d'institution publique qui organise la politique de transport à appliquer sur un territoire bien identifié, avec ses modalités de sa mise en œuvre. Néanmoins, on peut observer un point commun entre les aires urbaines de Norwich et de Perpignan, qui est celui d'une gestion déléguée du service de transport dans laquelle l'exploitation de bus est confiée à des entités privées, sélectionnées à la suite d'un appel d'offres dans le cadre d'un marché public ouvert à concurrence. Toutefois, à la différence de Perpignan où la concurrence entre opérateurs se fait pour le marché, c'est-à-dire que l'entité privée sélectionnée remporte seule l'appel d'offres et exploite le réseau sur l'ensemble du territoire sous le contrôle de la collectivité, on a dans le cas de Norwich une concurrence dans le marché : plusieurs exploitants privés remportent l'appel d'offres public et exploitent de manière concurrente l'ensemble du réseau de transport en commun, sans contrôle de la collectivité sur l'exécution du service.

Au demeurant, l'influence de ce modèle néolibéral de gouvernance dans la mobilité urbaine des 4 AUF tend à faire converger les priorités en termes d'enjeux de mobilité urbaine des acteurs consultés, ainsi que leurs visions de la justice sociale. Ceux-ci mettent ainsi davantage l'accent sur le développement économique urbain et la durabilité environnementale, à partir desquels prévaut une vision utilitaro-parétienne de la justice

sociale, qui participe alors à exacerber les injustices existantes en contribuant aux différenciations sociales et spatiales.

IV. Des enjeux économiques et environnementaux qui prédominent par rapport aux enjeux sociaux

Les enjeux de mobilité urbaine exprimés par les acteurs interrogés sur la base de leurs représentations collectives et individuelles, renvoient à divers enjeux de mobilité urbaine et à différentes visions de la justice sociale. Ils sont d'ordre économique, environnemental, et social, et sont portés différemment par les acteurs enquêtés suivant leur statut, et suivant leur ancrage territorial. L'influence prédominante du modèle néolibéral dans la gouvernance urbaine des quatre aires urbaines analysées conduit 38 acteurs enquêtés à privilégier les enjeux économiques et environnementaux en véhiculant une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale, par rapport aux enjeux sociaux privilégiés par 33 acteurs et exprimant davantage une vision rawlsienne et seniënne de la justice sociale (voir annexe 7). 10 acteurs se positionnent sur ces grandes familles d'enjeux simultanément tout en recourant à différentes visions de la justice sociale, ce qui explique les doubles comptes réalisés ici parmi les 51 acteurs rencontrés.

IV.1. Des enjeux de mobilité urbaine multiples renvoyant à différentes visions de la justice sociale

À la suite de l'analyse qualitative des 51 entretiens enregistrés dans les 4 aires urbaines étudiées, quatre principaux enjeux de mobilité urbaine se dégagent. Ces quatre enjeux communs aux quatre territoires d'enquête s'expriment avec plus ou moins de nuances selon les acteurs et les territoires. Il s'agit premièrement de l'enjeu d'accessibilité territoriale, deuxièmement de l'enjeu de tarification, troisièmement de l'enjeu d'amélioration de la performance du transport en commun, de la réduction de la place de la voiture, et de la promotion des modes doux, et enfin quatrièmement de l'enjeu d'accompagnement et d'accessibilité des PMR et des plus fragiles.

Ces enjeux renvoient à différentes visions de la justice sociale qui dépendent des représentations individuelles propres à chaque acteur, et des représentations collectives de la société où il vit. De même, le positionnement géographique d'un acteur au sein de son territoire d'appartenance, ainsi que son rôle dans la société, ont une influence sur ses priorités, et par voie de conséquence sur sa vision de la justice sociale.

IV.1.1. Enjeux d'accessibilité territoriale

Les réseaux de transport en commun des quatre aires urbaines étudiées sont en forme d'étoile, épousant la morphologie urbaine concentrique des 4 agglomérations. Ces quatre territoires sont ainsi confrontés à des problématiques similaires en termes de desserte en transport en commun de leurs espaces périphériques peu denses, et de la faible accessibilité de leur cœur urbain à partir de ces espaces. En effet, sur la base des dires d'acteurs, nous observons que l'effort d'investissements en transport en commun, tels que l'aménagement des arrêts disposant de système d'information voyageur, ou encore le renforcement du maillage du réseau avec des lignes structurantes et cadencées, est davantage déployé dans le cœur urbain. Cela entraîne selon eux des effets en termes de couverture globale du réseau, moins dense dans les zones périurbaines et rurales.

Ainsi, l'enjeu d'accessibilité territoriale est lié chez les acteurs consultés à l'amélioration de la desserte globale du territoire, vers et depuis le cœur urbain et la périphérie urbaine, au travers d'un renforcement du réseau de transport en commun. Cet enjeu conduit, en fonction de la manière dont il est abordé par l'acteur qui l'exprime, à rechercher une meilleure fluidité des échanges et/ou à une amélioration de l'attractivité du territoire. Dans ce cas, il renvoie selon notre grille d'analyse des discours à une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale, et relève ici du grand enjeu économique.

Les moyens proposés par les acteurs qui priorisent cet enjeu selon cette vision sont les suivants : renforcer le maillage du réseau de transport en commun au travers d'une meilleure coordination entre AOM et opérateurs de transport ; favoriser l'intermodalité entre AOM et opérateurs afin de permettre un meilleur accès global du territoire nécessaire au développement des échanges et des flux de déplacements ; favoriser une meilleure accessibilité des zones d'emplois, notamment aux horaires décalés, permettant d'accroître la dynamique économique du territoire ; favoriser l'accessibilité des pôles générateurs de déplacements (zones touristiques par exemple) au travers d'une hiérarchisation du système de transport en commun autour de lignes structurantes ; développer l'usage du vélo et aménager les pistes cyclables ainsi que des parcs relais en périphérie du cœur urbain, entraînant une fluidité des déplacements et des échanges ; réduire la place de la voiture et limiter la congestion automobile pour une meilleure performance du réseau de transport en commun ; améliorer l'offre ferrée et favoriser le transport des marchandises ; respecter les équilibres budgétaires et rationaliser les dépenses, permettant ainsi de favoriser les investissements dans l'amélioration et la performance du réseau.

Cet enjeu peut également être appréhendé avec une vision rawlsienne de la justice sociale. Il s'agit alors de promouvoir une mobilité pour tous et notamment pour les plus défavorisés, avec un service de transport en commun garantissant l'égalité d'accès à tous aux

infrastructures présentes sur le territoire. Dans ce cas, les acteurs interrogés mettent en avant un problème d'équité sociospatiale, avec par exemple les difficultés rencontrées par certains ménages modestes résidant en périphérie à accéder en transport en commun au cœur urbain, où sont notamment concentrés la plupart des services fournis par la collectivité (emplois, éducation, culture, santé). C'est en l'occurrence ce que souligne un acteur associatif montois (MA1) résidant dans le cœur urbain, qui exprime comme enjeu prioritaire la nécessité d'améliorer l'accessibilité en transport en commun de ce qu'il appelle la « ruralité », afin que les ménages modestes qui y vivent puissent eux aussi bénéficier des services (culturels en particulier) offerts dans le centre.

Les moyens proposés par ces acteurs pour atteindre cet objectif d'équité territoriale sont alors : favoriser une meilleure coordination entre AOM et opérateurs permettant de renforcer la couverture territoriale du réseau afin de réduire la fracture territoriale entre cœur urbain et périurbain ; procéder à une meilleure régulation du secteur des transports afin de mieux prendre en compte les zones mal desservies ; améliorer la desserte ferroviaire et les trains de proximité ou du quotidien en faveur des ménages périurbains modestes ; favoriser l'accessibilité aux zones d'emplois à horaires décalés au bénéfice des ménages à faibles revenus qui y travaillent, en promouvant par exemple l'utilisation de la voiture individuelle, les TAD aux horaires décalés, ou le covoiturage en entreprise entre employés ; développer l'usage du vélo comme moyen d'insertion sociospatiale, notamment pour les jeunes à faibles revenus et sans voiture ; favoriser une meilleure desserte des quartiers à habitats sociaux ; aménager les parcs relais en périphérie permettant aux ménages périurbains modestes d'accéder au cœur urbain à moindre coût ; tenir compte des besoins de mobilité multiple, notamment des individus les plus fragiles, en favorisant une desserte transversale de périphérie à périphérie.

Nous pouvons noter ici quelques particularités dans les deux territoires français étudiés. En effet, certaines aménités situées dans les cœurs urbains des aires urbaines de Clermont-Ferrand et de Perpignan ne sont pas toutes localisées dans les zones centrales les plus accessibles, et sont plutôt situées en proche périphérie du centre. De fait, les problématiques d'accès à certains services désirés par les habitants ne s'illustrent plus uniquement au travers de l'accessibilité des secteurs les plus centraux, mais aussi de celle de certains lieux décalés du centre, notamment commerciaux, relativement mal desservis à certains horaires. Ce phénomène conceptualisé par Kain en 1968 sous la notion de « *spatial mismatch* » a spécifiquement été évoqué par les acteurs des AUF françaises, notamment lorsqu'il a été question de l'accessibilité des zones d'emplois à horaires décalés. De fait, la faible desserte en transport en commun des zones d'activités localisées en proche périphérie du centre-ville, notamment aux horaires décalés, réduit selon plusieurs acteurs clermontois et perpignanais l'accessibilité des ménages (généralement modestes) qui y travaillent. Cette particularité de

ces deux aires urbaines françaises s'explique en partie par le fait qu'historiquement en France, il existe une séparation fonctionnelle entre zones d'habitats et zones d'activités (commerciales ou industrielles).

Une solution proposée pour remédier à cette situation par un élu clermontois du cœur urbain (CE2) est de faciliter l'utilisation de la voiture pour les publics fragiles économiquement en leur permettant d'y accéder à moindre coût, leur évitant ainsi d'être condamnés à rester au chômage. Cette question fait moins débat dans les deux autres territoires belge et anglais, bien que pour l'acteur associatif du suburbain NA1 de l'AUF de Norwich, plusieurs ménages modestes ne possédant pas de voiture et travaillant la nuit peuvent avoir des difficultés à aller à leur lieu de travail, mal desservi à ces horaires. Pour l'acteur montois MT1, ce type d'usagers travaillant aux horaires décalés concerne peu de personnes, et donc de faibles volumes de déplacement.

En outre, les acteurs perpignanais interrogés portent spécifiquement la question de l'inclusion des habitants résidant dans les quartiers à habitats sociaux du centre-ville, en l'occurrence les populations gitanes qui y vivent. De même, sa situation géographique particulière liée à sa proximité avec la mer Méditerranée soulève pour les acteurs interrogés un enjeu spécifique sur l'accessibilité des zones côtières et touristiques du territoire. Ces zones recouvrent pour les acteurs perpignanais un important vivier d'emplois, notamment pour les travailleurs saisonniers pauvres, dont le dynamisme favorise le développement économique de l'aire urbaine.

IV.1.2. Enjeu tarifaire

La question de la tarification dans les politiques de mobilité urbaine est un sujet central pour l'accès aux transports en commun dans les quatre territoires étudiés, et s'exprime différemment suivant la vision de la justice sociale qui est véhiculée par l'acteur qui le met en exergue. Elle est en partie liée aux facilités tarifaires accordées aux ménages à faibles revenus, permettant de promouvoir leur mobilité en leur octroyant des tarifs sociaux. Cela participe dans ce cas d'une vision rawlsienne de la justice sociale, car mettant davantage en avant la satisfaction des besoins de groupes défavorisés, et relevant donc du grand enjeu social.

Les moyens proposés par les acteurs qui s'y rapportent sont les suivants : promouvoir la gratuité totale ou partielle des transports en commun pour permettre la mobilité des plus fragiles tels que les migrants, les réfugiés ; favoriser une tarification intégrée et multimodale améliorant la mobilité des ménages à faibles revenus ; promouvoir l'accès aux tarifs sociaux par les ayants droit, notamment ceux qui ne l'utilisent pas encore, en leur facilitant les procédures administratives ; plafonner les tarifs commerciaux pour permettre à tous, et notamment à ceux qui ont des faibles revenus, d'accéder au système de transport en commun.

Cet enjeu tarifaire peut aussi avoir pour objectif de promouvoir les échanges sur le territoire, en incitant par une tarification avantageuse telle que la gratuité partielle ou totale, tous les usagers (et pas uniquement les plus défavorisés) à utiliser le système de transport en commun. Les acteurs qui mettent ce type d'enjeu en avant, tels que le technicien perpignonais PT1 ou l'élu montois ME, promeuvent par là une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale, qui se rapporte au grand enjeu économique. Les moyens proposés par ceux-ci sont : promouvoir la gratuité des transports en commun comme moyen de développer les échanges sur le territoire ; privilégier un tarif social en lieu et place de la gratuité des transports en commun, afin de réduire les dépenses et préserver ainsi toute capacité future d'investissements dans l'amélioration du réseau.

IV.1.3. Enjeu d'amélioration de la performance du transport en commun, de réduction de la place de la voiture, et de promotion des modes doux

Les principaux objectifs des acteurs qui expriment l'enjeu d'amélioration de la performance et d'efficacité du transport en commun sont la préservation de la qualité de l'air et la protection de la santé publique, en tant que conditions indispensables pour l'instauration d'un cadre de vie agréable et durable. Pour ces acteurs, l'atteinte de cet enjeu qui relève du grand enjeu environnemental, passe nécessairement par la réduction de la place de la voiture, le partage de l'espace public entre tous les modes de transport, et la promotion des modes doux et alternatifs à la voiture permettant de réduire la congestion, la pollution atmosphérique, et de limiter le stationnement.

Cependant, en plus de cette ambition environnementale, cet enjeu recouvre également un objectif économique chez les acteurs qui le priorisent, qui est aussi de faciliter l'accessibilité aux aménités du territoire telles que les zones d'emplois, les services de santé, les centres commerciaux, ou encore les lieux de formation (écoles et universités). Ce double objectif environnemental et économique est lié à la nécessité de rendre le territoire plus attractif et dynamique aux yeux des usagers, ainsi que celle de promouvoir l'image d'une ville durable, permettant d'attirer des capitaux et une main-d'œuvre qualifiée pour aider au développement local. Les acteurs qui les priorisent ont ainsi une sensibilité proche d'une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale.

Les moyens préconisés par ces derniers dans le cadre de cet enjeu sont les suivants : réduire la place de la voiture et partager l'espace public entre les différents modes de transport; promouvoir les mobilités douces en réduisant les places de parkings et de stationnement des voitures, et en créant des zones à circulations apaisées ou zones de rencontres ; procéder à une meilleure articulation entre système de déplacements et développement urbain au travers de la densification du territoire ; développer le télétravail et les espaces de coworking en périphérie de la ville-centre ; développer les parcs relais,

notamment pour les voitures diesel ; réguler le transport des marchandises au sein du cœur urbain, procéder à une meilleure intégration des différents réseaux de transport en commun présents au sein de l'aire urbaine.

IV.1.4. Enjeu d'accompagnement et d'accessibilité des PMR et des plus fragiles

Les politiques de mobilité urbaine devraient, selon plusieurs acteurs rencontrés dans les quatre AUF, tenir compte des difficultés de mobilité spécifiques des individus, du fait des situations particulières de chacun. Ces situations particulières peuvent être dues à des handicaps divers (moteurs ou psychiques). Quelques illustrations mentionnées par les acteurs consultés portent par exemple sur les problèmes que rencontrent certains usagers à lire un plan de réseau, la peur de sortir de son quartier, ou encore les problèmes d'accès physiques aux infrastructures de transports pour les personnes ayant un handicap visuel, auditif ou moteur.

Les dispositifs en faveur des personnes confrontées à ces freins, obéissent de fait selon les acteurs enquêtés, à la nécessité de prendre en compte les capacités des individus dans leur diversité. Ils participent pour eux à promouvoir une meilleure justice sociale dans les politiques de mobilité urbaine, permettant à chacun de se déplacer malgré son handicap. Ces dispositifs sont liés à l'enjeu d'accompagnement et d'amélioration de l'accessibilité des PMR au système de mobilité urbaine, relevant du grand enjeu social. Les acteurs qui les priorisent se rapprochent d'une vision seniènne de la justice sociale, et les moyens qu'ils mettent en avant portent sur les aménagements et investissements en faveur des personnes en situation de handicap, le renforcement des capacités ou compétences des individus, ainsi que la mise en place de transport spécifique et des normes d'accessibilité pour les PMR. Ils se manifestent également par les propositions de mesures telles que des ateliers-formations en mobilité afin de faciliter par exemple l'accès au permis de conduire aux populations à revenus modestes, ou encore des séances d'orientation et d'accompagnement dans le réseau de transport pour celles qui ont des difficultés à s'orienter. D'autres moyens proposés par les acteurs dans le cadre de cet enjeu portent sur la lutte contre l'autoconfinement social des individus du fait de la peur de se déplacer ou d'aptitudes (physiques ou psychiques) amoindries pour se réaliser, ou l'accompagnement des individus dans leurs démarches administratives pour leur faciliter l'obtention d'avantages sociaux.

Pour ce qui concerne spécifiquement les dispositifs de mise en accessibilité, plusieurs acteurs au sein des AUF françaises ont mentionné le fait que l'accès aux infrastructures de transport des personnes à mobilité réduite est davantage pris en compte en France depuis

l'adoption en février 2005 de la loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Pour la Belgique, certains acteurs montois ont souligné la convention établie entre le Groupe TEC et les représentants associatifs des personnes en situation de handicap, sous la forme d'un guide de bonnes pratiques de mise en accessibilité, dans le but de rendre accessible l'ensemble du réseau de transport en commun de la Région wallonne. Et pour l'AUF de Norwich, il a été mentionné que la loi « *Equality Act* » votée en 2010 protège les personnes en situation de handicap contre toute forme de discrimination dans la société, notamment dans le domaine des transports.

IV.2. Des enjeux de mobilité urbaine qui sont portés différemment selon les acteurs

La priorité donnée par les acteurs interrogés à tel enjeu de mobilité urbaine plus qu'à tel autre et véhiculant telle vision de la justice sociale, dépend en partie de leur positionnement géographique au sein de leur aire urbaine d'appartenance, ainsi que de leur fonction ou statut.

IV.2.1. Une analyse des enjeux par type d'acteurs suivant leur positionnement géographique

Les enjeux de performance du transport en commun, de réduction de la place de la voiture, et de promotion des modes doux qui relèvent de problématiques environnementales, sont majoritairement portés au sein de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand par les acteurs du cœur urbain et plus particulièrement de la ville-centre, qui est le secteur du territoire ayant les niveaux de pollution atmosphérique les plus élevés, notamment à proximité des principales pénétrantes autoroutières. On peut ainsi noter à l'analyse du discours de certains acteurs clermontois ancrés dans le cœur urbain que la priorité donnée à ces enjeux est en partie influencée par leur expérience quotidienne de cette pollution. Il en est ainsi de l' élu du suburbain CE3, qui témoigne lors de l'entretien qu'en tant que natif de l'agglomération clermontoise, il a pu observer comment d'année en année l'environnement du territoire se dégradait de plus en plus, d'où la nécessité pour lui de limiter au maximum l'usage de la voiture individuelle principal vecteur de cette pollution.

Cette famille d'enjeu présente dans le discours des acteurs clermontois consultés, est un peu moins dans celui des acteurs des 3 autres territoires : 12 acteurs clermontois les priorisent contre 7 acteurs pour Mons, 6 acteurs au sein de l'aire urbaine de Perpignan, et 4 acteurs pour Norwich. En effet, la configuration en forme de cuvette du territoire clermontois favorise la stagnation des particules de pollution, contrairement par exemple à la proximité géographique

de Perpignan ou même de Norwich aux côtes maritimes, dont les vents dispersent plus facilement la pollution atmosphérique.

Nous pouvons également remarquer qu'un acteur est d'autant plus sensibilisé aux questions d'accessibilité territoriale (indépendamment de la vision de justice sociale véhiculée) ou les met en avant d'autant plus facilement, qu'il est directement concerné notamment parce qu'il est ancré dans le territoire qu'il souhaite voir mieux desservir. C'est le cas par exemple des acteurs PA4 et NA1 des aires urbaines de Perpignan et de Norwich qui résident respectivement dans le périurbain et le suburbain, ou encore de l'élu CE4 ancré dans la périphérie de Clermont-Ferrand qui priorise le renforcement de la desserte en transport en commun du cœur urbain (agglomération clermontoise) à partir de sa commune. Nous pouvons également évoquer les deux universitaires montois ancrés dans le suburbain (MEx1 et MEx2) qui priorisent tous deux l'accessibilité aux services présents au sein du campus universitaire où ils travaillent.

IV.2.2. Une analyse par type d'acteurs suivant leur statut

Les priorités des acteurs peuvent également être impactées par leur statut. En effet, on constate que dans les quatre aires urbaines de l'étude, ce sont plus particulièrement les élus, les techniciens et les experts qui mettent en avant les enjeux de performance du transport en commun, de réduction de la place de la voiture, et de promotion des modes doux, en lien notamment avec les objectifs environnementaux qui sont aujourd'hui assignés à toutes « bonnes pratiques » de transports et d'aménagement du territoire au niveau national et européen. En effet, le point commun entre ces trois catégories d'acteurs est qu'elles participent de manière directe ou indirecte à la gouvernance urbaine de leur territoire, soit en définissant la politique de mobilité (élus), soit en la mettant en œuvre (techniciens), ou en conseillant les politiques qui les définissent au travers des études et de l'expertise (experts-académiques). Ainsi, ces trois catégories d'acteurs sont, de par leurs différentes fonctions, soumises professionnellement aux obligations de respect des objectifs environnementaux qui imprègnent dorénavant toutes politiques de transports et d'aménagement du territoire. Ces obligations se reflètent ensuite dans leur discours et leur retranscription des principaux enjeux que devraient respecter les politiques de mobilité urbaine (voir annexe 8).

On peut également observer au sein des quatre territoires analysés que les principaux acteurs qui priorisent la question d'accessibilité des PMR sont les acteurs associatifs, spécifiquement ceux dont les missions cadrent avec cet objet. Cet enjeu est par exemple mis en exergue au sein de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand par les acteurs associatifs CA5 et CA1, par ceux PA2 et PA3 pour l'AUF de Perpignan, par MA1 et MA2 pour l'aire urbaine de Mons, et par NA1 et NA2 pour ce qui concerne l'aire urbaine de Norwich. Toutefois, d'autres

types d'acteurs le mettent également en premier plan, mais ceux-ci restent toute de même liés, du fait de leur mission professionnelle, aux problématiques se rapportant aux PMR ou aux publics fragiles de manière générale. Il s'agit par exemple du technicien PT2 à Perpignan qui travaille avec les populations gitanes dans les quartiers sociaux du centre-ville, ou de NEx1 qui est un consultant-chercheur sur les questions d'accessibilité des PMR à l'Université d'East Anglia (voir annexe 8).

Dans cette même logique, on observe aussi que les questions tarifaires en faveur des plus modestes sur le territoire clermontois sont fortement portées par les acteurs ayant pour point commun d'avoir travaillé dans le domaine du social. À titre d'exemple, les techniciens clermontois CT1 et CT2 qui portent un discours fort dans ce domaine sont deux acteurs ayant participé à la mise en place de la tarification solidaire au sein de l'agglomération clermontoise. À Perpignan, l'universitaire PEx3 dont les recherches ont porté sur les populations gitanes de la ville de Perpignan, prône la gratuité des transports publics afin de faciliter la mobilité de ce type de ménages à revenus modestes.

De même, un autre élément observable à partir du discours des acteurs est le fait que les élus dont le positionnement politique se situe à gauche de l'échiquier politique, tels que l'élusocialiste CE1 à Clermont-Ferrand ou l'élusocialiste PE2 à Perpignan ont tendance à prioriser les enjeux sociaux, bien qu'ils développent aussi d'autres priorités. Ainsi, on peut voir que les acteurs politiques qui mettent l'accent sur la question de la gratuité dans les transports en commun en faveur des ménages à faibles revenus sont des élus communistes dont CE2 à Clermont-Ferrand et PE2 à Perpignan. Par contre, les acteurs politiques dont le positionnement politique se situe à droite de l'échiquier politique et porteurs de convictions libérales, tels que l'élusocialiste PE1, mettent davantage l'accent sur la nécessité d'avoir une politique de mobilité urbaine qui satisfait le plus grand nombre, priorisant ainsi l'accessibilité des zones les plus denses. C'est aussi le cas de l'élusocialiste NE3 qui privilégie l'efficacité (environnementale notamment) du système des transports en commun.

IV.2.3. Une réflexion sur la cohérence du discours des acteurs

De manière générale, les enjeux mis en avant par un même acteur sont cohérents entre eux, mais dépendent de plusieurs paramètres liés à ses représentations individuelles, et pouvant le conduire à basculer d'une vision à une autre. Par exemple, l'acteur CE2 en tant qu'élusocialiste est favorable à la gratuité des transports pour tous afin de favoriser la mobilité des ménages les plus modestes, mais parallèlement en tant que Vice-président en charge de la mise en œuvre du PDU au sein de la Métropole clermontoise, il accorde aussi

une priorité aux enjeux environnementaux. Cet acteur développe de fait plusieurs priorités qui se rapportent à la diversité des champs auxquels il appartient, ayant ainsi une double sensibilité se rapprochant des visions rawlsienne et utilitaro-parétienne de la justice sociale. On peut également citer l'expert-académique PEx1 qui, en tant que chargé d'étude sur les questions de mobilité au sein de l'Agence d'urbanisme Catalane Pyrénées Méditerranée, donne la priorité aux enjeux d'efficacité du réseau, qui est de ce fait davantage liée à une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale. Mais parallèlement, il trouve également nécessaire d'améliorer l'accessibilité des zones côtières afin de faciliter la mobilité des travailleurs saisonniers pauvres, suivant donc une vision rawlsienne de la justice sociale. On peut encore mentionner le technicien MT1 qui, en tant que Directeur adjoint du TEC-Hainaut est sensible à la performance du système de transport en commun et d'efficacité de la desserte du cœur urbain où se situe l'essentiel des services. Mais en même temps, il déplore les difficultés de circulation des PMR dans le centre-ville. Il a ainsi une sensibilité proche d'une double vision utilitaro-parétienne et seniènne de la justice sociale.

On peut de plus noter que les acteurs dont les enjeux prioritaires sont déterminés par leur positionnement géographique ne véhiculent pas tous la même vision de la justice sociale. Ainsi, certains acteurs, tels que l'élu du périurbain CE4 qui priorise l'amélioration de la desserte en transport en commun entre le cœur urbain clermontois et sa périphérie se rapproche d'une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale en souhaitant le développement des échanges domicile – travail entre ces deux territoires. A contrario, l'acteur associatif PA4, également ancré dans le périurbain, souhaite une meilleure desserte ferroviaire des territoires périurbains à partir du cœur urbain, afin de faciliter la mobilité des ménages modestes. De même, l'acteur montois MEx1 ancré dans le suburbain privilégie l'amélioration de la desserte en transport en commun du cœur urbain afin de permettre au territoire d'être plus attractif selon une conception utilitaro-parétienne de la justice sociale. Alors que pour MEx2, également positionné dans le suburbain de Mons, cette amélioration devrait participer à une meilleure inclusion sociale et territoriale des populations, plus proche d'une vision rawlsienne de la justice sociale (voir annexe 7).

Concernant plus spécifiquement les acteurs associatifs, on observe qu'ils portent majoritairement des visions de la justice sociale proches des conceptions rawlsienne ou seniènne, en lien avec les objectifs (sociaux) que poursuivent les associations qu'ils représentent. En effet, on peut remarquer que les représentants d'associations qui ont des missions sociales, telles que CA1, PA1, MA2, et NA1, ont des sensibilités proches des visions rawlsienne ou seniènne de la justice sociale. Par contre, ceux qui ont des objectifs autres que sociaux comme CA2, représentant une association militante d'usagers de vélo dont la priorité porte sur les enjeux environnementaux, ou CA4 qui est le responsable d'une association de

transporteurs portant une priorité sur les enjeux économiques, se rapprochent davantage d'une logique utilitaro-parétienne de la justice sociale (voir annexe 8).

Nous concluons en conséquence que le fait d'avoir un statut associatif n'implique pas une vision spécifique de la justice sociale, bien qu'à l'exception de quelques-uns tous les acteurs associatifs de notre échantillon développent des sensibilités proches des visions rawlsienne et/ou senienne de la justice sociale. Leurs visions dépendent davantage des buts poursuivis par leur association, en lien avec leurs représentations individuelles, et déterminant ainsi les enjeux priorités. De ce fait, cette forte représentativité des visions rawlsienne et senienne de la justice sociale chez les acteurs associatifs consultés dans le cadre notre thèse, s'explique davantage par l'orientation de notre échantillonnage, et donc par le fait qu'ils représentent tous ou presque des associations caritatives.

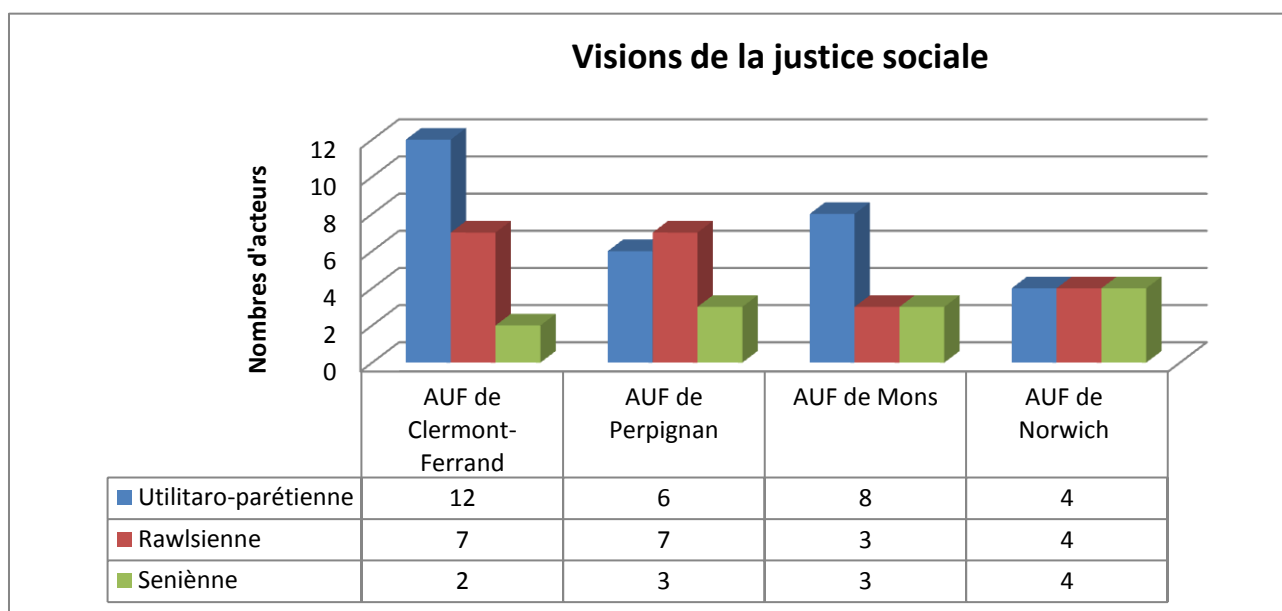
De même, on peut globalement constater que dans les 4 territoires, les élus ont majoritairement une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale, incluant ceux qui ont un positionnement idéologique situé à gauche du spectre politique. Nous pouvons citer comme exemple les élus socialistes de Clermont-Ferrand CE3 et de Mons ME qui mettent l'accent sur les enjeux environnementaux, ou l'écu communiste PE2 qui mobilise les 2 logiques utilitaro-parétienne et rawlsienne de la justice sociale (voir annexe 8). En conséquence, l'idéologie politique portée par un élu est effectivement un élément à prendre en compte dans l'analyse des priorités mises en avant, mais n'induit pas forcément une prédominance d'une vision spécifique de la justice sociale chez celui-ci.

IV.3. Une vision utilitaro-parétienne qui prédomine sur les visions rawlsienne et senienne chez les acteurs des 4 AUF

À la suite de l'analyse des entretiens au sein de l'aire urbaine de Clermont-Ferrand, on dénombre en tout 12 acteurs clermontois dont la sensibilité se rapproche de la vision utilitaro-parétienne, 7 acteurs de la vision rawlsienne, et 2 acteurs de la vision senienne. De fait, il existe une prévalence de la vision utilitaro-parétienne de la justice sociale dans le discours des acteurs de ce territoire, basée sur les enjeux économiques d'efficacité et de performance du réseau de transport en commun, et ceux environnementaux de réduction de la place de la voiture et de partage de l'espace public. Dans le cas de l'AUF de Perpignan, les sensibilités proches des visions utilitaro-parétienne et rawlsienne s'expriment sensiblement dans des proportions similaires. On dénombre en effet 6 acteurs perpignanais dont le discours fait écho à une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale, 7 acteurs à une vision rawlsienne, et 3 acteurs à une vision senienne.

Pour ce qui concerne l'aire urbaine de Mons, on compte 8 acteurs montois dont la vision de la justice sociale est en lien avec la logique utilitaro-parétienne, 3 acteurs se rapprochent d'une vision rawlsienne, et 3 autres d'une vision seniènne. On constate donc dans ce territoire une prévalence de la vision utilitaro-parétienne par rapport aux deux autres conceptions de la justice sociale. Enfin, les trois visions de la justice sociale sont portées chacune par 4 acteurs au sein de l'aire urbaine de Norwich. Il existe donc un équilibre entre ces visions chez les acteurs enquêtés dans ce dernier territoire.

En définitive, la logique utilitaro-parétienne de la justice sociale prédomine chez les acteurs sélectionnés dans les 4 territoires d'étude avec 30 acteurs qui développent des discours qui y sont liés, devant la vision rawlsienne dont 21 acteurs s'en rapprochent, suivie de la vision seniènne avec 12 acteurs (voir graphique 8 ci-dessous). Cette hiérarchie s'explique en partie par la prévalence d'un modèle néolibéral de gouvernance urbaine dans les 4 aires urbaines étudiées, dont les valeurs centrales portent davantage sur l'utilité économique et la durabilité environnementale des politiques publiques, que sur l'équité sociale. De fait, le souci d'une « mobilité soutenable » est dès lors largement partagé dans ces quatre aires urbaines européennes, notamment quand on sait que le transport contribue pour environ un quart aux émissions de gaz à effet de serre – et cette proportion est plus forte encore en France où la production d'énergie électrique est largement décarbonée.



Graphique 8: Répartition des visions de la justice sociale dans les 4 AUF

CONCLUSION

L'équité sociale est une valeur susceptible d'inspirer la mise en œuvre des politiques publiques dans les sociétés démocratiques occidentales, notamment dans le domaine de la mobilité urbaine. Cependant, suivant les pays, et au sein d'un même pays suivant les territoires, celle-ci n'est pas prise en compte de la même façon, dépendant notamment de chaque contexte national et local. Ainsi, les éléments contextuels des quatre aires urbaines de Clermont-Ferrand, Perpignan, Mons, et Norwich, associés aux sensibilités culturelles, pratiques locales, et systèmes institutionnels et de gouvernance de chaque territoire, entraînent des différences visibles dans la prise en compte de l'équité sociale au sein de chaque AUF.

En France, l'organisation institutionnelle de la mobilité urbaine et interurbaine fortement décentralisée en faveur des collectivités territoriales (Régions, Départements, Communes ou groupement de communes) complexifie la lisibilité d'ensemble du système au sein d'une même aire urbaine, et en l'occurrence celles de Clermont-Ferrand et Perpignan. Les compétences en termes d'organisation de la mobilité urbaine dans ces deux territoires sont exercées au niveau des collectivités territoriales, leur conférant une nature décentralisée, mais aussi fragmentée, dont l'une des conséquences est la faible accessibilité de leurs zones périurbaines et rurales.

En Belgique, et plus particulièrement dans la Région francophone wallonne, le système de transports urbains est davantage centralisé entre les pouvoirs publics régionaux qui l'organisent de manière uniforme sur l'ensemble de la Région, ce qui a pour effet de favoriser une certaine cohérence des politiques menées, comme l'illustre le cas de l'aire urbaine de Mons. Le système montois est donc caractérisé par sa centralité institutionnelle, car la Région wallonne est la seule autorité organisatrice de la mobilité sur l'ensemble du territoire wallon, exerçant ses compétences à l'aide d'un unique opérateur public de transport en commun, le groupe TEC. En Grande-Bretagne, et précisément au sein de l'aire urbaine de Norwich, le système de transport urbain a été dérégulé depuis le *Transport Act* de 1985, entraînant ainsi sa privatisation en faveur des opérateurs privés qui assurent sa gestion et son organisation sur une base essentiellement commerciale : cela a pour conséquence de brouiller sa lisibilité et la cohérence des politiques de transport mises en œuvre.

L'analyse du discours des acteurs permet également de dégager quatre principaux enjeux de mobilité urbaine : l'enjeu d'accessibilité du territoire, l'enjeu tarifaire, l'enjeu de performance du transport en commun et de réduction de la place de la voiture, et enfin l'enjeu d'accompagnement et d'accessibilité des PMR et des plus fragiles. Ceux-ci renvoient à différentes visions de la justice sociale qui dépendent de la diversité des représentations

individuelles de chaque acteur. Ces enjeux relèvent d'enjeux plus globaux qui sont d'ordre économique, environnemental, et/ou social, dont la priorisation par un acteur est aussi influencée par son ancrage territorial.

De manière générale, on observe chez les acteurs enquêtés une prévalence de la vision utilitaro-parétienne de la justice sociale, relevant d'enjeux économiques et environnementaux de mobilité urbaine. Cette primauté est consécutive d'une influence prédominante de valeurs néolibérales dans les pays d'Europe occidentale depuis la fin des années 1970, qui se caractérise dans le domaine des transports par la place accordée au secteur privé, aux procédures d'appel d'offres en situation de libre concurrence, ou encore aux restrictions budgétaires. Cela a pour conséquence de conditionner fortement le niveau d'investissements dans le sens d'une moindre prise en compte de l'équité sociale, et notamment d'équité spatiale, dans les politiques de mobilité urbaine.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La vision de l'équité d'un acteur peut relever de logiques fondamentalement multiples et diverses, qui dépendent d'une pluralité de facteurs dont les expériences personnelles, le parcours professionnel, le vécu propre, le territoire dans lequel il est ancré, mais aussi les valeurs partagées d'une société, ses normes institutionnelles ou son système de gouvernance. Ainsi, différentes sociétés caractérisées par des représentations collectives spécifiques sont susceptibles d'apporter des réponses multiples aux problèmes sociaux qui y émergent. Et à l'intérieur d'une même société, des compréhensions plurielles du monde demeurent, du fait notamment des représentations individuelles de chacun de ses membres. Toutefois, malgré cette diversité, on observe une convergence de certaines valeurs à l'échelle européenne, notamment sous l'influence du modèle néolibéral prédominant (Palier et Surel, 2005 ; Surel, 2000 ; Brenner et Théodore, 2002).

1- Apports de la thèse sur le plan conceptuel et théorique

Il n'y a pas une justice sociale ou une vision de la justice sociale en soi (Fraser, 1995; Kymlicka, 2002 ; Young, 1990), cependant, trois principaux courants théoriques dont l'utilitarisme, le libéralisme égalitaire de Rawls, et l'approche par les capacités de Sen sont régulièrement mobilisés dans le domaine des transports et des mobilités. Ces trois approches ont été reprises dans cette thèse pour servir de grille d'analyse aux discours des acteurs enquêtés dans les quatre aires urbaines étudiées. L'utilitarisme a été critiqué, notamment parce qu'il se préoccupe exclusivement de la somme des utilités individuelles et, comme l'écrit Amartya Sen, fait preuve d'une « *suprême indifférence pour la répartition de cette somme entre les personnes. Ce qui devrait faire de cette théorie une approche particulièrement inadaptée pour mesurer ou juger l'inégalité* » (Sen, 1973). C'est pour cette raison que Rawls propose d'appliquer des « pondérations de répartition » lorsqu'on évalue l'inégalité, en donnant plus de poids aux moins bien placés. Ces pondérations incarnent les valeurs sociales concernant la redistribution et donnent un fondement intrinsèque au souci de l'inégalité (Atkinson, 2016). Elles sont entendues comme un idéal moral et politique qui définit comment les ressources et charges sont distribuées dans la société (justice distributive), suivant quelle procédure les décisions sont prises (justice procédurale), et sur quelles bases les droits fondamentaux devraient être reconnus et imposés. Elles peuvent ainsi intégrer plusieurs principes tels que le traitement des personnes selon leurs différences (Rawls, 1999), ou la prise en compte de circonstances particulières lors d'un jugement éthique (Barry, 1965).

Notre apport dans cette thèse a été de mobiliser ces trois théories afin de construire une grille d'analyse originale permettant d'appréhender les enjeux sociaux dans la mise en œuvre des politiques de mobilité urbaine dans les villes intermédiaires européennes, qui pourra être utilisée et adaptée par d'autres chercheurs dans divers autres secteurs d'activités tels que le logement, la santé, ou l'éducation. Pour ce faire, nous avons croisé théories de la justice sociale, leurs grands principes, et politiques ou mesures de mobilité urbaine correspondantes, déterminées sur la base des travaux ayant développés ces théories dans le champ spécifique des transports et des mobilités. Ainsi, elle nous a permis de déterminer les visions de la justice sociale des acteurs que nous avons enquêtés, après analyse de leurs discours recueillis dans le cadre des entretiens semi-directifs menés. Ces discours mettent en effet en relief une pluralité d'arguments, renvoyant à ces trois grands courants de la justice sociale. La desserte des zones denses du cœur urbain par des infrastructures lourdes telles que les BHNS ou le tramway, relève par exemple d'une approche utilitaro-parétienne de la justice sociale. D'autres aspects tels que la tarification sociale ou solidaire, ou la mise en accessibilité du système de transport se comprennent mieux en mobilisant respectivement le cadre rawlsien et senien de la justice sociale.

2- Apports de la thèse sur le plan méthodologique

Il ressort à la suite de l'analyse du discours des 51 acteurs consultés dans le cadre de cette thèse, que les problèmes publics ou en tout cas les enjeux portés à l'agenda des autorités publiques sont pris en charge sinon résolus par un ensemble de décisions pratiques renvoyant à des univers de sens et des comportements extrêmement diversifiés. La genèse et l'articulation de ces décisions sont toujours spécifiques parce qu'elles mettent en jeu des acteurs obéissant à des logiques différentes suivant des contextes tout aussi spécifiques. Dans cette perspective, les politiques de mobilité urbaine constituent des espaces au sein desquels les différents acteurs concernés construisent et expriment leurs préférences ou priorités en lien avec la manière dont ils perçoivent les défis ou enjeux auxquels ils sont confrontés. On prend conscience à partir de là du caractère la fois cognitif et normatif de l'action publique qui a pour but de répondre aux problèmes du réel en fonction des interprétations que s'en font les acteurs.

Notre apport dans cette thèse a été d'extraire ces interprétations et conceptions de la justice sociale du discours des acteurs sur les finalités que doivent poursuivre les politiques de mobilité urbaine, recueillies au travers d'entretiens semi-directifs menés auprès de quatre catégories d'acteurs : il s'agit des responsables politiques, de représentants d'associations, d'agents d'administration ou fonctionnaires territoriaux, et de chercheurs ou experts. Suivant

cette perspective, l'analyse de comparaison internationale et la démarche qualitative utilisées, ont cherché à répondre à une double ambition : intégrer les éléments culturels qui sont incontournables pour comprendre les logiques à l'œuvre dans l'analyse des politiques publiques, et mettre en avant le rôle des acteurs dans la construction des cadres d'interprétation et de mise en œuvre concrète de la prise en compte de l'équité sociale dans politiques de la mobilité urbaine des quatre villes étudiées.

Ainsi, nous avons procédé à un travail conséquent de collecte de données, qui s'est fait grâce à une immersion dans les terrains d'enquête, à partir de laquelle nous nous sommes confrontés à la réalité de l'organisation et de l'usage des transports publics urbains des villes en question. Munis d'un plan de la ville et de ces transports en commun, d'un appareil photo numérique, nous avons alors sillonné les villes à bord de leurs différents moyens de transport (bus, BHNS et tramway essentiellement). Puis, pour les trajets réalisés, nous avons procédé à un relevé factuel des dispositifs et des aménagements destinés à en favoriser l'accessibilité : signalétique sonore et/ou visuelle, bandes podotactiles, pictogrammes d'information, tarification... Préalablement à cette phase d'immersion, nous avons effectué un processus d'échantillonnage appliqué à la base de données d'Eurostat et en nous appuyant sur les données issues des travaux de Halbert et al., (2012), afin de repérer les villes à analyser. Nous avons aussi repéré les acteurs à enquêter suivant différents critères, dont ceux liés à leurs statuts, mais aussi à leur ancrage territorial (cœur urbain, périurbain ou rural, et aire urbaine)

De fait, à cause de notre double statut d'agent salarié du SMTC-AC et de celui de doctorant-Cifre, nous avons tout au long de la thèse alternativement arboré la casquette de simple chercheur – observateur et de chercheur – acteur ; la première quand il s'agissait de travailler sur les aires urbaines de Perpignan, Mons et Norwich, et la seconde lorsqu'il s'agissait d'étudier l'aire urbaine de Clermont-Ferrand. Cette double casquette a par conséquent exigé de notre part une nécessaire prise de recul dans le traitement comparatif des données recueillies, afin d'éviter d'éventuels biais et a priori notionnels liés à notre connaissance approfondie des terrains français et plus particulièrement du terrain clermontois, dans l'élaboration de notre démarche heuristique.

3- Apports de la thèse sur le plan empirique

Il résulte également de cette thèse que les valeurs telles que celles de justice sociale et spatiale, de durabilité environnementale, d'utilité ou d'attractivité économique sont mobilisées par les acteurs des 4 AUF d'étude pour hiérarchiser des situations considérées par eux comme justes ou injustes. On observe alors la primauté des principes d'efficacité économique et de durabilité environnementale sur ceux de justice sociale et spatiale. Dès lors, en fonction des

ancrages territoriaux des acteurs, de leurs fonctions ou rôles dans la société, et suivant les normes institutionnelles et référentiels auxquels ils sont soumis, ce qui ressort sur les questions d'équité ou qui est proposé, renvoie à une diversité de conception de la justice sociale. Celles-ci se rapportent principalement aux enjeux d'accessibilité et d'attractivité territoriale, ceux tarifaires, d'amélioration de la performance du réseau de transport en commun et de réduction de la place de la voiture, et enfin aux enjeux d'accompagnement et d'accessibilité des PMR et des plus fragiles.

Trois modèles d'organisation du système de transports collectifs définis sur la base des principes de justice sociale se dégagent de cette analyse (voir annexe 9). D'une part, nous avons un modèle formé par les aires urbaines de Clermont-Ferrand et Perpignan où est privilégiée une logique de service *public* de transport en commun pour le plus grand nombre cherchant à prendre en compte les personnes les plus défavorisées, dont la plus emblématique est le système de tarification sociale et solidaire. Ici le service est organisé par la collectivité publique sur une base non commerciale, et l'ensemble des lois qui régit le domaine de la mobilité est inspiré d'une logique corporatiste de l'État providence fondée sur l'accès à un minimum d'acquis sociaux (tarification solidaire, tarification sociale, accessibilité des personnes en situation de handicap), ainsi que d'une logique de défense des intérêts et des droits (droit au transport de la LOTI de 1982, loi SRU de 2000, loi handicap de 2005) (Esping – Andersen, 1990).

L'agglomération de Clermont-Ferrand est en effet un exemple de ce type de modèle, car fait partie depuis 2015 de la trentaine de réseaux de transport en commun en France qui ont mis en place la tarification solidaire, qui est l'une des mesures phare en matière d'équité sociale dont les collectivités locales françaises ont à disposition depuis 2000, date à laquelle la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) a été votée, et dont l'article 123 oblige les AOM à accorder une réduction d'au moins 50% aux usagers éligibles de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC). De même, en 2019, elle a fait réaliser une étude afin de déterminer les conditions d'expérimentation d'une gratuité partielle ou totale de son réseau de transports en commun. Et depuis décembre 2021, celui-ci est entièrement gratuit le week-end. De plus, le mode de financement français du système de transport en commun basé sur le versement mobilité (ex-transport)⁴⁸ avec la contribution obligatoire des entreprises, et la faible part relative des recettes de la billettique, favorise un tel modèle. Il est actuellement de 2% au sein de l'agglomération clermontoise, c'est-à-dire à son maximum, et de 1,7 à Perpignan.

⁴⁸ Le versement mobilité (VM) qui succède au versement transport (VT) est une contribution due par tous les employeurs (privés et publics) qui embauchent plus de 10 salariés. Elle permet de financer les transports en commun, et est calculée au prorata de la masse salariale des entreprises qui lui sont assujetties.

D'autre part, on peut identifier un modèle de service *privé* de transport en commun *au public* formé par l'AUF de Norwich, dans le lequel le système de transports collectifs fonctionne essentiellement selon une logique commerciale vis-à-vis des usagers, avec une très faible prise en compte de l'équité sociale qui se fait exclusivement en faveur des personnes à mobilité réduite (personnes âgées et personnes en situation de handicap). Le *Department for Transport* (DfT) met ainsi en place des tarifs sociaux qui s'appliquent sur l'ensemble des réseaux de transport en commun anglais, dont la gratuité totale pour les retraités de plus de 65 ans, ainsi que pour les personnes en situation de handicap détenant un « Pass concessionnaire national valide ». De plus, une loi votée en 2010 appelée « *Equality Act* » protège ces derniers contre toute forme de discrimination dans la société, notamment dans le domaine des transports. Cependant, ce sont les entreprises privées qui organisent et exploitent l'intégralité du réseau de transport en commun au sein l'AUF de Norwich suivant une logique essentiellement commerciale (sans subvention publique), sur la base d'une loi adoptée en 1985, Le *Transport Act*, qui « dérégule » le secteur des transports en Grande-Bretagne, caractéristique d'un Régime libéral de l'État providence.

Et enfin, nous avons un modèle mixte représenté par l'AUF de Mons, qui est certes dans une logique de service *public* de transport en commun pour le plus grand nombre comme la première logique, mais qui prend assez peu en compte l'équité sociale dans la mobilité urbaine, à l'instar de la deuxième logique. Contrairement aux trois autres, l'équité sociale ou plus exactement l'équité sociospatiale est favorisée dans cette aire urbaine par l'unicité institutionnelle de son système de transport en commun, organisé par une seule AOM et un seul opérateur de transport en commun. Cette particularité permet ainsi à son réseau d'être relativement couvrant et homogène, sur un territoire peu étendu et structuré en pôles urbains plus ou moins denses. Ce modèle hybride est proche d'une logique corporatiste de l'État providence sans en recouvrir tous les aspects (Esping – Andersen, 1990 ; Hofstede, 1983).

Il est important de préciser que de ces trois modèles, aucun n'est plus légitime ou supérieur à autre. En effet, chaque modèle a ses propres particularités et spécificités, correspondant aux aspirations et valeurs partagées de la société où il émerge. Et cela, même si certains modèles de société peuvent davantage promouvoir telle valeur plus qu'une autre comme montré dans cette thèse, en fonction de ses représentations collectives et celles individuelles de ses membres, dont les choix et priorités participent à alimenter. Ces trois modèles de société ont cependant en commun le fait que prédomine chez les acteurs qui y ont été rencontrés une conception utilitaro-parétienne de la justice sociale, qui s'exprime essentiellement suivant des enjeux économiques et environnementaux. Cette prédominance est consubstantielle de la prévalence d'un référentiel néolibéral dans les pays d'Europe occidentale depuis le début des années 1980, caractérisée dans le domaine des transports par

la place accordée au secteur privé, aux procédures d'appel d'offres en situation de libre concurrence, ou encore aux restrictions budgétaires. Cela a pour conséquence de conditionner fortement le niveau d'investissements dans le sens d'une moindre prise en compte de l'équité sociale dans les quatre villes étudiées.

4- Apports de la thèse sur le plan de l'action et de l'aide à la décision

Dans le cadre de cette thèse, nous avons étudié ce qui se passe dans villes européennes de Clermont-Ferrand, Perpignan, Mons et Norwich, afin d'analyser comment les acteurs de mobilité dans ces différents territoires appréhendent ce qu'il considère comme juste ou injuste dans ce secteur d'activité. Cet exercice nous a permis de faire ressortir ce qu'ils proposent ou mettent en place pour rendre les politiques plus équitables, suivant le contexte et les particularités de leur environnement respectif. De ce fait, l'AOM de Clermont-Ferrand qui a financé cette thèse Cifre pourra s'inspirer de ces propositions afin de définir ses propres politiques, tout en l'adaptant à ses spécificités territoriales.

Nous pouvons citer comme exemple la promotion dans les zones peu denses du covoiturage pour les ménages à faibles revenus, l'aménagement des parcs relais en périphérie du cœur urbain, ou encore la mise en place d'une tarification intégrée et multimodale, permettant aux ménages périurbains modestes d'accéder au cœur urbain à moindre coût. Il est ainsi possible pour des acteurs ancrés dans des territoires périurbains et ruraux de promouvoir une conception rawlsienne de la justice sociale, identifiée ici grâce aux propositions ou aux priorités accordées à de telles mesures, et qui pour certaines d'entre elles ont des résultats concrets en termes d'équité sociospatiale. Toutefois, d'autres mesures toutes aussi pertinentes pour les acteurs qui les proposent, sont plus difficiles à implémenter sur le terrain. Il s'agit par exemple de l'instauration d'une meilleure coordination entre AOM et opérateurs de transport en commun permettant de renforcer la couverture territoriale du réseau et de réduire la fracture territoriale entre cœur urbain et périurbain, du développement du télétravail et des espaces de coworking en périphérie du cœur urbain, ou encore de l'amélioration de la desserte des trains de proximité (du quotidien) et de celle des transports en commun reliant les zones périphériques entre elles.

Il est également envisageable pour des acteurs ancrés dans le cœur urbain de privilégier des mesures efficaces en termes de justice sociale suivant également une conception rawlsienne. On peut évoquer des mesures telles que le renforcement de la desserte des quartiers à habitats sociaux, la promotion d'une gratuité des transports en commun, notamment dans les zones denses pour permettre la mobilité des plus fragiles, ou encore la mise en place de tarifs sociaux et solidaires. Par contre, d'autres mesures proposées sont

moins évidentes à implémenter d'après certains acteurs. Il s'agit par exemple des mesures permettant d'améliorer l'accessibilité des zones d'emplois à horaires décalés au bénéfice des ménages à faibles revenus qui y travaillent. Cela passerait pour certains acteurs par des facilités qui leur seraient accordées pour l'utilisation de la voiture individuelle, la mise en place de transport à la demande (TAD) aux horaires décalés, ou encore l'organisation du covoiturage entre employés d'une même ou de plusieurs entreprises. Notons également que certaines mesures sont à la fois plébiscitées par certains acteurs et totalement rejetées par d'autres dans le même territoire. Il s'agit particulièrement des mesures de gratuité totale dans les transports urbains en commun, qui sont fortement débattues dans les aires urbaines de Clermont-Ferrand et de Perpignan, et dont les acteurs montois et de Norwich en font très peu cas. Nous observons aussi que certains acteurs, notamment associatifs, proposent des mesures qui se rapprochent d'une vision sénienne de la justice sociale, et qui sont relativement opérationnelles dans leur application. Il est question par exemple des politiques d'adaptation et de mise en accessibilité des infrastructures de transports aux personnes à mobilité réduite, ou encore de l'accompagnement et du conseil en mobilité des personnes fragiles. Cependant, d'autres politiques proposées sont plus difficiles à mettre en œuvre dans les territoires enquêtés, en l'occurrence celles permettant de lutter contre l'auto-isolement social.

En outre, il est tout à fait pertinent pour un élu ou un technicien, soumis dans le cadre de ses fonctions à plusieurs contraintes budgétaires, de privilégier avec un certain succès la performance globale du système de mobilité urbaine, se rapportant de fait à une vision utilitaro-parétienne de la justice sociale. Cela passe pour les acteurs qui l'évoquent, par une hiérarchisation du réseau de transport en commun en lignes structurantes et cadencées desservant en priorité les zones denses et les pôles d'emplois, ou encore par le développement des mobilités douces afin de limiter la congestion automobile et la pollution de l'air. Cela passe aussi par d'autres moyens plus difficiles à implémenter et nécessitant parfois, pour les acteurs enquêtés, davantage de sensibilisation des usagers afin que ceux-ci adoptent des comportements plus vertueux. Il s'agit par exemple de la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle et de sa place dans l'espace public dans le sens d'un meilleur partage entre les différents modes de transport, de l'utilisation des modes actifs (marche, vélo), ou encore de la densification du territoire au travers d'une meilleure articulation entre système de déplacements et planification urbaine.

Arrivés au terme de cette analyse, nous pouvons dresser deux perspectives comme possible suite à donner à ce travail : premièrement, on peut se demander si les différents modèles de la ville intermédiaire européenne dans lesquels prédominent les enjeux économiques et environnementaux se retrouvent également dans le contexte d'autres villes appartenant à d'autres aires culturelles et régions géographiques du globe ? Quels peuvent être

ainsi les enjeux de mobilité urbaine dans le contexte de pays en voie de développement d’Afrique Subsaharienne, ou des pays à revenus intermédiaires d’Amérique latine ? Existe-t-il une particularité des aires urbaines appartenant à ces autres régions du monde, par rapport aux territoires d’Europe occidentale ? Ou bien les acteurs de mobilité urbaine dans ces espaces sont eux aussi largement influencés par les valeurs néolibérales, tel qu’on peut le supposer avec Diaz Olvera et al., (2020) qui montrent que le développement des motos-taxis à Lomé au Togo est étroitement lié au processus de globalisation du monde, dans lequel émerge un marché international des transports en commun par autobus.

Deuxièmement, il peut aussi être intéressant d’aller au-delà de la seule analyse des conceptions de la justice sociale portées par les acteurs et la manière dont celles-ci influencent les choix publics, pour mesurer l’impact réel (effet *ex post*) des mesures prises en faveur de la justice sociale dans le domaine de la mobilité. En effet, il n’est pas exclu que des choix d’investissements en infrastructures de transport, qui à la base avaient pour objectif de promouvoir la justice sociale, engendrent plutôt dans la pratique de profondes inégalités sociales. Pereira et al., (2019) montre par exemple que les investissements alloués aux infrastructures de transport à Rio de Janeiro en perspective de la Coupe du Monde de Football de 2014 et des Jeux olympiques de 2016 ont, contrairement au discours officiel, engendré de profondes inégalités sociospatiales.

BIBLIOGRAPHIE

Acharya S. R., Morichi S., 2007. “Managing Motorization and Timing of Mass Rapid Transit in East Asian Megacities”, In : *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, p. 73.

Adair P., 2016. *Démocratie et justice sociale : Arrow-Harsanyi- Rawls-Sen, un quatuor dissonant*. *Éthique et économie/Ethics and economics*, 13(2), 13 p.

Adam M., 2016. *La production de l'urbain durable. L'enrôlement des concepteurs et des habitants par l'intégration des contradictions*. Thèse en Géographie, Université François-Rabelais de Tours.

Adey P., 2014. Mobilities : politics, practices, places. In: Cloke, P., Crang, P., Goodwin, M. (Eds.), *Introducing Human Geographies, third ed.* Routledge, New York, pp. 791–805.

Aguilera A., Mignot D., 2003. « Polycentrisme et mobilité domicile-travail », In : *ASRDLF 2014- 39e colloque de l'Association de Science Régionale de Langue Française*, Lyon, p. 16.

Antonioli M., Drevon G., Gwiadzinski L., Kaufmann V., Pattaroni L., 2021. *Manifeste pour une politique des rythmes*, Lausanne, EPFL Press.

Alterre Bourgogne, 2007, *Cartographies de la vulnérabilité énergétique des ménages bourguignons*, Rapport technique.

Armoogum J., Ledily P., Madre J.-L., Massot M.-H., Orfeuil J.-P., 1995. *Espaces de vie, espaces de travail : 15 ans d'évolution*. Rapport de recherche INRETS, Convention ADEME-CNRS-INRETS.

Arneson R., 1990. “Liberalism, Distributive Subjectivism, and Equal Opportunity for Welfare”, *Philosophy and Public Affairs*, 19, pp. 158-194.

Arrow K., J., 1973. “Some Ordinalist-Utilitarian notes on Rawls’s Theory of justice”, *Journal of Philosophy* 70: 245–63. In Arrow Kenneth J. 1983. *Social Choice and Justice*, Volume 1, Harvard University Press: 96-113.

Atkinson A. B., 2016. *Inégalités*. Ed Seuil, 606 p.

Aubert F, George-Marcelpoil E, Larmagnac C., 2011. « Les villes intermédiaires et leurs espaces de proximité - état des lieux et problématiques ». *Territoires 2040 : revue d'études et de prospective*, Documentation française ; DATAR, Des systèmes spatiaux en prospective, pp.101- 119.

Badie B., 1983. *Culture et Politique*, Paris, Economica.

Banister D., 1993. *Problèmes d'équité et d'acceptabilité posés par l'internalisation des coûts des transports*. *Internaliser les coûts sociaux des transports : Organisation de coopération et de développement économique - Conférence Européenne des Ministres des Transports*.

Banister D., 1997. “Reducing the Need to Travel”, *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 24, n°3, p. 437-449.

- Baron N., Messulam P., 2017. *Réseaux ferrés et territoires, la géographie humaine du chemin de fer : un retour aux sources*. Presses des Ponts, Paris, 347 p.
- Barry B., 1965. *Political argument*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Barry B., 2002. *Social exclusion, Social Isolation and the Distribution of Income*. Oxford University Press. Oxford, UK.
- Baumann H. et Westermann D., 1947. *Les Peuples et les civilisations d'Afrique*. Paris : Payot. [Éd.or. allemande, 1942].
- Bock E., Carrière, J.P., 2007. *Le développement des villes intermédiaires atlantiques : quel rôle dans la perspective d'une construction polycentrique du territoire européen ?*, Annales de l'Université d'Oradea, pp 47-59.
- Boltansky L., 1991. Thévenot L. *De la justification : Les économies de la grandeur*. Gallimard, 1991. 485 p.
- Bonerandi E., 2010. « Pauvreté, inégalités et cohésion sociale dans les villes intermédiaires ». *Datar Territoires 2040*.
- Bonnafous A., Masson S., 2003. « Évaluation des politiques de transports et équité spatiale ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* n°4, pp. 547-572.
- Bourdieu P., 1994. *Raisons pratiques. Sur la théorie de l'action*. Seuil. Paris, 252 p.
- Bouzouina L., Cabrera Delgado J., Emmerich G., 2014. « Inégalités d'accessibilité à l'emploi en transport collectif urbain : deux décennies d'évolutions en banlieue lyonnais ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* août (1), pp. 33-61.
- Braudel F., 1987. *Grammaire des civilisations*. Paris : Arthaud. 1987 [Réédition Champs Flammarion, 1993].
- Braudel F., 1957. « La longue durée ». A: *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, n° 4, déc., p. 725-753.
- Brenner N., Theodore N., 2002. "Cities and the geographies of actually existing neoliberalism". *Antipode*, 34(3), 349-379.
- Briche H., Huré M., 2017. « Dunkerque, nouveau "laboratoire" de la gratuité des transports », *Métropolitiques*, 30 mai 2017. URL: <http://www.metropolitiques.eu/Dunkerque-nouveau-laboratoire-de.html>.
- Burchardt, T., Grand, J.L., Piachaud, D., 1999. « Social exclusion in Britain 1991-1995 ». *Social Policy & Administration* 33, 227-244.
- Calvet L, Marical F., 2011. « Consommation de carburant : effets des prix à court et à long terme par type de population ». *Économie et statistique*, 446(1), 25-44.
- Cameron I., Lyons T. J. Kenworthy J. R., 2004. "Trends in vehicle kilometres of travel in world cities, 1960-1990: underlying drivers and policy responses". *Transport Policy*, vol. 11, n°3, p. 287-298.
- Canzler W., Kaufmann V., Kesselring K., 2008. "Tracing Mobility: An Introduction". In: Canzler et al. (ed.), *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*, 1-10.

- Carrière J.P., 2008. « Les villes intermédiaires européennes et l'Europe polycentrique », in *Hégémonie de la ville, Réalités industrielles*, février 2008, Annales des Mines, p 18-25.
- Cattan N., Pumain D., Rozenblat C., Saint-Julien T., 1999. *Le système des villes européennes*. 2è éditions, coll. Villes, Anthropos Economica, Paris.
- Caubel D., 2006. *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*. Thèse en sciences économiques, économie des transports. Université Lumière - Lyon II. 447p.
- CERTU, 2011. *La mobilité dans les villes moyennes. Exploitation des enquêtes déplacements villes moyennes 2000-2010*. Editions du CERTU, Collection Dossiers, 68 p.
- CERTU, 2012. *La Mobilité urbaine en France. Principaux enseignements des années 2000-2010*. Collection Mobilités et Transports, 8 p.
- Cervero R., 2002. "Built environments and mode choice: toward a normative framework". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 7, p. 265-284.
- Cervero R., Kockelman K., 1997. "Travel demand and the 3Ds: density, diversity, and design". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 2, n°3, p. 199-219.
- Cervero R. WU K.-L., 1998. "Sub-centring and Commuting: Evidence from the San Francisco Bay Area, 1980-90". *Urban Studies*, vol. 35, n°7, p. 1059-1076.
- CGDD, 2010. « La mobilité des Français. Panorama issu de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements 2008 ». *Revue du CGDD*, 228p.
- CGTPAG 2016. *Memento pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise*, Collectif pour la gratuite des transports publics dans l'agglomération grenobloise, Grenoble, 39 p.
- Chatman D. G., 2003. "The influence of workplace land use and commute mode choice on mileage traveled for personal commercial purposes". In: *82nd Transportation Research Board 2003 Annual Meeting*, p. 12-16.
- Church A., Frost M., Sullivan K., 2000. "Transport and Social Exclusion in London". *Transport Policy*. Vol. 7:3, p. 195-205.
- Cidell, J., 2015. "Uncanny trains: cities, suburbs, and the appropriate place and use of transportation infrastructure". In: Cidell, J., Prytherch, D. (Eds.), *Transport, Mobility, and the Production of Urban Space*. Routledge, New York, pp. 134-151.
- Cirilli A. & Veneri P., 2009. "Spatial structure and mobility patterns: towards a taxonomy of the Italian urban systems". *Rivista di Economia et statistica del territorio*, vol. 2009/1, n°1, p. 25-62.
- CITEPA, 2013. *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France – séries sectorielles et analyses étendues*. Rapport national d'inventaire, 332 p.
- Claval P., 2008. *Les aires culturelles hier et aujourd'hui*. Carnets de terrain : Pratique géographique et aires culturelles, Ed. L'Harmattan, 30p.
- Clément V., 2009, « Économie du bien-être, choix social et l'influence de la Théorie de la Justice ». *Raisons politiques* n°33, pp. 57-79.

Cohen G.A., 1990, "Equality of What? On Welfare, Goods and Capabilities", *Recherches Economiques de Louvain*, 56, pp. 357-382.

Cohen G.A., 2010. Si tu es pour l'égalité, pourquoi es-tu si riche ? Ed Hermann, 392 p.

Courtney P., Errington A., 2003. « Small towns as 'sub-poles' in European Rural Development: Policy, theory and methodology ». In: *Agricultural Economics Society Annual Conference*. University of Plymouth, pp. 11-14.

Cresswell T., 2006. "The production of mobilities: an interpretive framework". In: Cresswell, T. (Ed.), *On the Move: Mobility in the Western World*. Routledge, London, pp. 1–24.

Cresswell T., 2010. "Towards a politics of mobility". *Environment and planning D: society and space*, 28(1), 17-31.

Cuche D., 2016. *La Notion de culture dans les sciences sociale*, Ed La Découverte (5^e ed), 173p.

Culver G., 2017. "Mobility and the making of the neoliberal "creative city": The streetcar as a creative city project?" *Journal of Transport Geography*, 58, 22–30.

Culver G., 2015. "A bridge too far: traffic engineering science and the politics of rebuilding Milwaukee's Hoan Bridge". In: Cidell, J., Prytherch, D. (Hg.) (Eds.), *Transport, Mobility, and the Production of Urban Space*. Routledge, New York, pp. 81–99.

Culver G., 2016. "End of the line: the spatial framing of high-speed rail in Wisconsin". *Journal of Transport Geography* 51, 70–76.

Currie G., Richardson T., Smyth P., Vella-Broderick D., Hine J., Lucas K., Stanley J., Morris J., Kinnear R., Stanley J., 2009. "Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne—Preliminary Results". *Transport Policy Special Issue International Perspectives on Transport and Social Exclusion*. Vol. 3, n°16, p. 90–96.

Currie G., Stanley J., 2006. "Investigating the Links between Social Capital and Public Transport". *Transport Reviews*, Vol. 4, n°28, p. 529–547.

Currie, G., Delbosc, A., 2010. "Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage". *Transportation*, 18, 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—An Update On Results". *Research in Transport Economics*, 29, 287–295.

Currie G., Stanley J., Stanley J. (Eds.), 2007. *No Way To Go: Transport and social disadvantage in Australian Communities*. Monash University ePress, Melbourne, Australia.

Debucquois C., 2012. « De la mesure du bien-être individuel aux fondements d'une société juste. Discussion de la possibilité d'un choix social à la lumière de l'approche par les capacités d'Amartya Sen ». *Revue interdisciplinaire d'études juridiques*, 2012/2 Volume 69 | pages 141 à 192.

Delbosc A., Currie G., 2011. "Transport problems that matter – social and psychological links to transport disadvantage". *Journal of Transport Geography* 19, 170–178.

- Delevoye V, Hasiak S, Huré M, Javary C-M, Passalacqua A et al., 2022. *La gratuité des transports : une idée payante ?* Observatoire des villes du transport gratuit, Ed Le Bord de l'Eau, 168 p.
- DELG, 2000. *National Spatial Strategy – The Irish urban system and its dynamics* Brady Shipman Martin in association with NUI Maynooth and Fitzpatrick Associates. Department of the Environment and Local Government.
- Déloye Y., De Waele J-M., 2018. *Politique Comparée*, Ed. Bruylant, Traités de science politique, 824 p.
- Demeuse M., Baye A., 2005. « Pourquoi parler d'équité ? » in *Vers une école juste et efficace. 26 contributions sur les systèmes d'enseignement et de formation*. pp. 149-170. De Boeck Supérieur.
- DGOTDU, 2002. *National Urban System – Medium sized cities and territorial dynamics*. Lisbon : Directorate-General of Urban Development and Spatial Planning.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2020. “Looking for the obvious: Motorcycle taxi services in Sub-Saharan African cities”. *Journal of Transport Geography* 88, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102476>
- Di Ciommo F., Shiftan Y., 2017. “Transport equity analysis”, *Transport Reviews*, Vol. 3, n°2, pp. 139-151.
- Di Ciommo, F. (ed.), 2018. *Guidelines & Roadmap for equity planning*. Dissemination Report, TU, 1209 TEA COST Action (<http://www.teacost.eu>).
- Dikec M., 2001. “Justice and the spatial imagination”. *Environment and planning A* 33 (10), 1785–1805.
- Dubois T., Gay Ch., Kaufmann V., Landriève S., 2021. *Pour en finir avec la vitesse : plaider pour la vie en proximité*. Editions de l'Aube, 151p.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile*. Anthropos. 1999.
- Durkheim E., 1912, *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Alcan, Paris ; rééd. PUF, Paris, 1960.
- Dworkin R., 1981a. “What is Equality? Part 1: Equality of Welfare”, *Philosophy and Public Affairs*, 10, pp. 185-246.
- Dworkin R., 1981b. “What is Equality? Part 2: Equality of Resources”, *Philosophy and Public Affairs*, 10, pp. 283-345.
- Elster J., 1991. “Local justice: How institutions allocate scarce goods and necessary burdens” *European Economic Review* 35, pp. 273-291.
- Eltchaninoff M., 2019. « Qu'est –ce qu'une société juste ? » *Philosophie Magazine*, n° 128, <https://www.philomag.com/les-idees/dossiers/quest-ce-quune-societe-juste-38021>.
- Esping-Andersen GØsta, 1990. *Les trois mondes de l'État-providence. Essai sur le capitalisme moderne*. Paris, Presses Universitaires de France (Le Lien social), 1999, 310 p., 149 FF [traduction française de *The three worlds of welfare capitalism*, Cambridge (UK), Polity Press, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1990].
- ESPON, 2008. *The Role of Small or Medium-Sized Towns*, Final report.

ESPON, 2006. *The Role of Small and Medium-Sized Towns (SMESTO)*. European Spatial Planning Observation Network.

Eurostat, 1992. *The statistical concept of the town in Europe*. Luxembourg.

Ewing R., et Cervero R., 2010. "Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis". *Journal of the American Planning Association*, vol. 76, n°3, p. 265-294.

Fandio C., Maheu M., Déprés Ch., Bouzouina L., Nicolas J.-P., 2020. « La prise en compte de l'équité dans les politiques de mobilité urbaine : Les cas de Clermont-Ferrand et Lyon ». *Revue Canadienne des Sciences Régionales*, Vol 43, N°1, pp 28-38.

Farmer S., 2011. "Uneven public transportation development in neoliberalizing Chicago", *USA. Environment and Planning A*, 43, 1154–1172.

Farmer S., Noonan S., 2014. "The contradictions of capital and mass transit: Chicago", *USA. Science & Société*. 78 (1), 61–87.

Farrington J., 2007. "The new narrative of accessibility: Its potential contribution to discourses in transport geography". *Journal of Transport Geography* n°15, p. 319–330.

Feitelson E., 2002. "Introducing environmental equity dimensions into the sustainable transport discourse: Issues and pitfalls". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 7 (2), 99-118.

Ferret A., Demoly E., 2019. *Les comportements de consommation en 2017 : Le transport pèse plus en milieu rural, le logement en milieu urbain*, 17 avril 2019.

Fitoussi J-P., 1995. *Le débat Interdit : monnaie, Europe, pauvreté*. Arléa. Paris, 318 p.

Fol S., 2009. *La mobilité des pauvres*. Paris.

Fotel T., 2006. « Space, Power, and Mobility: Car Traffic as a Controversial Issue in Neighbourhood Regeneration ». *Environment and Planning A*. Vol. 38:4, p. 733–748.

Foth N., Manaugh K., & El-Geneidy A., 2013. "Towards equitable transit: Examining transit accessibility and social need in Toronto, Canada 1996-2006". *Journal of Transport Geography* 29, 1-10.

Fraser N., 1995. "Recognition or redistribution? A critical Reading of iris young's justice and the politics of difference". *Journal of Political Philosophy*, 3(2), 166–180. doi:10.1111/j.1467-9760.1995.tb00033.x

Frei A., Axhausen K.W., Ohnmacht T., 2009. *Mobilities and Social Network Geography: Size and Spatial Dispersion—the Zurich Case Study*. Mobilities and inequality, 99-120.

Friant N., 2013. « Egalité, équité et justice en éducation ». *Revista Entornos* 26 (1), pp. 137-149.

GART, 2015. *Mobilité et Villes Moyennes. États des lieux et Perspectives*.

Gault M., 1989. *Villes intermédiaires pour l'Europe ?*, Syros alternatives.

Geertz C., 1973. *The Interpretation of Cultures: Selected essays*. Basic Books, New York.

- Geurs K., Boon W., VanWee B., 2009. "Social impacts of transport: Literature review and the state of the practice of transport appraisal in the Netherlands and the United Kingdom". *Transport Reviews*, 29(1),69–90.
- Gonzalez A., 2006. *Mobilien et le PDU d'Ile-de-France. L'innovation dans les politiques de déplacements au risque de la concertation*. Sociologie. Ecole des Ponts ParisTech.
- Grieco M., 2006. "Accessibility, mobility, and connectivity: the challenging frontiers of everyday routine". *European Spatial Research and Policy* 13, 1360–1380.
- Haas P., Makarewicz C., Benedict A., Sanchez T., Dawkins C., 2006. *Housing & Transportation Cost Trade-offs and Burdens of Working Households in 28 Metros*. Center for Neighborhood Technology & Virginia Tech Report.
- Hainard F., 2002. « Nouvelles dérives, nouveaux enjeux : les villes en question ». In : « La ville en folie ». *Tracés* n°24, p. 7-12.
- Halbert L., Cicille P., Rozenblat C., 2012. *Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau*. Paris, France: Datar, 112 p.
- Harvey D., 2007. *A Brief History of Neoliberalism*. Oxford University Press, Oxford.
- Hausman D. M., & McPherson M. S., 2006. *Economic analysis, moral philosophy, and public policy* (2nd ed.). New York, NY: Cambridge: Cambridge University Press.
- Henderson J., 2011. "Level of service: the politics of reconfiguring urban streets in San Francisco", *CA. J. Journal of Transport Geography*, 19 (6), 1138–1144.
- Henderson J., 2013. "How we get there matters: ideologies of mobility". In: Henderson, J. (Ed.), *Street Fight: The Politics of Mobility in San Francisco*. University of Massachusetts Press, Amherst and Boston, pp. 17–37.
- Hidalgo D., Gutiérrez L., 2013. "BRT and BHLS around the world: explosive growth, large positive impacts and many issues outstanding". *Research in Transportation Economics*. 39, 8–13.
- Hine J., Mitchell F., 2003. *Transport Disadvantage and Social Exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland*. Aldershot. Ashgate, United Kingdom.
- Hofstede G., 1983. "National Cultures in Four Dimensions: A Research-Based Theory of Cultural Differences among Nations". *International Studies of Management & Organization*, 13 :1-2, 46-74.
- Huré M., 2012. « Gratuite des transports collectifs. De l'expérience sociale à l'alternative politique », *Métropolitiques*, 16 novembre, URL : www.metropolitiques.eu/Gratuite-des-transports-collectifs.html.
- Jemelin C., Vincent K., Julie B., Géraldine P., 2007. « Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ? ». *EspacesTemps.net*, 17p.
- Jobert B. (dir.), 1995. « Le tournant néolibéral en Europe ». *Revue française de science politique*, 45^e année, n°5, pp. 879-881.
- Jouffe Y., Massot M-H., 2015. *Définir la vulnérabilité énergétique transport*. Rapport pour l'Observatoire National de la Précarité Énergétique.

- Kain J., 1968. « Housing segregation, negro employment and metropolitan decentralization ». *Le Quarterly Journal of Economics* Vol. 82, n°2, p. 175-197.
- Kaufmann V., 2005. « Indispensable et indésirable : les paradoxes de l'automobile en ville ». Paris, p. 239-248.
- Kaufmann V., 2008. *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 115 p.
- Kaufmann V., 2002. *Re-thinking mobility*. Burlington.
- Kaufmann V., Flamm M., 2006. « Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study ». *Mobilities*. Vol. 1, n°2, p. 167-189.
- Kebrowski W., 2016. "The Contradictory Debate about Free-Fare Public Transportation", communication présentée à la conférence "Administrative Reform and Public Transport" à Tallinn.
- Kenyon S., Lyons G., Rafferty J., 2006. "Transport and Social Exclusion: Investigating the Possibility of Promoting Inclusion through Virtual Mobility". *Journal of Transport Geography* Vol. 10:3, p. 207-219.
- Kymlicka W. 2002. *Contemporary political philosophy: an introduction* (2nd ed.). Oxford : Oxford University Press.
- Lalande A., 1992. *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*. Dixième édition. 2 vol. Paris Presses Universitaires de France. Paris, 1325 p.
- Le Breton E., 2005. *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Armand Colin. Paris.
- Le Breton E., 2004. « Mobilité, exclusion et marginalité ». Belin. Paris. pp.117-123.
- Legros M., 2019. « Qu'est –ce qu'une société juste ? ». *Philosophie Magazine*, n° 128, <https://www.philomag.com/les-idees/dossiers/quest-ce-quune-societe-juste-38021>
- Leibfried S. 1993. "Towards a European Welfare State?". in Jones C., *New Perspectives on the Welfare State in Europe*, Routledge, Londres, p. 133-156.
- Lijphart A. 1968. "The Politics of Accodation. Pluralism and Democracy in the Netherlands". *American Political Science Review*, 62(4), 1350-1351.
- Lin W., 2014. "The politics of flying: aeromobile frictions in a mobile city". *Journal of Transport Geography*. 38, 92-99.
- Litman T., 2018. *Evaluating Transportation Equity, Guidance For Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning*. Victoria Transport Policy Institute Report, 64 p. (<http://www.vtppi.org/equity.pdf>).
- Lord S., Negron-Poblete P., Torres J. (Eds), 2015. *Mobilité et exclusion, quelles relations ?* Presses Universitaires de Laval, collection Etudes Urbaines, 382 p.
- Lucas K., 2004. *Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*. Bristol University Press, 320 p.
- Lucas K., 2012. "Transport and social exclusion: Where are we now?" *Transport Policy* n°20, pp. 105-113.

- Lucas K., Grosvenor T., Simpson R., 2001. *Transport, the environment and social exclusion*. York, Joseph Rowntree Foundation, 62 p.
- Mackett R., Achuthan K., Titheridge H., 2008. "AMELIA: A tool to make transport policies more socially inclusive". *Transport Policy*, n°15, p. 372–378.
- Maguain D., 2002. « Les théories de la justice distributive post-rawlsiennes. Une revue de la littérature ». *Revue économique* n°53 (2), pp. 165-199.
- Maksim H., 2011. *Potentiels de mobilité et inégalités sociales : La matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*. Thèse en sociologie, Ecole Polytechnique de Lausanne, 412 p.
- Martens K., 2012. "Justice in transport as justice in access: Applying Walzer's "spheres of justice" to the transport sector". *Transportation*, 39(6), pp. 1035–1053.
- Martens K., 2017. *Transport Justice. Designing Fair Transportation Systems*, New York, Routledge, 240 p.
- Martens K., Golub A., 2012. "A justice-theoretic exploration of accessibility measures", pp. 195–210 in K. T. Geurs K.T., K. J. Krizek K.J., Reggiani A. (Eds.), *Accessibility analysis and transport planning: Challenges for Europe and North America*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Martens K., Golub A., Robinson G., 2012. "A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: Implications for transportation planning practice in the United States". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(4), pp. 684–695.
- Maurice M., 1989. « Méthode comparative et analyse sociétale : Les implications théoriques des comparaisons internationales ». *Sociologie du Travail* Vol. 2, p. 175-191.
- McDonagh J., 2006. « Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland ». *Journal of Transport Geography*, Vol. 14, p. 355–366.
- Mignot D., Rosales-Montano S., Harzo C., Cholez C., Clerget M-P., et al. 2001. « Mobilité et grande pauvreté ». Ministère de l'équipement, des Transports et du Logement et Union des Transports Publics. Projet PREDIT – PUCA. 224p. halshs-00110400.
- Mignot D., Rosales-Montano S., 2006. « Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires et vie quotidienne ». Documentation française (La), PUCA, 97 p. halshs-00141572.
- Mignot D., Rosales-Montano S., 2009. La mobilité socialement durable, à l'épreuve de nouvelles vulnérabilités spatiales, économiques et énergétiques. *Transports Environnement Circulation*, ATEC, pp.10-13. halshs-00631343.
- Mincke C., Montulet B., 2019. *La société sans répit : La mobilité comme injonction*, Paris.
- Mitchell, D., 2003. *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. Guilford Press, New York., 270 p.
- Moscovici, S. 2003. « Des représentations collectives aux représentations sociales : éléments pour une histoire ». dans D. Jodelet (ed.), *Les représentations sociales* (pp. 79-103). Paris, France : Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.jodel.2003.01.0079>"
- Motte-Baumvol, B., 2007. « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne ». *Revue d'Économie Régionale & urbaine*, vol. décembre, n°5, p. 897.

- Nadou F., 2010. *La notion de " villes intermédiaires ", une approche différenciée du rôle des villes moyennes : entre structuration territoriale et spécificités socio-économiques*. 20 p. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00596204>
- Naess, P., 2012. "Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context", *Journal of Transport and Land Use*, vol. 5, n°2, p. 21-45.
- Nahmias-Biran B., Martens K., Shiftan Y., 2017. "Integrating equity in transportation project assessment: a philosophical exploration and its practical implications", *Transport Reviews*, Vol. 3, n°2, pp. 192-210.
- Nicolas J-P., Vanco F., Verry D., 2012. « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages ». *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* février (1), pp. 19-44.
- Nozick R., 1998. *Anarchie, État et Utopie*, 1974 ; trad. fr. PUF, 448p.
- Nussbaum M.C., 2000. *Women and human development: The capabilities approach*. Cambridge, Cambridge University Press, 334p.
- Offner J-M., 1989. « La déréglementation des réseaux d'autobus en Grande-Bretagne ». In: *Réseaux*, volume 7, n°35, pp. 53-69;
- Ohnmacht T., Maksim H., Bergman M., 2009. *Mobilities and Inequality*. Farnham Ashgate. pp.7-25.
- Orfeuil J.-P., 2004. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Ed de l'Aube, 180p.
- Orfeuil J-P., Ripoll F., 2015. *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités*. Infolio, Collection Archigraphy Poche-Futurs Urbains, 221p.
- Paez A., Mercado R.G., Farber S., Morency C., Roorda M., 2009. *Mobility and Social Exclusion in Canadian Communities: An Empirical Investigation of Opportunity Access and Deprivation from the Perspective of Vulnerable Groups*. Policy Research Directorate Strategic Policy and Research, Toronto, Canada, 162p.
- Paget-Seekins L., 2015. "Bus rapid transit as a neoliberal contradiction". *Journal of Transport Geography*. 48, 115–120.
- Palier B., Surel Y., 2005. « Les « Trois I » et l'analyse de l'État en action », *Revue française de science politique*, Presses de Sciences Po, vol. 55, P.7-32.
- Paugam S., 2005. *Les formes élémentaires de la pauvreté*. PUF, Paris, collection « Le lien social » 312 p.
- Paugam S., Selz M., 2005. « La perception de la pauvreté en Europe depuis le milieu des années 1970. Analyse des variations structurelles et conjoncturelles ». In: *Économie et statistique*, n°383-385. Les approches de la pauvreté à l'épreuve des comparaisons internationales. pp. 283-305.
- Paulo C., 2006. *Inégalités de mobilités : disparités des revenus, hétérogénéité des effets*. Thèse en économie, Lyon: Lumière Lyon 2, 392 p.
- Paulo C., 2006. « L'impact du revenu sur les mobilités : une mesure à différentes échelles spatiales et temporelles ». ASRDLF. Développement local, compétitivité et attractivité des territoires - XLII^e colloque de l'ASRDLF – XII^e colloque du GRERBAM, 4 - 6 septembre 2006, Sfax (Tunisie), France. 20 p. halshs-00110565.

- Paulo C., 2007. « Une mesure des inégalités de mobilité et d'accès au volant ». *EspacesTemps.net*, Association Espaces Temps.net, 10 p. halshs-01680328.
- Peck J., 2004. "Geography and public policy: constructions of neoliberalism". *Progress in Human Geography* 28 (3), pp 392–405.
- Peck J., Theodore, N., Brenner, N., 2013. "Neoliberal Urbanism Redux?". *International Journal of Urban and Regional Research* 37 (3), 1091–1099.
- Pereira R. H., Schwanen T., Banister D., 2017. "Distributive justice and equity in transportation", *Transport Reviews*, Vol. 37, n°2, pp. 170-191.
- Pereira R. H., Banister D., Schwanen T., Wessel N., 2019. Distributional effects of transport policies on inequalities in access to opportunities in Rio de Janeiro. *Journal of Transport and Land Use*, 12(1), pp. 741–764. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2019.1523>
- Preston J., Rajé F., 2007. "Accessibility, Mobility and Transport-Related Social Exclusion". *Journal of Transport Geography*, Vol. 15:3, p. 151-160.
- Priya Uteng T., 2009. "Gender, ethnicity and constrained mobility: Insights into the resultant exclusion". *Environment and Planning A*. n°41, p. 1055–1071.
- Prytherch D.L., Daly D.T., 2015. "Rights and duties of circulation on American streets: to 'proceed uninterruptedly' or 'with reasonable care?'". *Mobilities* 10 (2), 211–229.
- Pucher J., Renne J. 2003. "Socio-Economics of Urban Travel: Evidence from the 2001 NHTS". *Transportation Quarterly*, Vol. 57, n° 3, 49-77.
- Pumain D., 1993. « Villes, métropoles, régions urbaines, un essai de clarification des concepts ». *Métropoles et Aménagement du territoire*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, pp.31-44.
- Radaelli C. M., 2001. "The Domestic Impact of European Union Public Policy: Notes on Concepts, Methods, and the Challenge of Empirical Research". *Politique européenne*, 5, p. 107-142.
- Raje F., Grieco M., Hine J., 2004. *Transport Demand Management and Social Inclusion: The Need for Ethnic Perspectives*. Ashgate. Aldershot UK, 184 p.
- Raux C., Souche S. 2001. « Comment concilier efficacité et équité dans la politique tarifaire des transports ? » *Le cas de TEO à Lyon. Cahiers scientifiques du transport* n°40, p. 27-52.
- Rawls J., 1972. *A Theory of Justice*. Oxford University press, pp. xv, 607.
- Rawls J., 1999. *A theory of justice* (revised edition.). Cambridge, MA: Belknap Press of Harvard University Press, 560p.
- Rawls J., 2003. *La Justice comme Équité : une reformulation de théorie de la justice*. La Découverte. Paris, 288 p.
- Rochaix L., 2003. « La santé pour tous ? ». In *Egalité et inégalités*. Université de tous les savoirs. Paris, Odile Jacob, pp. 145-178.
- Roncayolo M., 1990. *La ville et ses territoires*. Gallimard. Paris, coll. Folio/Essais (n°139), 288p.
- Rozenblat C., et Cicille P., 2003. *Les Villes Européennes. Analyse Comparative*. Datar, 94p.

Ryan J., Wretstrand A., Schmidt S. M., 2015. “Exploring public transport as an element of older persons mobility: A capability approach perspective”. *Journal of Transport Geography*, 48, 105–114.

Sandel M.J., 2009. *Justice: What's the Right Thing to Do?*. Farrar, Straus and Giroux, 320p.

Sandel M.J., 1998. *Liberalism and the Limits of Justice*, Cambridge University Press.

Sen A., 2009. *L'Idée de Justice*, Paris, Flammarion, 97p.

Sen A., 2000. *Repenser l'inégalité*. Seuil. Paris, 282 p.

Sen A., 1999. *Development as Freedom*, Oxford, Oxford University Press ; trad. Fr. Mochel Bessières, *Un nouveau modèle économique. Développement, justice, liberté*, Paris, Odile Jacob, 2000; reed. Coll. « Poches Odile Jacob », 2003.

Sen A., 1987. *On Ethics and Economics*. Oxford: Basil Blackwell, Trad. Sen A. 2001. *Éthique et économie*. Paris, PUF: 5-83.

Sen A., (1976a). *Welfare inequalities and Rawlsian axiomatic*. *Theory and Decision* 7: 243–262. Sen,

Sen A., (1976b). *Poverty: an ordinal approach to measurement*. *Econometrica* 44 (1): 219-31.

Sen A., 1973. *On Economic Inequality*, Oxford, Clarendon Press, p. 16

Soja E., 2010. *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press, Minneapolis, 256 p.

Souche S., 2003. « Péage urbain et équité : une revue de la littérature ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 43, pp. 119-146.

Stead D., Marshall S., 2001. “The relationships between urban form and travel patterns. An international review and evaluation”. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol.1, n°2, p. 113-141.

Stehlin J., 2015. “Cycles of investment: bicycle infrastructure, gentrification, and the restructuring of the San Francisco Bay Area”. *Environment and Planning A* 47, 121–137.

Taulelle F., 2010. « La France des villes petites et moyennes », in Cailly L. et Vanier M. (dir.), *La France : une géographie urbaine*, Armand Colin, pp. 138-154.

Theodore N., Peck, J., 2011. “Framing neoliberal urbanism: translating “commonsense” urban policy across the OECD zone”. *European Urban and Regional Studies*, 19 (1), 20–41.

Theodore N., Peck, J., Brenner N., 2011. “Neoliberal urbanism: cities and the rule of markets”. In: Bridge, G., Watson, S. (Eds.), *The New Blackwell Companion to the City*. Wiley-Blackwell, Oxford, UK, pp. 15–25.

Thisse J-F., 1994. « L'équité spatiale », in *Encyclopédie d'économie spatiale. Concepts, comportements, organisation*. Paris, Economica.

Tirole J., 2016. *Économie du bien commun*, PUF, 700 p.

- Tobin J., 1970. « On Limiting the Domain of Inequality », *Journal of Law and Economics*, Vol. 13, p. 264.
- Urry J., 2007. « Des inégalités sociales au capital en réseau ». *Revue Suisse de Sociologie*, Vol. 33.
- Vallet L-A., Esping-Andersen G., 2002. « Les trois mondes de l'État-providence. Essai sur le capitalisme moderne ». In : *Revue française de sociologie*, 43-2. L'Europe sociale en perspectives. Textes réunis et présentés par Anne-Marie Guillemard. pp. 423-426.
- Van Parijs P., 1990. « Equal Endowments as Undominated Diversity », *Recherches économiques de Louvain*, 56, p. 327-355.
- Van Parijs P., 1991. *Qu'est-ce qu'une société juste ?* Paris, Le Seuil, 324p.
- Van Parijs P., 1995. *Real Freedom for All. What (if anything) can justify capitalism?*, Oxford, Oxford University Press, 330 xii pages. *Économie et philosophie*, 14(1), 143-151.
- Van Wee B., 2012. "How suitable is CBA for the ex-ante evaluation of transport projects and policies? A discussion from the perspective of ethics". *Transport Policy*, 19(1), 1–7.
- Van Wee B., & Roeser S. 2013. "Ethical theories and the cost-benefit analysis-based Ex ante evaluation of transport policies and plans". *Transport Reviews*, 33(6), 743–760.
- Varone F., 2002. « Qu'est-ce qu'un quota juste ? Les enjeux redistributifs des contingents environnementaux », in : éd. Peter Knoepfel. *Limiter pour obtenir plus : les contingentements – instruments de la politique de l'environnement et de l'organisation du territoire*, Institut des hautes études en administration publique, Idheap-Lausanne, pp. 43-63.
- Viegas J., Macario R. 2001. « Acceptabilité des prix dans les systèmes de transport ». *Cahiers Scientifiques du Transport*. n°40, p. 9-26.
- Vigour C., 2005. *La comparaison dans les sciences sociales : Pratique et méthodes*. Éditions La Découverte Paris, 336p.
- VIGS, 2019. *Gratuité des transports en commun sur le périmètre métropolitain : Étude des impacts socio-économiques, opérationnels, organisationnels et financiers*. Rapport pour Clermont Auvergne Métropole.
- Walks, A., 2015. "Stopping the 'war on the car': neoliberalism, Fordism, and the politics of automobility in Toronto". *Mobilities* 10 (3), 402–422.
- Walzer M., 1983. *Spheres of justice: A defense of pluralism and equality*. New York, Basic Books, trad. fr. Seuil, 1997.
- Weber M., 1922. *Économie et société*, réédition Pocket, 1995, Plon, Paris.
- Witter R., Maksim H., 2010. « Mobility and Social Exclusion: the Need of a Comprehensive Research Approach. In: Mom G., Norton P., Clarsen G., Pirie G.. *Mobility in History : Themes in Transport*. Presses Univesitaires Suisses.
- Young I. M., 1990. *Justice and the politics of difference*. Princeton: Princeton University Press, 295p.
- Surel Y., 2000. « L'intégration européenne vue par l'approche cognitive et normative des politiques publiques », *Revue française de Science Politique*, 50 (2), p. 235-254.

Surel Y., 2000. « The Role of Cognitive and Normative Frames in Policy-Making », *Journal of European Public Policy*, 7 (4).

Surel Y., 2000. « L'intégration européenne vue par l'approche cognitive et normative des politiques publiques », *Revue française de science politique*, 50 (2), p. 235-254.

DOCUMENTS DE PLANIFICATION, RAPPORTS, ET TEXTES DE LOI

AIRE URBAINE DE CLERMONT-FERRAND

Agence d'Urbanisme et de Développement Clermont-Métropole, « Valorisation de la croix ferroviaire et des gares du Grand Clermont », janvier 2019.

EDGT (Enquête Déplacements Grand Territoire) Clermont Val D'Allier (2012), Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise et l'Agence d'Urbanisme Clermont Métropole, 190p.

Loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 dite loi LOTI

Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie dite loi LAURE

Loi S.R.U : loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain - volet transport - du 13 décembre 2000

PDU, 2019, « Plan de déplacements urbains de l'agglomération clermontoise ».

Riom Limagne et Volcans Communauté d'Agglomération, Rapport d'activité 2019.

SCOT, 2011, Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Clermont ; dernière modification en 2019.

SMTC, Rapport d'activité 2019

AIRE URBAINE DE PERPIGNAN

Forum Vies Mobiles, L'OBSOCO, « Enquête nationale mobilité et modes de vie », forumviesmobiles.org, 2020.

GART, Guide à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité : Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions, version 1, janvier 2020.

Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi MAPTAM

Loi n° 2015-991 portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015 dite loi NOTRe

Loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019 dite loi LOM

Perpignan Méditerranée Métropole, Rapport d'activité 2018.

La loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées adoptée en février 2005

PDU, 2006-2012, « Plan de déplacements urbains de Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération »

SCOT, 2019, Schéma de Cohérence Territoriale de la Plaine du Roussillon.

AIRE URBAINE DE MONS

Contrat de service public entre la Wallonie et l'opérateur de transport de la Wallonie 2019 – 2023.

Décret du 1^{er} avril 2004 du Gouvernement wallon relatif à la mobilité et l'accessibilité locales

IDÉA, Rapport d'activités 2019.

Plan intercommunal de mobilité – Borinage – Phase 1 (État des lieux et diagnostic), décembre 2007.

Plan intercommunal de mobilité – Borinage – Phase 2 (Définition des objectifs).

Plan intercommunal de mobilité – Borinage – Phase 3 (Plan de mobilité et Plan d'actions), Avril 2009.

SAM, Schéma d'Accessibilité et de Mobilité sur l'ensemble du territoire « Cœur du Hainaut", Centre d'énergies – Phase 1 : Portrait du territoire, Transitec, ICEDD, Intraco, Segefa, mars 2014.

SAM, Schéma d'Accessibilité et de Mobilité sur l'ensemble du territoire « Cœur du Hainaut", Centre d'énergies – Phase 2 : Vision multimodale 2030 – Rapport de Synthèse, Transitec, ICEDD, Intraco, Segefa, Avril 2015.

TEC, « Guide de bonnes pratiques : principes d'aménagement des infrastructures routières en faveur des transports en commun ».

Ville de Mons, Plan de déplacements et de stationnement (Rapport final), novembre 2000.

Vision de la mobilité wallonne à 2030 : Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal (FAST)

AIRE URBAINE DE NORWICH

« *Equality Act* », loi britannique votée en 2010

NALEP, 2018, New Anglia Local Enterprise Partnership, Norfolk County Council and Suffolk County Council : Stratégie de transport intégré à l'est : élaboration de scénarios économiques à long terme (Rapport final).

NATS, 2013, Norwich Area Transportation Strategy

« *Transport Act* » loi britannique votée en 1985

Transport Map Book (Norwich / E07000148), University of Liverpool, Septembre 2014.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Liste des acteurs des 4 aires urbaines

AIRE URBAINE DE CLERMONT-FERRAND (17 acteurs)

Élus (6)

CE1 : Vice-président de Gauche de la métropole, en charge des mobilités, Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise et adjoint au maire de Cournon en charge de l'aménagement du territoire

CE2 : Adjoint au maire de Gauche de Clermont-Ferrand en charge des transports, de la circulation et du stationnement et Vice-président du SMTC en charge du PDU

CE3 : Maire de Gauche Pont-du-Château et délégué au SMTC

CE4 : Maire de Gauche de la commune de Rochefort Montagne

CE5 : Adjoint de Gauche au maire d'Aubière à l'urbanisme et aux déplacements

CE6 : Adjoint de Gauche à la mairie de Thiers et Président du Transport urbain thiernois

Techniciens (4)

CT1 : Directeur du service Offres de mobilités et Territoires du SMTC

CT2 : Responsable du service des interventions sociales au Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de la ville de Clermont-Ferrand

CT3 : Responsable du service « domaine public » (circulation, stationnement, commerce, marché, manifestation) au sein de la ville de Clermont-Ferrand

CT4 : Chargé de mission énergie et mobilité au Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne

Experts-académiques (2)

CEx1 : Chargé d'étude sur les mobilités à l'agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole

CEx2 : Référent ATMO Auvergne

Associations (5)

CA1 : Coordonnateur du Collectif départemental du Puy-de-Dôme pour l'Inclusion des Personnes en situation de Handicap (CDIPH)

CA2 : Vélo cité 63 Association représentant les usagers de vélo

CA3 : Président de l'association des usagers des transports en Auvergne

CA4 : Vice-président de la fédération nationale des transporteurs de voyageurs Auvergne et président de la société Fontanon

CA5 : Directrice adjointe de la Mission locale de la ville de Clermont-Ferrand

AIRE URBAINE DE PERPIGNAN (14 acteurs)

Élus (2)

PE1 : Vice-président de Droite de Perpignan Méditerranée Métropole en charge des mobilités

PE2 : Élu de Gauche du conseil départemental

Techniciens (4)

PT1 : Directrice des mobilités de Perpignan Méditerranée Métropole

PT2 : Agent du développement solidaire des territoires au sein de la direction des solidarités de Perpignan Méditerranée Métropole

PT3 : Agent de la ville de Perpignan

PT4 : Chef du service mobilité du réseau sur le département des Pyrénées-Orientales

Experts-académiques (4)

PEx1 : Chargé d'étude mobilité au de l'Agence d'urbanisme Catalane Pyrénées Méditerranée

PEx2 : Professeur des universités en aménagement et urbanisme

PEx3 : Professeur des universités en aménagement

PEx4 : Chercheur en transport

Associations (4)

PA1 : Directeur territorial des actions associatives à APF Handicap

PA2 : Référent du service accessibilité à APF Handicap

PA3 : Résidente de l'association des personnes en déficience visuelle

PA4 : Président de l'association train en tête

AIRE URBAINE DE MONS (11 acteurs)

Élus (1)

ME : Élu de Gauche de Mons

Techniciens (6)

MT1 : Directeur adjoint du Tec Hainaut

MT2 : Conseiller en mobilité de la commune de Mons

MT3 : Agent de l'administration wallonne en charge du transport des personnes à mobilité réduite

MT4 : Agent Tec Hainaut en charge de la coordination des 4 secteurs d'exploitation du Tec Hainaut

MT5 : Agent Tec Hainaut en charge en charge des sous-traitants

MT6 : Conseillère en mobilité dans la commune de St Gislain

Experts-académiques (2)

MEx1 : Directeur administratif à l'UCA Louvain sous le campus FUCA de Mons

MEx2 : Professeur à l'université, à l'université catholique de Louvain, Fucam, campus de Mons

Associations (2)

MA1 : Association passe muraille, bureau d'étude, consultant en accessibilité

MA2 : Association Atingo, bureau d'étude, consultant en accessibilité

AIRE URBAINE DE NORWICH (9 acteurs)

Élus (3)

NE1 : Élu du Parti des Verts (région de Norfolk), membre du Norwich & Norfolk Transport Action Groupe

NE2 : Élu du Broadland, Parti conservateur

NE3 : Élu de South Norfolk du Parti conservateur et Conseiller en chef du Comté de Norfolk, membre du Cabinet des autoroutes et des infrastructures, président du « Norfolk Parking Partnership », président du comité mixte pour le projet du Fonds pour la transformation des villes et membre du comité de l'environnement, du développement et des transports

Techniciens (3)

NT1 : Responsable du transport des passagers au Comté de Norfolk (autorité stratégique de transport)

NT3 : Responsable des transports pour le Comté de Norfolk (bus, voitures, vélo, scooters, etc.) (New Anglia Transport Board)

NT4 : Agent communautaire dans ville de Norwich (services locaux de quartier)

Experts-académiques (1)

NEx1 : Porte-parole des questions d'accessibilité des PMR au campus et Maître de conférences à la Faculté de médecine et des sciences de la santé - Université d'East Anglia

Associations (2)

NA1 : Directeur général BUILD Charity

NA2 : Responsable du Rotary Club en charge des personnes en situation de handicap

ANNEXE 2 : Le guide d'entretien utilisé

Le profil de l'interviewé

Quel a été votre parcours professionnel ? Quelles thématiques avez-vous abordées au cours de votre carrière ?

Quelle est votre position au sein de la structure ? Avec quels acteurs êtes-vous amené(e) à travailler ?

Pouvez-vous me raconter comment se passe la mise en place d'une politique publique à travers un projet de transport. Quels sont les acteurs qui entrent en jeu ?

Les enjeux actuels des politiques locales de transport

Selon vous, quels sont les enjeux auxquels devraient répondre les politiques publiques locales en matière de transport ?

Dans la « réalité », quels sont les enjeux auxquels une réponse est apportée, principalement ?

Quel est votre sentiment quant à cet écart ?

L'équité dans les politiques publiques locales en transport

La dimension de l'équité est-elle prise en compte dans les pratiques de politiques publiques (dans l'action) et dans celles du domaine des transports ? Est-elle secondaire par rapport à d'autres dimensions (économique, environnementale) ? Pourquoi ?

Les dimensions du développement durable sont-elles parfois contradictoires ? Sont-elles conciliables ?

Comment cette question de l'équité a été comprise et caractérisée dans les politiques publiques et dans celles du transport ? Comment l'équité pourrait-elle être mieux prise en compte dans les politiques de transport ? Quelles populations et/ou quels territoires ?

Comment définissez-vous l'équité ?

ANNEXE 3 : Enjeux de mobilité urbaine, échelles territoriales, et visions de la justice sociale au sein de l'aire urbaine clermontoise⁴⁹

| Enjeux de mobilité urbaine | Environnementaux | Économiques | | Sociaux | | |
|---|---|---------------------------------|--|---|------------------------------------|--|
| | Réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public | Efficacité et performance du TC | Tarification incitative développant les échanges | Accessibilité territoriale et mobilité des ménages modestes | Tarification solidaire et gratuité | Accompagnement et accessibilité des PMR et des plus fragiles |
| Aire urbaine | CEx2, CEx1* | CEx1 | | CE1 | CE1 | |
| Ville-centre | CE2* , CE5, CT3* , CA2 | CT3, CT1* | | CE2 | CE2, CT1 | CA1 |
| Suburbain | CE3 | | | | | |
| Quartiers sociaux | | | | CT2, CA5 | CT2 | CA5 |
| Périurbain et rural | CT4* | CE4, CE6, CA4 | | CT4, CA3 | | |
| | Vision utilitaro-parétienne | | | Vision rawlsienne | | Vision senienne |
| Nombre d'acteurs/enjeux | 8 | 6 | | 8 | | |
| Nombre d'acteurs/vision de la justice sociale | 12 | | | 7 | | 2 |

⁴⁹ (*)Les acteurs portant une double priorité sont mentionnés en gras et avec un astérisque dans les différents tableaux.

ANNEXE 4 : Enjeux de mobilité urbaine, échelles territoriales, et visions de la justice sociale au sein de l'aire urbaine perpignanaise

| Enjeux de mobilité urbaine | Environnementaux | Économiques | | Sociaux | | |
|--|---|---|--|---|---|---|
| | Promotion des nouvelles mobilités et mobilités douces | Réseau attractif, performant, et efficace | Tarification incitative développant les échanges | Accessibilité territoriale et d'inclusion des quartiers sociaux | Gratuité des TC et tarification sociale | Accompagnement de la communauté gitane et accessibilité des PMR |
| Aire urbaine | PEx1* | PE2*, PEx1 | PE2 | PE2, PEx1 | PE2 | |
| Ville-centre | PE1* | PE1, PT1, PEx2 | PT1 | | | PA3 |
| Suburbain | | PEx4 | | PA1 | | PA2 |
| Quartiers sociaux | | | | PT3, PEx3 | PEx3 | PT2 |
| Périurbain et rural | | | | PT4, PA4 | | |
| | Vision utilitaro-parétienne | | | Vision rawlsienne | | Vision seniëne |
| Nombre d'acteurs/enjeux | 2 | 6 | | 10 | | |
| Nombre d'acteurs/visions de la justice sociale | | 6 | | 7 | | 3 |

ANNEXE 5 : Enjeux de mobilité urbaine, échelles territoriales et visions de la justice sociale au sein de l'aire urbaine de Mons

| Enjeux de mobilité urbaine | Environnementaux | Économiques | | Sociaux | | |
|---|---|---|--|---|----------------------------|-----------------------------------|
| | Réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public | Régulation du transport de marchandises | Tarifification incitative développant les échanges | Accessibilité territoriale et inclusion de tous | Tarifification multimodale | Mobilité et accessibilité des PMR |
| Aire urbaine | MT5 | MT1*, MT4 | MT1, MT3 | | MA2 | MT1, MA2 |
| Ville-centre | ME*, MT2* | MT2 | ME | MA1 | | MA1 |
| Suburbain | | | | | | |
| Quartiers sociaux | | MEx1 | MEx1 | MEx2 | | |
| Périurbain et rural | MT6 | | | | | |
| | Vision utilitaro-parétienne | | | Vision rawlsienne | | Vision seniène |
| Nombre d'acteurs/enjeux | 4 | 6 | | 4 | | |
| Nombre d'acteurs/vision de la justice sociale | 8 | | | 3 | | 3 |

ANNEXE 6 : Enjeux de mobilité urbaine, échelles territoriales, et visions de la justice sociale
au sein de l'aire urbaine de Norwich

| Enjeux de mobilité urbaine | Environnementaux | Économiques | | Sociaux | | |
|--|--|--------------------------------------|---------------------------|---|---|-----------------------|
| | Réduction de la place de la voiture et développement des modes alternatifs | Réseau de transport en commun fiable | Tarifification incitative | Accessibilité territoriale des ménages modestes | Tarifification multimodale et plafonnement des tarifs | Accessibilité des PMR |
| Aire urbaine | NT3* | NT3 | | NT1 | NT3 | |
| Ville-centre | NE1* | | | NE1 | | NEx1, NA2 |
| Suburbain | | | | NA1 | | NA1 |
| Quartiers sociaux | | | | | | NT4 |
| Périurbain et rural | NE3* | NE2, NE3 | | | | |
| | Vision utilitaro-parétienne | | | Vision rawlsienne | | Vision seniènne |
| Nombre d'acteurs/enjeux | 3 | 3 | | 7 | | |
| Nombre d'acteurs/visions de la justice sociale | 4 | | | 4 | | 4 |

ANNEXE 7 : Enjeux de mobilité urbaine, échelles territoriales, et visions de la justice sociale dans les 4 aires urbaines étudiées

| Enjeux de mobilité urbaine | Environnementaux | Économiques | | Sociaux | | |
|---|---|--|--|---|---|--|
| | Réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public / Promotion des nouvelles mobilités et mobilités douces | Efficacité et performance du TC/ Régulation des marchandises | Tarification incitative développant les échanges | Accessibilité territoriale des ménages modestes / Inclusion sociale | Tarification sociale et solidaire, multimodale, plafonnement des tarifs, gratuité | Accompagnement et accessibilité des PMR et des plus fragiles |
| | Vision utilitaro-parétienne | | | Vision rawlsienne | | Vision senienne |
| Aire urbaine | CEx2, CEx1, PEx1, MT5, NT3 | CEx1, PE2, PEx1, MT1, MT4, NT3 | PE2, MT1, MT3 | CE1, PE2, PEx1, NT1 | CE1, PE2, MA2, NT3 | MT1, MA2 |
| Ville-centre | CE2, CE5, CT3, CA2, PE1, ME, MT2, NE1 | CT3, CT1, PE1, PT1, PEx2, MT2 | PT1, ME | CE2, MA1, NE1 | CE2, CT1 | CA1, PA3, MA1, NEx1, NA2 |
| Suburbain | CE3 | PEx4, MEx1 | MEx1 | PA1, MEx2, NA1 | | PA2, NA1 |
| Quartiers sociaux | | | | CT2, CA5, PT3, PEx3 | CT2, PEx3 | CA5, PT2, NT4 |
| Périurbain | CT4, MT6, NE3 | CE4, CE6, CA4, NE2, NE3 | | CT4, CA3, PT4, PA4 | | |
| Nombre d'acteurs/enjeux | 17 | 21 | | 33 | | |
| Nombre d'acteurs/vision de la justice sociale | 30 | | | 21 | | 12 |

ANNEXE 8 : Enjeux de mobilité urbaine, statuts, et visions de la justice sociale

| Enjeux de mobilité urbaine | Environnementaux | Économiques | | Sociaux | | |
|---------------------------------------|---|--|--|---|---|--|
| | Réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public / Promotion des nouvelles mobilités et mobilités douces | Efficacité et performance du TC/ Régulation des marchandises | Tarification incitative développant les échanges | Accessibilité territoriale des ménages modestes / Inclusion sociale | Tarification sociale et solidaire, multimodale, plafonnement des tarifs, gratuité | Accompagnement et accessibilité des PMR et des plus fragiles |
| Élus ou acteurs politiques | CE2, CE3, CE5 | CE4, CE6 | | CE1, CE2 | | |
| | PE1 | PE2, PE1 | | PE2 | | |
| | ME | | | | | |
| | NE3, NE1 | NE2, NE3 | | | | |
| Techniciens ou acteurs administratifs | CT4, CT3 | CT3, CT1 | | CT4, CT2, CT1 | | |
| | | PT1 | | PT3, PT4, | | PT2 |
| | MT2, MT5, MT6 | MT1, MT4, MT2, MT3 | | | MT1 | |
| | NT3 | NT3 | | NT1 | | NT4 |
| Experts - académiques | CEx2, CEx1 | CEx1 | | | | |
| | PEx1 | PEx2, PEx3, PEx4, PEx1 | | PEx3, PEx2, PEx1 | | |
| | | MEx1 | | MEx2 | | |
| | | | | NEx1 | | |
| Acteurs associatifs | CA2 | CA4 | | CA3, CA5 | | CA1, CA5 |
| | | | | PA4, PA1 | | PA2, PA3 |
| | | | | MA1, MA2 | | MA2, MA1 |
| | | | | NA1 | | NA1, NA2 |
| Vision de la justice sociale | Utilitaro-parétienne | | | Rawlsienne | | Seniènnne |

ANNEXE 9 : Trois modèles d'organisation du système de transports collectifs dans les 4 AUF étudiées

| | Clermont-Ferrand | Perpignan | Mons | Norwich |
|--|--|--|--|---|
| Cadre référentiel de mobilité urbaine en EuO | Néolibéral | | | |
| Régimes ou logiques sociales | Logique corporatiste de l'État providence | | Logique corporatiste de l'État providence sans en recouvrir tous les aspects | Logique libérale de l'État providence |
| Système de Gouvernance de mobilité urbaine | Décentralisé et fragmenté territorialement | | Régionalisée et Centralisé | Dérégulé |
| Autorités organisatrices de mobilité urbaine | SMTC-AC, CA RLV, CA API | CU Perpignan Méditerranée | Région wallonne | DfT, Comté de Norfolk, Marché |
| Autorités organisatrices de mobilité interurbaine | Région AURA/Dépt. Puy-de-Dôme | Région Occitanie | État fédéral belge, Région wallonne | <i>Office of Rail and Road</i> |
| Opérateurs de mobilité urbaine | T2C, RLV MOBILITES, Cellier Chevalier, Fontanon, Keolis (Moovicité), Vélogik (C.Vélo), RLV'Lo, Bus des Montagnes | Groupe Vectalia (Sankeo, P'tit Bus, GIHP), Alter-éco | TEC Hainaut, Associations pour le transport des PMR, Proxibus, Pro vélo | <i>First bus, Konectbus, Anglian, Norfolk Green et Sanders, Norwich Door to Door</i> |
| Opérateurs de mobilité interurbaine | Cars régionaux, SNCF Auvergne, Covoiturage Auvergne, Covoit'ici | Cars régionaux (liO), SNCF Occitanie | TEC Hainaut, SNCB | <i>Greater Anglia, Carlink</i> |
| Gestion locale des transports urbains | Gestion directe en régie | Gestion déléguée par un opérateur privé | Gestion directe en régie | Gestion déléguée par plusieurs opérateurs privés |
| Principaux textes juridiques | LOTI de 1982, Loi SRU de 2000, Loi handicap de 2005, LOM de 2019 | | Loi du 8 août 1988, Décret avril 2004 | <i>Transport Act de 1985, « Equality Act » de 2010</i> |
| Principales mesures sociales | Tarifcation solidaire, Ad'AP, TAD, Conseil en mobilité, Gratuité le weekend | Tarifcation sociale, TAD, Ad'AP | Tarifcation sociale, TAD, Guide de bonnes pratiques d'accessibilité | Financement des zones « socialement nécessaires », Gratuité pour les + de 65 ans et Personnes handicapées |
| Modèle de politiques sociales de mobilité | <i>Service public</i> pour le plus grand nombre prenant en compte les plus défavorisés | | <i>Service public</i> pour le plus grand nombre prenant peu en compte les plus défavorisés | <i>Service privé</i> pour le plus grand nombre prenant très faiblement en compte les plus défavorisés |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|-----------|
| REMERCIEMENTS | 3 |
| SIGLES ET ABRÉVIATIONS..... | 4 |
| RÉSUMÉ | 6 |
| ABSTRACT | 7 |
| TABLES DES ILLUSTRATIONS | 10 |
| TABLE DES FIGURES..... | 10 |
| TABLE DES CARTES..... | 10 |
| TABLE DES GRAPHIQUES..... | 10 |
| TABLE DES TABLEAUX..... | 10 |
| TABLE DES PHOTOS..... | 11 |
| INTRODUCTION GÉNÉRALE | 13 |
| 1. CONTEXTE SOCIÉTAL DE LA RECHERCHE : LA MONTEE EN PUISSANCE DES ENJEUX SOCIAUX DANS LES POLITIQUES DE MOBILITE URBAINE EN EUROPE ET EN FRANCE..... | 13 |
| 2. CONTEXTE SCIENTIFIQUE DE LA RECHERCHE : LES ENJEUX SOCIAUX DE MOBILITE URBAINE ENCORE PEU ABORDES AU NIVEAU DES VILLES INTERMEDIAIRES EUROPEENNES..... | 14 |
| 3. ÉLÉMENTS DE PROBLEMATISATION ET QUESTIONS DE RECHERCHE..... | 16 |
| 4. METHODOLOGIE DE LA THESE..... | 20 |
| 4.1. <i>Une approche de comparaison internationale à l'échelle européenne.....</i> | <i>21</i> |
| 4.2. <i>Critères de choix des villes européennes intermédiaires et des acteurs consultés.....</i> | <i>22</i> |
| 4.3. <i>Une démarche qualitative au travers des entretiens semi-directifs.....</i> | <i>23</i> |
| 4.4. <i>Le guide d'entretien et la grille d'analyse des entretiens basée sur différentes théories de la justice sociale.....</i> | <i>24</i> |
| 4.5. <i>Les limites de la démarche comparative.....</i> | <i>25</i> |
| 1^{ÈRE} PARTIE : ÉQUITÉ : DE SA DÉFINITION À SA DÉCLINAISON DANS LA MOBILITE URBAINE | 29 |
| CHAPITRE I : ÉQUITÉ ET MOBILITE URBAINE : DE QUOI PARLE-T-ON ?..... | 31 |
| I. QU'EST-CE QUE L'ÉQUITÉ ?..... | 31 |
| I.1. <i>L'équité : une notion relative du juste.....</i> | <i>32</i> |
| I.2. <i>Différents principes de justice.....</i> | <i>33</i> |
| I.2.1. La pensée utilitariste : la priorité au plus grand nombre..... | 33 |
| I.2.2. La pensée de Rawls : la priorité du juste sur le bien..... | 36 |
| I.2.3. L'objection de Robert Nozick : mes biens et talents m'appartiennent..... | 39 |
| I.2.4. L'objection de Gérald Allan Cohen : l'éthique de l'égalité..... | 41 |
| I.2.5. L'objection d'Amartya Sen : au-delà des biens, les capacités..... | 41 |
| I.2.6. L'objection de Michael J. Sandel : le bien, au-delà du juste..... | 43 |
| II. L'ÉQUITÉ EN TANT QUE VALEUR NORMATIVE DU JUSTE DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE URBAINE..... | 45 |
| II.1. <i>L'approche utilitaro-parétienne.....</i> | <i>45</i> |
| II.2. <i>L'égalitarisme rawlsien.....</i> | <i>46</i> |
| II.3. <i>Le raisonnement en termes de « capabilities » de Sen.....</i> | <i>48</i> |
| CONCLUSION | 49 |
| CHAPITRE II : UNE PRISE EN COMPTE DIFFÉRENTE DE L'ÉQUITÉ SOCIALE SUIVANT LES CONTEXTES TERRITORIAUX | 51 |
| I. COMPARER DES VILLES COMPARABLES SUR LA BASE DE CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AUX VILLES INTERMÉDIAIRES EUROPÉENNES..... | 52 |
| I.1. <i>Caractéristiques démographiques et fonctionnelles : une taille moyenne et un positionnement intermédiaire dans l'armature urbaine.....</i> | <i>52</i> |
| I.1.1. La taille démographique ou population urbaine..... | 53 |
| I.1.2. Un positionnement intermédiaire dans l'armature urbaine..... | 54 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| I.2. | <i>La morphologie de la ville intermédiaire européenne</i> | 56 |
| I.2.1. | Une forme urbaine globale hiérarchisée, en réseau, ou en pôle de croissance..... | 56 |
| I.2.2. | Une forme urbaine locale : liens avec les 6Ds de Cervero | 57 |
| II. | UNE COMPARAISON ENTRE VILLES INTERMEDIAIRES EUROPEENNES AUX CONTEXTES CULTURELS ET INSTITUTIONNELS DISTINCTS..... | 60 |
| II.1. | <i>La notion d'aire culturelle européenne</i> | 60 |
| II.2. | <i>Une vision de la ville néolibérale qui fournit une toile de fond commune</i> | 62 |
| II.3. | <i>Des pratiques diverses selon les territoires fonction des sensibilités culturelles locales et de l'organisation institutionnelle</i> | 64 |
| | CONCLUSION | 67 |
| | CHAPITRE III : METHODOLOGIE D'APPROCHE COMPARATIVE DES VILLES INTERMEDIAIRES EUROPEENNES | 69 |
| I. | LE CHOIX DES VILLES | 70 |
| I.1. | <i>Utilisation de données européennes et des travaux de Halbert et al, (2012)</i> | 70 |
| I.2. | <i>Méthodologie d'échantillonnage</i> | 73 |
| II. | LE CHOIX DES ACTEURS RENCONTRES..... | 76 |
| II.1. | <i>Quatre catégories d'acteurs de mobilité urbaine consultés</i> | 76 |
| II.2. | <i>Des acteurs ancrés à plusieurs échelles territoriales</i> | 77 |
| III. | GUIDE D'ENTRETIEN ET GRILLE D'ANALYSE DES ENTRETIENS..... | 79 |
| III.1. | <i>Guide d'entretien</i> | 79 |
| III.2. | <i>Grille d'analyse des entretiens</i> | 81 |
| | CONCLUSION | 84 |
| | II^{EME} PARTIE : MONOGRAPHIES DES VILLES INTERMEDIAIRES EUROPEENNES : CLERMONT-FERRAND, PERPIGNAN, MONS, ET NORWICH | 86 |
| | CHAPITRE IV : L'AIRES URBAINE DE CLERMONT-FERRAND | 87 |
| I. | ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTERISANT L'AIRES URBAINE CLERMONTOISE..... | 87 |
| I.1. | <i>Morphologie, démographie, fonctionnalité urbaines et système de transport</i> | 87 |
| I.1.1. | Une AUF de forme urbaine hiérarchique et éléments géophysiques | 87 |
| I.1.2. | Population urbaine..... | 89 |
| I.1.3. | Activités économiques et fonctionnelles | 91 |
| I.1.4. | Le système des transports au sein de l'AUF clermontoise | 92 |
| I.2. | <i>Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité</i> | 94 |
| I.2.1. | Organisation territoriale de l'aires urbaine de Clermont-Ferrand | 94 |
| I.2.1.1. | Syndicat Mixte du SCOT du Grand Clermont et ses 4 EPCI..... | 94 |
| I.2.1.2. | Les 10 EPCI de l'aires urbaine situées en dehors du territoire du Scot du Grand Clermont..... | 96 |
| I.2.2. | Gouvernance et acteurs de la mobilité au sein de l'aires urbaine clermontoise..... | 97 |
| I.2.2.1. | La Région Auvergne-Rhône-Alpes..... | 97 |
| I.2.2.2. | Le Département du Puy-de-Dôme | 99 |
| I.2.2.3. | Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise..... | 100 |
| I.2.2.4. | La Communauté d'Agglomération « Riom Limagne et Volcans »..... | 102 |
| I.2.2.5. | La Communauté d'Agglomération « Agglo Pays d'Issoire » (API)..... | 103 |
| II. | DISCOURS DES ACTEURS DE L'AIRES URBAINE CLERMONTOISE..... | 104 |
| II.1. | <i>Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs clermontois</i> | 105 |
| II.1.1. | Enjeux sociaux | 105 |
| II.1.1.1. | L'enjeu de la mobilité pour tous et notamment des personnes fragiles..... | 106 |
| II.1.1.2. | L'enjeu de l'accessibilité des zones périphériques et des zones d'emploi à horaires décalés aux ménages modestes..... | 107 |
| II.1.2. | Enjeux environnementaux : réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public entre différents modes de transports | 107 |
| II.1.3. | Enjeux économiques : rendre le système de transport efficace et performant et faciliter l'accès aux aménités du territoire | 109 |
| II.2. | <i>Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration</i> | 110 |
| II.2.1. | Principales mesures de justice sociale mises en œuvre sur le territoire | 110 |
| II.2.1.1. | Tarifification solidaire..... | 111 |

| | | |
|--|--|------------|
| II.2.1.2. | Desserte des quartiers à habitats sociaux par des lignes structurantes et usage partagé de la voiture pour la desserte des territoires périphériques | 111 |
| II.2.1.3. | Agenda de mise en Accessibilité Programmée et Formation ou accompagnement des publics fragiles 112 | |
| II.2.2. | Solutions débattues entre les acteurs pour améliorer la justice sociale dans la mobilité urbaine..... | 114 |
| II.2.2.1. | Mise en place de la gratuité des transports en commun afin d'améliorer la mobilité des ménages à faibles revenus | 115 |
| II.2.2.2. | Le relèvement des seuils de tarification solidaire | 116 |
| II.2.2.3. | Une meilleure gouvernance entre territoires urbains et périurbains, et entre services de mobilité au sein du ressort territorial | 116 |
| CONCLUSION | | 118 |
| CHAPITRE V : L'AIRE URBAINE DE PERPIGNAN..... | | 121 |
| I. | ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTERISANT L'AIRE URBAINE PERPIGNANAISE..... | 121 |
| I.1. | <i>Morphologie, démographie, fonctionnalité urbaines et système de transport</i> | <i>122</i> |
| I.1.1. | Une AUF de type hiérarchique et ses caractéristiques géophysiques | 122 |
| I.1.2. | Population urbaine..... | 124 |
| I.1.3. | Activités économiques et fonctionnelles | 126 |
| I.1.4. | Le système de transport au sein de l'AUF de Perpignan | 127 |
| I.2. | <i>Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité</i> | <i>127</i> |
| I.2.1. | Organisation territoriale de l'aire urbaine de Perpignan..... | 128 |
| I.2.1.1. | Syndicat Mixte du SCOT de la Plaine du Roussillon et ses 4 EPCI | 128 |
| I.2.1.2. | Les 6 EPCI de l'aire urbaine en dehors du territoire du Scot..... | 129 |
| I.2.2. | Gouvernance et acteurs de mobilité au sein de l'aire urbaine perpignanaise..... | 130 |
| I.2.2.1. | L'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt régional : la Région Occitanie | 131 |
| I.2.2.2. | L'autorité organisatrice de mobilité urbaine : Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée..... | 133 |
| II. | DISCOURS DES ACTEURS DE L'AIRE URBAINE PERPIGNANAISE..... | 136 |
| II.1. | <i>Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs</i> | <i>137</i> |
| II.1.1. | Enjeux sociaux | 137 |
| II.1.1.1. | Accessibilité en transport en commun par les ménages à revenus modestes des zones périurbaines et des zones commerciales | 138 |
| II.1.1.2. | Enjeux d'inclusion des habitants des quartiers à habitats sociaux | 140 |
| II.1.1.3. | Enjeux d'accès des PMR au transport en commun | 140 |
| II.1.2. | Les enjeux économiques : optimiser l'offre de transport collectif..... | 141 |
| II.1.2.1. | Développer un réseau attractif, performant, et efficace | 141 |
| II.1.2.2. | Restructurer le réseau autour des principaux pôles générateurs de déplacements..... | 142 |
| II.1.3. | Enjeux environnementaux : promotion des nouvelles mobilités et mobilités douces..... | 143 |
| II.2. | <i>Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration.....</i> | <i>144</i> |
| II.2.1. | Principales politiques de justice sociale mises en œuvre sur le territoire | 144 |
| II.2.1.1. | La politique de tarification sociale à l'échelle de l'agglomération et du département | 144 |
| II.2.1.2. | La desserte efficace des quartiers à habitats sociaux | 145 |
| II.2.1.3. | Accessibilité des PMR des bus de l'agglomération et systèmes de transport pour PMR..... | 146 |
| II.2.2. | Solutions proposées par les acteurs pour améliorer la justice sociale..... | 149 |
| II.2.2.1. | Favoriser une meilleure gouvernance et intermodalité entre AOM | 149 |
| II.2.2.2. | Le débat sur la gratuité des transports publics | 150 |
| CONCLUSION | | 151 |
| CHAPITRE VI : L'AIRE URBAINE DE MONS | | 155 |
| I. | ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTERISANT L'AIRE URBAINE MONTOISE..... | 156 |
| I.1. | <i>Morphologie, démographie et fonctionnalité urbaine et système de transport</i> | <i>156</i> |
| I.1.1. | Une AUF de type hiérarchique..... | 156 |
| I.1.2. | Population urbaine..... | 157 |
| I.1.3. | Activités économiques et fonctionnelles | 159 |
| I.1.4. | Le système des transports au sein de l'AUF de Mons | 160 |
| I.2. | <i>Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité</i> | <i>161</i> |
| I.2.1. | Organisation territoriale de l'aire urbaine de Mons..... | 162 |
| I.2.1.1. | L'Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement (IDEA) ou Territoire du « Cœur du Hainaut » | 162 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| I.2.2. | Gouvernance et acteurs de mobilité au sein de l'aire urbaine montoise | 163 |
| I.2.2.1. | L'autorité organisatrice de transport ferroviaire : l'État fédéral belge | 163 |
| I.2.2.2. | L'autorité organisatrice de transport urbain régional : la Région wallonne | 164 |
| II. | DISCOURS DES ACTEURS DE L' AIRE URBAINE MONTOISE..... | 167 |
| II.1. | <i>Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs</i> | 167 |
| II.1.1. | Enjeu économique | 168 |
| II.1.1.1. | Favoriser l'attractivité du cœur urbain grâce à un réseau de transport en commun performant..... | 168 |
| II.1.1.2. | Favoriser et réguler le transport des marchandises | 168 |
| II.1.2. | L'enjeu social..... | 168 |
| II.1.2.1. | Amélioration de l'accessibilité du cœur urbain en transport en commun pour les ménages modestes | 169 |
| II.1.2.2. | Prendre en compte les besoins de mobilité multiples des populations | 169 |
| II.1.2.3. | Favoriser la mobilité des PMR et lutter contre l'autoconfinement territorial..... | 170 |
| II.1.3. | Enjeu environnemental : la réduction de la place de la voiture et partage de l'espace public entre les différents modes de transports. | 171 |
| II.2. | <i>Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration</i> | 172 |
| II.2.1. | Principales mesures de justice sociale mises en œuvre sur le territoire | 172 |
| II.2.1.1. | Tarifification sociale et multimodale..... | 172 |
| II.2.1.2. | Système de TAD et guide d'accessibilité pour PMR..... | 173 |
| II.2.1.3. | Les mobilités douces comme moyen d'inclusion sociale pour les étudiants à faibles revenus | 174 |
| II.2.2. | Solutions proposées par les acteurs pour améliorer la justice sociale..... | 175 |
| II.2.2.1. | Développer les tarifs sociaux sous condition de ressources | 175 |
| II.2.2.2. | Amélioration de la mobilité des PMR..... | 175 |
| II.2.2.3. | Développer l'accessibilité territoriale au moyen des politiques d'intermodalité..... | 176 |
| | CONCLUSION | 177 |
| | CHAPITRE VII : L' AIRE URBAINE DE NORWICH | 180 |
| I. | ÉLÉMENTS CONTEXTUELS CARACTERISANT L' AIRE URBAINE DE NORWICH..... | 181 |
| I.1. | <i>Morphologie, démographie, fonctionnalité urbaines et système de transport</i> | 181 |
| I.1.1. | AUF de type hiérarchique et caractéristiques géophysiques et environnementales | 181 |
| I.1.2. | Population urbaine..... | 182 |
| I.1.3. | Activités économiques et fonctionnelles | 184 |
| I.1.4. | Le système des transports au sein de l'AUF de Norwich | 184 |
| I.2. | <i>Organisation territoriale et autorités organisatrices de mobilité</i> | 185 |
| I.2.1. | Organisation territoriale | 185 |
| I.2.1.1. | Le Comté de Norfolk | 185 |
| I.2.1.2. | Les Districts de Norwich et de Broadland | 186 |
| I.2.1.3. | Les Districts de South Norfolk et de North Norfolk | 186 |
| I.2.2. | Gouvernance et acteurs de mobilité au sein de l'AUF de Norwich | 187 |
| I.2.2.1. | L'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt national : <i>Le Department for Transport</i> | 187 |
| I.2.2.2. | L'autorité organisatrice de transport collectif d'intérêt local : le Comté de Norfolk | 188 |
| I.2.2.3. | Le Marché comme régulateur des transports collectifs..... | 189 |
| II. | DISCOURS DES ACTEURS DE L' AIRE URBAINE DE NORWICH..... | 190 |
| II.1. | <i>Les grands enjeux de mobilité urbaine selon les acteurs</i> | 191 |
| II.1.1. | Les enjeux sociaux | 192 |
| II.1.1.1. | L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite..... | 192 |
| II.1.1.2. | Enjeu lié à l'accessibilité du cœur urbain par les ménages à faibles revenus..... | 194 |
| II.1.1.3. | Enjeu lié à l'accessibilité des zones périurbaines et rurales..... | 195 |
| II.1.2. | Les enjeux économiques..... | 195 |
| II.1.3. | Les enjeux environnementaux | 197 |
| II.2. | <i>Principales mesures de justice sociale et perspectives d'amélioration</i> | 198 |
| II.2.1. | Principales mesures de justice sociale ou territoriale mises en œuvre sur le territoire..... | 198 |
| II.2.1.1. | Le système de Parc-relais (<i>Park and Ride</i>) comme mesure assurant une certaine équité territoriale..... | 199 |
| II.2.1.2. | Les tarifs sociaux et le financement des services « socialement nécessaires » | 200 |
| II.2.2. | Solutions proposées par les acteurs de Norwich pour améliorer la justice sociale | 201 |
| II.2.2.1. | Améliorer l'accessibilité des PMR | 202 |
| II.2.2.2. | Mettre en place un système billettique interopérable et une meilleure régulation du système des transports | 202 |
| II.2.2.3. | Sensibiliser et éduquer les usagers pour un changement de comportement | 203 |

| | |
|--|------------|
| CONCLUSION | 203 |
| CHAPITRE VIII : COMPARAISON DES QUATRE VILLES ETUDIEES : DES CONTEXTES AUX DIRES D'ACTEURS | 206 |
| I. DES CARACTERISTIQUES GENERALES COMMUNES..... | 207 |
| I.1. <i>Quatre AUF de type hiérarchique dotées de périphéries urbaines peu denses.....</i> | 207 |
| I.2. <i>Des croissances démographiques hétérogènes, mais des populations toutes vieillissantes.....</i> | 209 |
| I.3. <i>Des activités économiques et fonctionnelles basées sur le secteur des services</i> | 213 |
| I.4. <i>Une prédominance générale de l'usage de la voiture dans les 4 AUF</i> | 214 |
| II. DES SYSTEMES DE GOUVERNANCE SPECIFIQUES QUI IMPACTENT DIFFEREMMENT LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX SOCIAUX DE MOBILITE URBAINE..... | 216 |
| II.1. <i>Un mille-feuille institutionnel français qui fragilise la cohérence des politiques de transport au sein des aires urbaines clermontoise et perpignanaise.....</i> | 217 |
| II.2. <i>... mais laisse des choix différents de gestion du système de transport collectif entre Perpignan et Clermont-Ferrand</i> | 218 |
| II.3. <i>Un réseau montois centralisé.....</i> | 219 |
| II.4. <i>Un réseau de transport en commun de l'AUF de Norwich dérégulé</i> | 219 |
| III. DES POLITIQUES DE MOBILITE URBAINE CADREES PAR LE REFERENTIEL NEOLIBERAL..... | 221 |
| III.1. <i>Des points communs liés à la gestion néolibérale des politiques publiques territoriales dans les 4 AUF.....</i> | 221 |
| III.2. <i>...Qui n'empêche pas de relever de nombreuses spécificités selon les aires urbaines.....</i> | 222 |
| IV. DES ENJEUX ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX QUI PREDOMINENT PAR RAPPORT AUX ENJEUX SOCIAUX..... | 223 |
| IV.1. <i>Des enjeux de mobilité urbaine multiples renvoyant à différentes visions de la justice sociale....</i> | 223 |
| IV.1.1. Enjeux d'accessibilité territoriale | 224 |
| IV.1.2. Enjeu tarifaire | 226 |
| IV.1.3. Enjeu d'amélioration de la performance du transport en commun, de réduction de la place de la voiture, et de promotion des modes doux..... | 227 |
| IV.1.4. Enjeu d'accompagnement et d'accessibilité des PMR et des plus fragiles | 228 |
| IV.2. <i>Des enjeux de mobilité urbaine qui sont portés différemment selon les acteurs</i> | 229 |
| IV.2.1. Une analyse des enjeux par type d'acteurs suivant leur positionnement géographique | 229 |
| IV.2.2. Une analyse par type d'acteurs suivant leur statut..... | 230 |
| IV.2.3. Une réflexion sur la cohérence du discours des acteurs..... | 231 |
| IV.3. <i>Une vision utilitaro-parétienne qui prédomine sur les visions rawlsienne et seniènne chez les acteurs des 4 AUF</i> | 233 |
| CONCLUSION | 235 |
| CONCLUSION GÉNÉRALE..... | 237 |
| 1- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN CONCEPTUEL ET THEORIQUE..... | 237 |
| 2- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN METHODOLOGIQUE..... | 238 |
| 3- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN EMPIRIQUE..... | 239 |
| 4- APPORTS DE LA THESE SUR LE PLAN DE L'ACTION ET DE L'AIDE A LA DECISION..... | 242 |
| BIBLIOGRAPHIE..... | 245 |
| ANNEXES..... | 261 |
| ANNEXE 1..... | 261 |
| ANNEXE 2..... | 263 |
| ANNEXE 3..... | 264 |
| ANNEXE 4..... | 265 |
| ANNEXE 5..... | 266 |
| ANNEXE 6..... | 267 |
| ANNEXE 7..... | 268 |
| ANNEXE 8..... | 269 |
| ANNEXE 9..... | 270 |