

Recherche sur
**L'usage & l'accès à l'automobile :
une liberté sous contraintes
pour les personnes & ménages à faibles ressources**

pour le **Plan Urbanisme Construction Architecture**

(consultation DEPLACEMENTS & INEGALITES
du Plan Urbanisme Construction Architecture & du PREDIT 1996-2000)

Lettre de commande N° F-99-68 du 18/1/2000

FICHE RESUME

OBJET, PROBLEMATIQUE & DEMARCHE DE LA RECHERCHE

En réponse à l'appel à propositions de recherche du Plan Urbanisme Construction Architecture au titre du programme « Déplacements et inégalités », nous avons remis un projet dans lequel nous proposons de traiter la question du point de vue de la possession (effective ou souhaitée) d'une voiture et de son usage en relations avec d'autres modes (dont, évidemment, les TC) par des personnes ou ménages à faibles revenus ne leur permettant pas, à première vue, d'acquérir et d'utiliser normalement et durablement une voiture.

En effet, la problématique de l'inégalité en matière de déplacements, notamment par rapport aux inégalités sociales et de revenus, s'est longtemps posée presque uniquement en termes d'accès et de desserte TC d'une part, de proximité des services d'autre part. Pourtant, les efforts menés au titre de la politique des TC (TCSP, tarification) et de la politique de la ville (amélioration des services publics et privés dans les quartiers) ont changé la situation : la majorité de ces ménages ne sont plus en situation de « captivité » ou d'« enfermement » - notamment dans les villes avec TCSP comme l'agglomération lyonnaise ou grenobloise.

Dans le même temps, malgré les difficultés et obstacles (coûts d'usage et d'entretien, surtout avec la sévèrisation du contrôle technique), une partie des ménages à faibles revenus sont relativement bien équipés en voitures et ont des pratiques de mobilité automobile significatives.

C'est que l'« automobilité » n'est pas que le produit d'une contrainte ou d'un « modèle » s'imposant à tous : la voiture permet des déplacements et « programmes d'activités » impossibles ou très difficiles en TC.

Notre objectif de recherche était de décrire et de comprendre ces phénomènes d'"automobilité" et leurs logiques du point de vue de ménages « pauvres » (quelque part entre les minima sociaux et le SMIC) qui sont normalement tributaires des TC.

Du point de vue de la méthode, afin de neutraliser l'explication, trop évidente et facile, de l'aspiration à la voiture et de son usage par des « pauvres » en raison de la mauvaise desserte par TC, nous avons délibérément pris le parti méthodologique consistant à enquêter auprès d'"automobilistes pauvres" résidant dans des "quartiers sensibles" à la fois bien desservis par les TC et qui ont fait l'objet d'efforts de longue date au titre de la politique de la ville.

Nous avons choisi l'agglomération de Grenoble et celle de Lyon, dans lesquelles les réseaux TC sont parmi les meilleurs de France, où 6 "quartiers sensibles" ont fait l'objet des investigations de terrain. Nous avons vu plus de 80 intervenants ayant à faire aux divers « publics » à faibles revenus et 120 automobilistes pauvres ou personnes à faibles revenus interrogés sur leur automobilité.

Toutefois, nous avons eu les plus grandes difficultés à trouver ces automobilistes pauvres : beaucoup de personnes contactées avaient des revenus plus élevés que prévu (par exemple, pour des chômeurs ou "RMIstes") ou leur voiture était immobilisée (panne, pas d'assurance, etc). On peut qualifier cette automobilité de « dégradée », car elle n'est évidemment pas celle de l'automobiliste moyen qui peut utiliser quand il en a besoin une voiture en bon état de marche.

Cela nous a amenés à opérer un recentrage de la recherche sur **l'automobilité des pauvres**, en y incluant l'aspiration ou la préparation à l'achat et à l'utilisation d'une voiture et, plus généralement, toutes les formes d'usage de la voiture (comme passager, en co-voiturage, etc).

Les entretiens ont été plus informels que prévu, en raison des difficultés contextuelles (ex : entretiens en groupe), mais aussi des difficultés d'expression des enquêtés pour qui la voiture et son usage, même quand ils en ont une, n'est pas une pratique structurée, à la différence de ce qui concerne l'habitat. En tout état de cause, ce nombre limité ne permet pas de quantifier des observations – ce n'en était d'ailleurs pas l'objet était une première exploration très large de phénomènes mal connus, même sur le plan statistique. Toutefois, nos observations sont toujours cohérentes avec les données quantitatives de cadrage que nous avons pris soin de rassembler.

LES RESULTATS DE LA RECHERCHE EN TERMES DE CONNAISSANCES

Nos investigations, recoupées avec d'autres sources, études, ou recherches, souvent quantifiées, permettent de conclure que :

- il existe bien des automobilistes pauvres et de nombreux pauvres voudraient eux aussi accéder à l'automobilité. Plus fondamentalement, l'accès des pauvres (du moins des smicards) à la voiture est d'abord la conquête d'un « ordinaire », comme l'a été en son temps celle du HLM
- toutefois l'usage de la voiture est fortement « rationné » en fonction d'un budget limité, géré au niveau des dépenses fixes –(assurance) et courantes (achat de carburant) ne laissant guère de place aux imprévus (pannes, accidents, etc). Ce budget et sa gestion ne sont pas du tout ceux des Automobile-Clubs ni des économistes, ni dans leur montant, ni dans leurs modalités
- l'automobilité est largement irremplaçable, y compris par les TC, quelle que soit leur excellence, non seulement parce que les TC ne répondent pas pertinemment à tous les besoins, mais parce que l'automobilité est d'abord une liberté et permet des activités et déplacements essentiels au mode de vie individuel, familial et social, difficiles ou impossibles autrement.
- l'automobilité est souvent une quasi-obligation pour l'accès à l'emploi de nombreux salariés à petits revenus, notamment parce que leurs emplois sont souvent situés en périphérie d'agglomération, voire hors agglomération et PTU ; c'est aussi que les TC répondent mal à ces besoins de déplacements – aussi bien en raison de la dispersion de ces emplois que des horaires de travail pratiqués
- l'automobilité des pauvres est d'emblée menacée, d'abord parce que les automobilistes pauvres se « voiturent » bien au dessus de leurs moyens financiers, mais aussi parce que des facteurs d'augmentation du coût d'usage et d'entretien la mettent en cause à long terme, avec des risques de nouvelles inégalités ou de pratiques plus ou moins déviantes (ex : rouler sans contrôle technique)

- l'importance de la voiture comme moyen de liberté par rapport aux TC et/ou d'accès à l'emploi rend les "automobilistes pauvres" demandeurs de sécurité pour leur voiture, alors qu'ils sont plus souvent que les autres victimes d'actes de vandalisme. Ils le sont également de l'insécurité (réelle et vécue) dans les TC dont ils supportent de façon disproportionnés les effets directs et indirects (grèves, interruption de service) ; cela les incite à devenir automobilistes malgré de faibles revenus
- les automobilistes pauvres, possédant les voitures les plus anciennes et en mauvais état, recourent largement au bricolage et à des travaux d'entretien ou réparation dans les espaces publics ou en bas d'immeuble, occasionnant d'importantes nuisances environnementales (rejets d'huiles de vidange, abandon de pièces - voire d'épaves)

LES QUESTIONS AUX POLITIQUES PUBLIQUES POSEES PAR LA RECHERCHE

La recherche a été l'occasion de retrouver des questions déjà posées en matières de politiques publiques concernant les inégalités en matière de déplacements :

- le fait que les réseaux TC, essentiellement centripètes, surtout les TCSP, sont générateurs d'inégalités, répondant mal aux besoins de « smicards » vivant dans la 1^{ère} couronne dont les emplois sont en périphérie d'agglomération ou en 2^{ème} couronne (hors PTU). D'où la nécessité d'autres réponses (ex : services de transport à la demande, taxi collectif ou autres)
- la voiture s'avérant souvent nécessaire pour l'accès à l'emploi, on peut se demander s'il ne faudrait pas trouver des solutions, parfois expérimentées (ex : location subventionnée de voitures à tarif réduit), pour permettre à des smicards dont les entreprises de la périphérie des agglomérations ont bien besoin de se rendre à leur travail
- l'amélioration de la desserte TC des "quartiers sensibles" et des ménages à faibles revenus reste essentielle, sous réserve de répondre en priorité aux besoins non couverts (ex : dessertes périphériques) plutôt que de se contenter de développer ce qui est le plus simple (les TCSP notamment).. et le plus coûteux. D'où la nécessité de revoir la politique des TC dans le cadre du PDU et des contrats d'agglomération
- la tarification des TC (effets de seuils et démarches pour les tarifs sociaux) constituant un handicap ou une « désincitation » à l'usage des TC, il faudrait en adapter les modalités
- offrir un plus large choix aux pauvres et/ou aux "quartiers sensibles" conduit à poser la question « déplacements et inégalités » non plus en termes de politiques de transports publics, mais de politique publique de transports incluant l'automobilité et d'autres solutions que les TC
- la « sévèrisation » du contrôle technique et des normes en matière de pollution automobile risquent d'évincer des pauvres de l'accès à la voiture, au risque de pratiques déviantes, constatées en matière de CT et d'assurance
- l'utilisation des voitures les plus anciennes, en plus mauvais état et les plus polluantes par des automobilistes pauvres qui n'ont ni conscience du problème de pollution ni les moyens d'une remise en état indispensable. Comment encourager la remise en état de ces véhicules et leur éviction du parc automobile ? Cela concerne aussi les constructeurs responsables de la récupération et du recyclage des voitures sortant du parc
- la nécessité de traiter à la fois les questions environnementales de réduction de la pollution et celles de l'inégalité. Des aides à objectif environnemental (ex : la prime aux voitures GPL) peuvent être à la fois peu efficaces et socialement injustes ; on pourrait en imaginer d'autres (ex : aide à la remise en état des voitures mal entretenues des automobilistes pauvres)