



Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines

Cécile Féré

La mobilité a un rôle clef pour les échanges et les activités économiques, mais aussi pour l'intégration urbaine et sociale de tout un chacun (Urry, 2008; Kaufmann, 2002), se déplacer étant devenu indispensable pour accéder à la plupart des biens, des services et des relations sociales. Dans une société de la mobilité généralisée (Sheller et Urry, 2006) ou tout au moins de plus en plus mobile, la mobilité constitue aussi une nouvelle norme sociale (Massot et Orfeuil, 2008). Cette dernière renvoie à la possibilité effective de se déplacer mais aussi à une aptitude à la mobilité, qu'elle soit quotidienne, résidentielle ou plus largement sociale, s'inscrivant au cœur du nouveau paradigme de la flexibilité (Boltanski et Chiapello, 1999).

Les possibilités d'accès ne sont toutefois pas égales pour tous, du fait d'inégalités d'accessibilité à la ville et aux aménités urbaines et d'inégalités de capacité à se déplacer. Les individus n'ont pas tous la même capacité à « faire face » à ce nouvel impératif de mobilité. La mobilité est un puissant discriminant social (Fol, 2009), voire un facteur d'exclusion pour les « insulaires » (Le Breton, 2005), les « périurbains éloignés » (Rougé, 2005) ou des « salariés à bout de souffle » (Le Breton, 2008; Wenglenski, 2010). La mobilité constituerait un capital qui redéfinirait les inclus et les exclus (Kaufmann et Flamm, 2006; Urry, 2008; Ohnmach *et alii*, 2009).

La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité a constitué un objectif majeur des politiques de transport et d'aide sociale menées dans les années 1990 aux États-Unis et en Europe (Fol, 2009). En France, la notion de droit au transport pour tous, institutionnalisée par la Loi d'orientation sur les

transports intérieurs (LOTI 1982), s'est traduite par une couverture territoriale égalitaire des réseaux de transport collectif, dans une perspective universaliste. Dans les années 1990, la montée en puissance des situations d'exclusion et de la question des « quartiers en difficulté » a conduit à la mise à l'agenda national de l'objectif de désenclavement des quartiers de la politique de la Ville et au développement de dispositifs tarifaires sociaux dans les politiques urbaines de transport. Depuis les années 2000, les réponses aux inégalités de mobilité évoluent, passant d'une approche territoriale à une approche individualisée, où les enjeux sont largement abordés sous l'angle du retour à l'emploi (Fol, 2009).

Les vertus supposées de l'individualisation en matière de réduction des inégalités de mobilité, mises en avant dans plusieurs travaux de recherche portant sur le lien entre mobilité et exclusion (Mignot *et alii*, 2001; Le Breton, 2005; Orfeuil, 2004, 2010) méritent cependant d'être interrogées. Les conditions de mise en œuvre de ces aides individuelles au transport ou à la mobilité ont en effet jusqu'ici été assez peu éclairées par la littérature scientifique. Cet article vise ainsi à interroger les évolutions de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines en charge des mobilités quotidiennes et en particulier les effets de l'individualisation des aides, sous l'angle de leur mise en œuvre auprès des bénéficiaires potentiels.

Dans les politiques publiques de solidarité, l'individualisation renvoie au « ciblage accru des systèmes de protection vers les plus défavorisés », selon « une logique de contrat » et de mise en avant de « la responsabilité des ressortissants » (Warin,

2007). Alors que les régimes de protection sociale ont été construits sur le principe d'universalité, l'accès aux prestations et aux aides sociales est de plus en plus conditionné à « la prise en compte des caractéristiques propres de chaque ressortissant, mais aussi des mérites et capacités », par des critères de ressources et des obligations de comportement (*ibid.*) (1). Du fait de la crise du financement des régimes de protection sociale en Europe face au chômage de masse, le ciblage, c'est-à-dire la sélectivité accrue des bénéficiaires, s'est progressivement développé, concentrant les moyens publics sur les plus vulnérables (Warin, 2006). Cette pratique concerne des groupes ou des territoires (la cible) sélectionnés selon des critères (ressources, âges, handicap, etc.), et se traduit par des modalités techniques de mise en œuvre qui peuvent varier, en réponse à un risque déterminé. Depuis 1999, l'Union Européenne demande à ses pays membres d'y recourir pour freiner la hausse des dépenses sociales (*ibid.*). Dans le cadre de la « stratégie de Lisbonne » adoptée par l'Union Européenne en 2000, les prestations sous conditions de ressources sont également remises en cause, car elles contribueraient au développement de l'« assistanat » et de « trappes à inactivité » (Duvoux, 2009, p. 2). L'activation des politiques sociales oppose ainsi la passivité de l'État à un « État social actif », qui favoriserait « la participation de tous les membres de la société au travail » (Barbier, 2010, p. 12). La conditionnalité des prestations sociales renvoie au développement de conditions ou de contreparties, en opposition à des aides ou des prestations attribuées de manière inconditionnelle (Dufour *et alii*, 2003). Les transformations des politiques sociales ont fait l'objet de vives critiques, notamment du fait de leur incapacité à répondre aux problèmes de l'emploi et de la pauvreté (Barbier, 2010) et de la stigmatisation et du risque de dualisation de la société dont elles sont porteuses (Castel, 2003; Warin, 2010b). Le phénomène massif de « non-recours aux droits sociaux » interpelle également leur effectivité et leur pertinence (Warin, 2006).

Nous montrerons dans un premier temps que la dimension sociale des politiques de transport, incarnée par un droit au transport pour tous, tend à évoluer progressivement vers un droit au transport qui cible les personnes à faibles ressources, avec le développement de tarifications sociales sous conditions de ressources. Nous verrons dans un second temps que le développement des aides individuelles à la mobilité pour les personnes en insertion depuis les années 2000 (Le Breton, 2005; Fol, 2009) marque l'émergence d'un droit à la mobilité condi-

tionnel. Les évolutions des modalités de traitement des inégalités de mobilité se traduisent ainsi par des formes de non-recours de personnes ne bénéficiant pas de ces aides au transport ou à la mobilité alors qu'elles pourraient y prétendre.

Nous appuierons notre démonstration sur deux études de cas réalisées dans le cadre d'une recherche doctorale (Féré, 2011): les tarifs sociaux dans les transports collectifs urbains et les aides à la mobilité développées dans le cadre des politiques de retour à l'emploi. Le travail de terrain a été réalisé dans l'agglomération lyonnaise, métropole française de plus d'1,5 millions d'habitants, caractérisée par une culture politique et technique de l'innovation urbaine (Padioleau, 1991; Guéranger et Jouve, 2004). À partir d'une démarche inductive propice à baliser des objets peu étudiés, nous nous sommes attachés à comprendre les modalités de mise en œuvre (2) de ces dispositifs d'action. Le corpus de données est constitué de près de quarante entretiens semi-directifs réalisés auprès des acteurs de la mise en œuvre, croisés avec des sources écrites (documents administratifs) et orales (observation non participante), à partir de méthodes essentiellement qualitatives. Nos observations ont été élargies autant que possible à d'autres villes françaises; les sources sont alors précisées en note.

D'UN DROIT AU TRANSPORT POUR TOUS À UN DROIT AU TRANSPORT CIBLÉ

La « transmission patrimoniale » du droit au transport

La notion de droit au transport pour tous a émergé à la fin des années 1970 en France, dans un contexte marqué par les prémices de la remise en cause du tout-automobile, porté par le mouvement écologique et les luttes urbaines sociales (Lefèvre et Offner, 1990). Elle s'est traduite par la relance des transports collectifs, dont la gestion avait été laissée au secteur privé depuis la fin du XIXe siècle (Offner, 2006). Le développement des transports collectifs répondait également à des enjeux de fluidification de la circulation, afin de réduire la paralysie des centres des grandes villes (Favre d'Arcier, 2010).

Dans les politiques locales de transport urbain, le droit au transport a été mis en œuvre par une couverture territoriale égalitaire, dans une perspective universaliste. Il a également été décliné à travers des mesures tarifaires sociales ciblant une clientèle captive non motorisée (*ibid.*), répondant déjà à un principe d'équité sociale. L'approbation de la première grande

loi-cadre des transports urbains (LOTI, 1982), qui instaure les autorités organisatrices des transports (AOT), institutionnalise ce « droit au transport ». Avec la mise à l'agenda de la problématique d'exclusion sociale dans les transports urbains au début des années 1990, ce principe d'équité sociale a été complété par un principe d'équité territoriale, avec l'objectif de désenclavement des quartiers de la géographie prioritaire de la politique de la Ville.

Au milieu des années 1990, le passage à des politiques de déplacement tournées vers l'objectif de réduction de la place de la voiture ne s'est traduit ni par une remise en cause de cet héritage, ni par une réactualisation des enjeux sociaux à l'aune de la prise en compte de l'environnement (Offner, 2006). Les politiques de transport ciblent désormais moins les captifs que les automobilistes, dans la perspective d'un report modal de la voiture vers les transports collectifs, en particulier dans les grandes agglomérations (Favre d'Arcier, 2010). L'objectif d'une ville accessible et équitable constitue toutefois un des grands axes de la plupart des documents de planification des déplacements approuvés dans les années 1990 (ADEME *et alii*, 2002). Les mesures de solidarité déployées par les AOT se déclinent toujours par la desserte des quartiers en difficulté de la géographie prioritaire de la politique de la Ville et par des tarifs sociaux pour les personnes en difficulté, demeurant ainsi fidèles à leur héritage, du point de vue des dispositifs d'action.

Les politiques de déplacement sont toutefois loin d'avoir épuisé les enjeux d'accès aux territoires urbains. Dans une stratégie de conciliation spatiale (Kaufmann, 2005), elles sont davantage orientées vers les centres villes (Offner, 2006) où les transports collectifs sont les plus à même de concurrencer la voiture. Aussi, la desserte des zones peu denses et à des horaires dits décalés (pour le travail de nuit ou à horaires postés) demeure-t-elle problématique, en particulier pour ceux qui n'ont pas accès à la voiture, les transports collectifs ne donnant accès qu'à une partie des ressources urbaines (Ascher, 2005 ; Orfeuill, 2004 ; Caubel, 2006).

La réorientation de l'objectif des politiques de déplacement, dont la priorité numéro un est d'opérer un report modal de la voiture vers les transports collectifs depuis la LAURE de 1996, n'a pas évacué la dimension sociale. Mais du point de vue des enjeux, tout se passe comme si la mutation des politiques de transport se traduisait par le maintien du compromis hérité de la LOTI de 1982 sur le plan social. Le droit à la mobilité ne

constitue pas un droit créance qui imposerait que les pouvoirs publics déploient des moyens afin de garantir sa mise en œuvre. Pourtant, à l'inverse, un devoir de mobilité a été institutionnalisé par la loi n°2008-758 relative aux droits et aux devoirs des demandeurs d'emploi, à travers la notion d'offre valable d'emploi (« si le lieu de travail est distant du domicile d'au plus 30 km ou une heure en transport en commun »).

Cette « transmission patrimoniale » (Scherrer, 1999) (3) du droit au transport masque cependant le passage d'un droit au transport pour tous à un droit au transport de plus en plus ciblé. Elle s'est en effet accompagnée d'une amélioration de la prise en compte des inégalités face à la mobilité, et notamment des publics touchés, par un ciblage accru des dispositifs d'action. L'application tardive et encore inachevée d'un droit à une tarification sociale, différenciée selon les territoires, en constitue une illustration.

L'application tardive et inachevée du droit à une tarification sociale

Les tarifications qui visent à améliorer l'accès des personnes à faibles ressources aux réseaux de transports collectifs urbains par des incitations financières, ne sont pas une nouveauté dans les politiques de transports urbains. Les tarifs ont été très fortement subventionnés dès le départ (Favre d'Arcier, 2010) et des tarifications spécifiques ont été mises en œuvre pour les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite.

Au début des années 1990, avec la prise de conscience du lien entre transport et exclusion sociale, et la montée du chômage de masse et la précarisation des relations de travail (Castel, 1995), les tarifs sociaux ont été mis en œuvre par les AOT pour les personnes exclues de l'emploi. En 2006, l'enquête réalisée par l'Union des Transports Publics montrait que parmi 147 réseaux, 107 appliquaient des mesures tarifaires spécifiques pour les demandeurs d'emploi contre 87 en 1999 (sur 120 réseaux) et 66 en 1993 (sur 118 réseaux). Pour les RMIstes, 93 réseaux proposaient des réductions tarifaires, contre 64 en 1999 et 29 en 1993 (UTP, 2007). Face à la grande diversité de politiques tarifaires menées par les AOT (Mignot *et alii*, 2001), les revendications sociales liées aux mouvements de chômeurs au milieu des années 1990 ont permis la mise à l'agenda national de tarifications sociales dans les services publics et notamment dans les transports collectifs. C'est en 2000 qu'un droit à une tarification sociale dans les transports publics urbains a été institutionnalisé (4) (article 123, loi SRU 2000), avec une réduc-

tion d'au moins 50% pour les personnes à faibles ressources.

Cependant, si de nombreuses AOT pratiquaient déjà des réductions à caractère social depuis les années 1990, ce droit à une tarification sociale dans les transports publics urbains basé sur un critère de ressources n'a été que très progressivement mis en œuvre par les AOT. Plus de dix ans après sa promulgation, il est encore faiblement appliqué (CERTU, 2011). En 2004, seules 4 AOT l'appliquaient: Évreux, Pau, Dijon et Metz. En 2005, une enquête réalisée auprès de 256 AOT montrait que seulement 20% des réseaux appliquaient la loi SRU, soit par la gratuité (notamment pour des réseaux de petite taille), soit par des réductions tarifaires d'au moins 50% (Rapport Fédou, 2006). Seuls 40 réseaux avaient mis en place des titres gratuits ou réduits pour les bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC), et un tiers des réseaux enquêtés n'appliquaient encore aucune réduction sociale (UTP, 2007). En 2008, parmi les grandes agglomérations, seuls les réseaux d'Île-de-France et de l'agglomération lyonnaise proposaient des réductions tarifaires pour les bénéficiaires de la CMUC, respectivement depuis 2004 et 2005. C'est seulement en 2009 que le réseau grenoblois, pourtant considéré comme pionnier en la matière, a voté une tarification sociale progressive conforme à la loi SRU.

Pour certaines AOT, à l'instar de celle de l'agglomération lyonnaise, cette multiplication des tarifs sociaux s'est traduite par une complexification progressive du système tarifaire, combinant des critères de statut et de ressources. Dans l'agglomération lyonnaise, le système tarifaire est ainsi passé de deux à treize statuts, par succession de dérogations catégorielles, depuis 1996 (voir encadré 1). En 2005, l'ouverture du dispositif aux bénéficiaires de la CMUC est la plus symbolique à l'échelle locale et nationale, car censée marquer le passage d'une logique de statut à une logique de revenus conformément à la législation. D'autres AOT ont privilégié une refonte du système tarifaire social, en remettant en cause leurs héritages et en s'appuyant sur un seul critère de ressources, avec le quotient familial (Grenoble en 2009, Strasbourg en 2011).

Les tarifs sociaux, un droit pas si automatique

Ces aides tarifaires, sous conditions de ressources, ne constituent pas un droit si automatique. Les modalités de mise en œuvre des tarifs sociaux complexifient les conditions d'accès au droit au transport pour les destinataires finaux. Le non-recours aux tarifs sociaux dans les transports collectifs urbains

constitue un phénomène massif (Féré, 2012). Près de 5 millions de personnes seraient éligibles au droit à une tarification sociale dans les transports collectifs en France (Rapport Fédou, 2006), mais près d'un tiers ne pourrait en bénéficier en raison de l'application partielle de la loi par les AOT (CERTU, 2008). Il s'agit dans ce cas d'une sorte de « degré zéro » du non-recours: une personne éligible à une prestation sociale ne peut la percevoir, faute du respect de la législation.

D'autres formes de non-recours sont également observées. Les premières enquêtes ont montré que ce phénomène affecterait la moitié, voire les deux tiers des personnes susceptibles d'en bénéficier selon les territoires, et s'expliquerait notamment par la complexité dissuasive des dispositifs (Le Breton, 2005). Dans l'agglomération lyonnaise, seul un tiers des 36 000 bénéficiaires potentiels profitaient des tarifs sociaux au début des années 2000, tandis que le ratio était de 40% à Nancy et de 50% à Nantes (ibid.). Dans le réseau Centre Essonne qui dessert plus de 20 communes, dont celle de Grigny, et près de 300 000 personnes, 25 000 personnes sont potentiellement bénéficiaires d'une tarification sociale du réseau de transport d'Île-de-France. Seul un tiers recourt au dispositif, soit un taux de non-recours de 70% (6). À l'inverse, à Grenoble, la mise en place du nouveau système tarifaire s'est traduite par une baisse du nombre d'abonnés sociaux, qui est passé de 22 000 à 18 000 par mois (dont deux tiers avec une réduction tarifaire de 95%). Si la nouvelle tarification sociale a permis de capter des ménages à faibles revenus qui ne bénéficiaient pas auparavant d'une réduction, une partie des anciens abonnés qui bénéficiaient de la gratuité est sortie du dispositif. À l'issue de la première évaluation du nouveau dispositif tarifaire social en 2009, le réseau grenoblois a fait de l'accès au droit à une tarification solidaire un enjeu, en modifiant les seuils d'accès aux tarifs sociaux et en développant une stratégie d'information des publics (7).

Dans l'agglomération lyonnaise, l'ouverture de la tarification sociale aux bénéficiaires de la CMUC en 2005 a contribué à l'accroissement du recours à la tarification sociale par les usagers des transports collectifs. Entre 2001 et 2007, le nombre moyen d'abonnés sociaux par mois a doublé, passant d'environ 20 000 à près de 40 000, représentant 12% du trafic global (7% en 2001) et 4% des recettes (2% en 2001). Cet accroissement des ventes de titres sociaux traduit deux phénomènes: une augmentation de la précarité dans l'agglomération lyonnaise durant les années 2000, mais aussi un plus fort recours aux mesures tarifaires sociales pour les bénéficiaires. Si des conventions ont

Encadré 1. Les évolutions de la politique tarifaire sociale dans les transports collectifs entre 1995 et 2010 dans l'agglomération lyonnaise (Féré, 2011) (5)

La politique tarifaire sociale menée par l'AOT, le Syndicat mixte des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise (Sytral), a connu trois inflexions majeures depuis les années 1990. À partir du milieu des années 1990, les associations militant pour les droits des chômeurs font pression pour l'instauration de tarifs sociaux répondant à l'apparition d'un chômage de masse et de la précarité.

La première inflexion a lieu en 1995 lorsque le Sytral accepte de financer plus largement une partie de l'action sociale menée par les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS) au titre du transport. Les réductions octroyées sont accrues pour les tickets à l'unité, fonction du taux de chômage de la commune et étendues aux abonnements. Si les conditions de mise en œuvre relèvent des CCAS, elles sont globalement destinées aux personnes précaires (demandeurs d'emploi, contrats aidés, jeunes sans emploi, bénéficiaires du RMI). Des partenariats sont également mis en place avec les acteurs de l'emploi et les associations caritatives, notamment pour les sans domicile fixe.

Si cet épisode marque les prémices d'une politique tarifaire sociale au Sytral, c'est la création du premier abonnement social en 1996 qui constitue véritablement son acte de naissance. Sous la pression des associations qui revendiquent l'équité territoriale au sein du périmètre de transports urbains, une gamme tarifaire sociale est créée, avec un abonnement à 50 Francs (soit une réduction de 80% par rapport au tarif grand public), pour les bénéficiaires du RMI et les jeunes demandeurs d'emploi de longue durée notamment. En 1999, une tarification sociale sur la base du seuil de pauvreté propose un second abonnement à 100 Francs (soit une réduction de 65%). Les acteurs des politiques sociales et de l'emploi continuent de participer à la mise en œuvre du dispositif, par l'ouverture de droits pour les personnes en difficulté dont la situation ne correspond pas aux critères définis par l'AOT. Des espaces de médiation urbaine, les Points Médiation Information Multiservices (PIMMS), dédiés à l'information, la vente de titres et à la médiation avec les usagers, sont également créés au sein des quartiers de la politique de la Ville, par l'exploitant du réseau de transport collectif et d'autres entreprises de service public.

La troisième inflexion a lieu avec la lente ouverture de la tarification sociale aux bénéficiaires de la CMUC. Après une concertation avec plusieurs associations entre 2002 et 2003, le Sytral est une des premières grandes agglomérations françaises à adopter une tarification sociale conforme à la loi SRU en 2005, après Paris. Le nombre de bénéficiaires potentiels variait d'environ 90 000 à 250 000 selon les scénarios testés. La mesure devait être financée par la suppression de la gratuité pour les personnes âgées non imposables. En choisissant le critère CMUC plutôt que le quotient familial pour des raisons techniques, c'est un scénario *a minima* qui a été retenu (environ 90 000 bénéficiaires potentiels estimés). En parallèle, l'AOT a toutefois continué d'étendre le dispositif tarifaire à de nouvelles catégories de bénéficiaires, pour répondre aux imperfections du système.

été mises en place avec les acteurs locaux des politiques sociales et des politiques de retour à l'emploi, afin de permettre aux personnes en difficulté qui ne seraient pas couvertes par le dispositif d'en bénéficier, l'accès à ces titres sociaux n'est pas automatiquement attribué selon un seul critère de ressources. Il doit être justifié par des démarches administratives, de recherche d'emploi, d'entretien d'embauche, d'accès à une formation, un stage ou à un emploi. L'accès aux titres sociaux dépend du parcours du bénéficiaire, mais également de la connaissance des dispositifs par les professionnels de l'insertion et de l'emploi, des budgets ou encore des lourdeurs adminis-

tratives liées à la procédure qui peuvent s'avérer décourageantes, y compris pour les relais sociaux. En 2007, c'est seulement la moitié de la cible potentielle – les bénéficiaires de la CMUC – qui utilisait les tarifs sociaux. L'AOT lyonnaise ne s'interroge pas sur l'accès aux tarifs sociaux (8), étant donné le volume de ventes de titres sociaux et leur progression (Féré, 2011, 2012).

En matière de prise en compte des inégalités de mobilité, la nouveauté ne tient donc pas tant à l'apparition de pratiques de ciblage qu'à leur évolution, liée à la montée du chômage de masse (Castel, 1995) et à l'institutionnalisation d'un droit à une

tarification sociale. Les AOT ont élargi leurs politiques tarifaires sociales de façon progressive, mais en limitant les mesures de solidarité à ceux qui en ont le plus besoin, selon le principe d'équité sociale (Borgetto, 2010), par un droit au transport de plus en plus ciblé. L'accès aux tarifs sociaux, censés être un droit automatique, se traduit par des phénomènes massifs de non-recours, quoique contrastés selon les réseaux.

L'ÉMERGENCE D'UN DROIT À LA MOBILITÉ CONDITIONNEL

Des aides à la mobilité pour lever les freins à l'emploi

En France, depuis le milieu des années 1990, des aides à la mobilité sont mises en œuvre dans les territoires urbains, péri-urbains mais aussi ruraux (Le Breton, 2005), dans le cadre de la politique de la Ville, des politiques sociales ou des politiques locales de l'emploi et de l'insertion. Ces aides à la mobilité se sont multipliées en France durant les années 2000. Des plateformes mobilité-insertion sont apparues dans de nombreuses agglomérations françaises, notamment sous l'impulsion de l'appel à projet « Des quartiers pour l'emploi: vers une nouvelle mobilité », lancé en janvier 2009 à l'initiative du Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et du Secrétariat d'État à la ville (9).

Dans l'agglomération lyonnaise, les acteurs des politiques de l'insertion expérimentent des aides à la mobilité pour les personnes en insertion depuis le milieu des années 1990. Plusieurs types d'aides à la mobilité sont proposés: des offres de transport individuel ou microcollectif (location de scooter et de voiture à bas prix, transport à la demande), des aides à la solvabilisation (tarifs pour les transports collectifs, bons d'essence, etc.) ou encore des aides pour favoriser l'acquisition de compétences de mobilité, voire lever les freins psychologiques que rencontre une partie des publics. Ces aides à la mobilité visent à remettre en mouvement les individus, dans une perspective de retour à l'emploi et d'employabilité (Fol, 2009). Leur objectif est de faciliter l'autonomisation des personnes en insertion, en les rendant plus autonomes dans leurs pratiques de mobilité quotidienne, afin de lever les freins à l'accès à l'emploi. En cela, elles convergent avec les aides développées au Royaume-Uni ou aux États-Unis (Orfeuill, 2004; Fol, 2009), intégrant l'idée que la réduction du nombre de chômeurs ne passe pas seulement par l'amélioration de la desserte en transports collectifs.

Partant du projet individuel des personnes en difficultés, les acteurs de l'insertion tentent d'appréhender leurs problèmes de mobilité dans toute leur complexité, en prenant en compte tant l'accessibilité territoriale, qui renvoie à la localisation des activités et à l'offre de transports collectifs, que les compétences et les ressources des individus, incluant la garde d'enfant. De façon sous-jacente et sans le dire, c'est bien de la « motilité » (Kaufmann, 2002) des publics qu'il est question, à partir d'une approche centrée sur l'individu et son projet. Par le développement des aides à la mobilité, les acteurs de l'insertion actent ainsi des prémices de la reconnaissance de la mobilité comme nouvelle question sociale (Orfeuill, 2010). S'ils contribuent à élargir l'appréhension des difficultés de mobilité, ils peinent cependant à y répondre.

Des aides à la mobilité ciblées et contingentées

Les publics et territoires concernés par l'ensemble de ces aides à la mobilité sont très fortement ciblés et contingentés. Ces aides peuvent toucher toutes les personnes en insertion ou seulement quelques catégories administratives, et être déployées à l'échelle d'une ou de plusieurs communes, selon les institutions impliquées dans leurs financements. Les périmètres peuvent également varier selon les aides à la mobilité, du fait de la territorialisation des acteurs du tiers-secteur et des politiques de l'emploi et de la politique de la Ville qui les subventionnent. Si les périmètres institutionnels des acteurs peuvent se recouper et permettre de ne pas exclure une personne d'un dispositif parce qu'il est demandeur d'emploi mais qu'il ne réside pas dans un quartier de la géographie prioritaire de la politique de la Ville, les aides à la mobilité sont cloisonnées. Ainsi, dans l'agglomération lyonnaise, les publics et les territoires ciblés par les aides à la mobilité sont variables selon les aides, voire à l'intérieur des aides, ce qui limite leur lisibilité auprès des acteurs en charge de les mettre en œuvre. Il n'est également pas possible de coupler ces aides et de proposer à une personne de passer le permis de conduire au sein d'une auto-école sociale, tout en bénéficiant du transport microcollectif. Les aides à la mobilité sont à géométrie variable et forment une marqueterie d'aides à la mobilité à l'échelle de l'agglomération lyonnaise (voir encadré 2).

Les aides à la mobilité sont contingentées, en fonction des budgets qui leur sont attribués: nombre de places limitées pour le permis de conduire, nombre de jours de location de voiture à bas prix, enveloppe financière mobilité-garde d'enfant, etc. En outre, « Chaque financeur a ses propres exigences. D'où la

Encadré 2. Les aides à la mobilité dans l'agglomération lyonnaise en 2010 (Féré, 2011) (10)

En 2010, dans l'agglomération lyonnaise, les navettes de transport microcollectif étaient destinées aux personnes en insertion au sein d'associations intermédiaires d'insertion par l'activité économique, mises à disposition pour des missions d'emplois familiaux (ménage, jardinage) chez des particuliers. Des chauffeurs en insertion transportent ces personnes, à partir de points de prise en charge jusqu'à leur lieu de travail, dans des territoires mal desservis par les transports collectifs, voire situés au-delà du périmètre de transports urbains. Depuis 2009, le dispositif a été étendu à d'autres publics en difficultés pour favoriser leur accès à l'emploi ou à la formation, afin de réduire le coût économique du dispositif. En 2010, le dispositif, financé par l'État et le Grand Lyon, était déployé dans cinq territoires périphériques de l'agglomération lyonnaise: Val de Saône (17 communes), Grand Large (4 communes), Ouest Lyonnais (2 communes), Sud-Ouest Lyonnais (3 communes). En 2009, 247 personnes en avaient bénéficié pour réaliser 6074 trajets.

La location de voitures à bas prix financée en 2010 par la Région Rhône-Alpes et le Conseil général du Rhône pouvait faire l'objet d'une prescription par Pôle Emploi, les Missions Locales, le PLIE, les associations conventionnées pour le suivi des bénéficiaires du RSA et des demandeurs d'emploi longue durée. Deux types de public pouvaient en bénéficier: les personnes en insertion de la zone territoire emploi formation de l'Est Lyonnais (périmètre des politiques de l'emploi de la Région Rhône-Alpes) et les bénéficiaires du RSA. 27 personnes ont bénéficié de la location de voiture pendant 633 jours en 2010. La location de scooter expérimentée à Rillieux-la-Pape en 2009 a bénéficié à 9 personnes pour 600 jours ouvrés.

Deux auto-écoles sociales se sont développées dans l'agglomération lyonnaise et proposent de former au passage du permis de conduire. Par exemple, pour l'une des deux, le passage du permis de conduire était accessible en 2010 aux jeunes suivis par le service public de l'emploi à Lyon-Villeurbanne (16-25 ans) et aux publics PLIE de l'est lyonnais; 204 personnes avaient suivi une formation au sein de cette auto-école sociale en 2009. La formation à la conduite du vélo concernait les publics PLIE et CUCS de Villeurbanne. 24 personnes avaient bénéficié de la formation en 2009, prescrite soit par le PLIE, soit par la mairie de Villeurbanne.

complexité souvent des montages financiers de ce dispositif, de l'ensemble de ces dispositifs. [...] On a des fonds politique de la Ville, [...] ils veulent des gens inscrits en politique de la Ville, ce qui paraît logique. On a le Conseil général qui abonde, il veut des allocataires du RMI ou des jeunes, parce que c'est ses propres compétences... » (Chargée de mission Mobilité-insertion dans l'agglomération lyonnaise, entretien, 1er avril 2008). Le tour de table des partenaires est donc le plus large possible.

Ces aides sont le plus souvent financées sur la base de subventions annuelles, dans le cadre des politiques de retour à l'emploi et de la politique de la Ville, voire de fondations privées. Seules quelques aides à la mobilité font l'objet d'une contractualisation, sans pour autant régler la question de leur pérennité. Elles font également l'objet d'une faible institutionnalisation, ce qui les rend « fragiles » (Le Breton, 2005, p. 145). Leur expérimentation comme leur suppression dépendent du renouvellement des subventions accordées. En 2009, la plateforme « Bougez vers l'emploi » d'Aubagne-Gardanne-La Ciotat a accueilli 1095 personnes. Dans l'agglomération lyonnaise,

694 personnes ont bénéficié d'une aide à la mobilité en 2009 (à l'exception des aides à la solvabilisation), alors que près de 90 000 étaient des personnes en insertion et qu'un tiers environ bénéficiait d'un accompagnement professionnel renforcé et pour certaines d'un accompagnement social (OPALE, 2011). Les aides à la mobilité ne touchent au final qu'un très faible nombre de personnes.

La prescription, condition *sine qua non* d'accès aux aides à la mobilité

Ces aides à la mobilité ne sont pas directement accessibles pour les bénéficiaires qui pourraient en faire la demande, sur des critères de ressources ou de statut. La prescription est la condition *sine qua non* d'accès à ces dispositifs, après une analyse individualisée des besoins de la personne. Les prescripteurs peuvent être des acteurs du service public de l'emploi (Pôle Emploi, Missions Locales) ou des acteurs locaux et associatifs de l'emploi et de l'insertion (Plans Locaux d'Insertion par l'Emploi, associations conventionnées).

Or, dans plusieurs agglomérations françaises (11), les acteurs des politiques d'insertion constatent des disparités de prescription, voire de non-prescription des aides à la mobilité, selon les territoires, les institutions, les aides, et même selon les travailleurs sociaux. À partir d'entretiens réalisés auprès d'un panel de prescripteurs d'aides à la mobilité dans l'agglomération lyonnaise, nous avons identifié trois facteurs explicatifs (12) de cette pluralité de pratiques professionnelles (13). La non-prescription peut tout d'abord résulter de la méconnaissance des dispositifs. Ce manque d'information des professionnels de l'emploi et de l'insertion s'explique par le grand nombre de dispositifs d'action dans le champ de l'insertion, leur instabilité, mais aussi l'importance de la mobilité professionnelle des prescripteurs. La non-prescription peut également relever de la non-proposition de l'aide, du fait de la construction de l'offre (contingemment, incertitude de la reconduction du dispositif, inadéquation de l'offre proposée, etc.). Ainsi, la prescription

d'une aide à la mobilité suppose un processus d'appropriation de l'offre de mobilité, tant par celui qui la propose que par celui qui la reçoit : les deux-roues motorisés connaissent par exemple de faibles taux de prescription. La non-prescription peut par ailleurs s'expliquer par un manque d'adhésion du prescripteur au dispositif, du fait de l'hypothèse causale qui est au cœur des aides à la mobilité (selon laquelle l'absence de mobilité serait un frein à l'emploi). Une partie des prescripteurs minore en effet le rôle de la mobilité comme frein à l'emploi – facteur individuel lié aux capacités et aux ressources des individus, et souligne davantage les causes structurelles du chômage (formation, discrimination). Ceux-là n'utilisent pas ou peu les aides à la mobilité. Des critères de comportement et de mérite peuvent également émerger de façon explicite. À l'inverse, d'autres prescripteurs les utilisent comme un outil de remise en confiance au service d'une insertion sociale et professionnelle. L'analyse de la prescription d'une aide au financement du per-

Encadré 3. L'exemple de la prescription du permis de conduire par deux prescripteurs dans l'agglomération lyonnaise (Féré, 2011)

« - Question: Et comment ça se passe quand vous voulez financer le permis, une partie du permis?

- On ne finance pas automatiquement le permis à tout le monde. Les personnes qui sont vraiment sur un parcours sérieux, un parcours de... disons qui... où on voit que la personne, vraiment, a besoin du permis pour accéder au travail ou pour se maintenir au travail, pas seulement pour l'emploi. Mais, il y a une raison, une raison valable pour mobiliser ce fond. [...] Sinon, après c'est un peu le... ça peut devenir une boîte à distribution de permis [...] Donc, c'est tout un parcours. Moi, au début je refuse. Et après quand je vois que la personne, vraiment elle est sur des démarches, parce qu'elle fait de l'intérim, qu'elle se déplace dans les zones à mobylette ou à vélo, ou parce qu'elle est toujours en... que ça fait 2 mois-3 mois qu'elle fait du covoiturage avec un copain, et que le maintien sur son emploi est difficile... » (Entretien avec un acteur en charge du suivi des publics dans une association intermédiaire, le 12 mars 2010).

« - Nous [...] on a présenté 6 personnes. 6 personnes, moi j'en ai présenté 2. Dont une qui est en ce moment dans une association, qui est en CAE insertion et qui a pour projet professionnel de devenir ouvrier agricole polyvalent. Donc, [...] le permis sera une obligation. [...] C'est un jeune, la première fois que je l'ai vu, il ne décrochait pas un mot. Je posais une question, il répondait par oui ou par non quoi. Donc, là aussi, faut laisser le temps au temps. [...] Il va faire l'effort d'aller ailleurs, d'aller rencontrer des gens, et de s'impliquer. [...] D'abord, ce n'est pas gratuit, il y a une part à financer. Et il y a une implication qui est réelle et sérieuse. (...)

- Question: Par rapport aux deux jeunes (...) à qui vous avez proposé de passer le permis... Il y avait le métier qui supposait...

- Le métier. Et le côté social. Pour le petit [prénom], il est vrai, que l'accompagnement est différent, c'est aussi pour le renforcer dans sa confiance, parce que je pense qu'il était pas prêt à faire la démarche tout seul d'aller vers une auto-école... classique (...) Et la mobilité, bien sûr, une fois qu'ils ont le permis pour certains, ils sont plus confiants, ça permet d'accéder à l'emploi (...). Parce qu'ils vont passer une espèce de diplôme, c'est aussi une reconnaissance. [...] on s'aperçoit que la personne se redresse petit à petit... » (Entretien auprès d'un acteur en charge du suivi des publics au sein d'une Mission Locale, le 25 février 2010).

mis de conduire, très contingentée et coûteuse, l'illustre (voir encadré 3).

Au final, l'accès aux aides à la mobilité est incertain. La non-prescription des aides constitue une forme de non-recours aux droits, qui s'opère en amont des destinataires. Les bénéficiaires potentiels n'ont pas accès à un droit dont ils pourraient bénéficier, non parce qu'ils ne cherchent pas à l'obtenir, mais du fait des prescripteurs. Dans le cas des aides à la mobilité, le non-recours aux droits ne se traduit plus seulement classiquement du fait d'une mal-administration ou d'une défection des destinataires (Warin, 2006), mais en amont par ceux qui sont censés mettre en œuvre l'offre publique.

CONCLUSION

L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques de transport et plus largement dans les politiques de mobilité se traduit depuis les années 2000 par un droit au transport de plus en plus ciblé et par l'émergence d'un droit à la mobilité conditionnel. Ces évolutions en matière de prise en compte des inégalités de mobilité renvoient à un contexte double. Elles sont à resituer dans le cadre plus large des transformations des politiques de solidarité, avec la généralisation du ciblage et l'activation des politiques sociales, dans le contexte de crise du financement des régimes de protection sociale. Elles s'inscrivent également dans un contexte de crise du financement des réseaux de transport collectif, alors que les missions des réseaux de transport collectif se sont multipliées (Favre d'Arcier, 2010).

Avec la montée en puissance des enjeux environnementaux, les politiques de transport ont joué le jeu de la « transmission patrimoniale » (Scherrer, 1999) du droit au transport pour tous, en limitant la question sociale à celle de l'accès aux transports collectifs. Pour répondre à la montée du chômage de masse (Castel, 1995), les tarifs sociaux ont été élargis de façon différenciée selon les réseaux de transport collectif urbain, comme l'illustre l'application tardive et encore inachevée du droit à une tarification sociale. Le droit au transport est cependant devenu de plus en plus ciblé. Dans un contexte d'augmentation des déficits des autorités organisatrices de transports, notamment liés aux investissements réalisés en faveur des transports collectifs en site propre (Favre d'Arcier, 2010), le ciblage des mesures tarifaires sociales constitue une façon de limiter le poids des dépenses, et notamment des dépenses de solidarité,

par ailleurs de plus en plus stigmatisées en France (ODENORE, 2012). Le passage d'un droit au transport pour tous à un droit au transport ciblé marque ainsi le compromis social à l'œuvre dans les politiques de transport urbain.

En parallèle, des acteurs extérieurs au transport se saisissent d'« enjeux orphelins » (Combe *et alii*, 2012) des politiques de mobilité, en proposant des aides à la mobilité pour les personnes en insertion. Ces dispositifs répondent à l'inaptitude à se déplacer de manière autonome, qui constituerait un des freins à l'emploi. Les aides à la mobilité contribuent à élargir la prise en compte des inégalités de mobilité, de la notion de transport à celle de mobilité, qui reconnaît notamment les « motilités » différenciées des publics. Ce faisant, les acteurs de l'insertion actent des prémices de la reconnaissance de la mobilité comme « nouvelle question sociale » (Orfeuill, 2010) et de la traduction de la « motilité » (Kaufmann, 2002) comme nouvelle catégorie d'action dans les politiques urbaines. Le « tiers secteur innovant » qui développe les aides à la mobilité (Le Breton, 2005) l'est cependant davantage par la mise à l'agenda des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de mobilité que par les solutions proposées, qui peinent à y répondre. La pluralité de pratiques professionnelles des prescripteurs des aides à la mobilité (Féré, 2011) fait apparaître que l'accès à ces aides à la mobilité est complexe et incertain pour les bénéficiaires potentiels. Ce n'est pas le « pouvoir discrétionnaire des acteurs intermédiaires » qu'il faut dénoncer face au risque de voir ressurgir « une action sociale discrétionnaire » (Soulet, 2007), c'est davantage les logiques politiques qui sont à l'œuvre avec l'activation des politiques sociales. À l'instar des nouveaux services alternatifs décentralisés développés aux côtés des grands réseaux de services urbains (Coutard, 2010), ces nouveaux services à la mobilité, complémentaires et alternatifs aux réseaux de transports collectifs, sont encore peu lisibles et marginaux dans les systèmes de mobilité.

La mise en œuvre concrète de l'individualisation des aides au transport et à la mobilité est loin de faire rêver quant à l'avenir de la prise en compte des inégalités de mobilité et plus largement des inégalités sociales dans les politiques urbaines. Si d'aucuns en appellent à un droit à la mobilité en prônant des aides individuelles, nous défendons l'idée selon laquelle la mise en œuvre de ces dispositifs d'action mérite attention. Des formes de non-recours aux aides au transport et à la mobilité sont constatées, comme pour d'autres prestations ou aides sociales (RSA, CMU, tarifs de l'énergie...) (ODENORE, 2012),

remettant en cause l'effectivité de ces politiques en matière de réduction des inégalités.

L'évolution de la prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité marque ainsi l'émergence d'une composante « assistancielle » (Castel, 1995) des politiques de mobilité durable. Les nouvelles politiques de mobilité font le choix de rompre avec le principe d'universalité de développement des services urbains (Brenner, 2004; Graham, Marvin, 2003), en recourant à de nouvelles conditions d'accès aux dispositifs d'aide, à travers le ciblage et la conditionnalité développés dans les politiques de solidarité. L'émergence d'un droit au transport ciblé et d'un droit à la mobilité conditionnel est cependant porteuse d'un

risque de voir se développer des services de mobilité à plusieurs vitesses et un « splintering urbanism » (Graham, Marvin, 2003).

Cécile Féré

Docteur en urbanisme et aménagement, Institut d'Urbanisme de Lyon, Université Lyon 2

Cécile Féré, docteure en urbanisme et aménagement, a travaillé sur les mutations des services urbains en réseau. Ses travaux de recherche ont porté sur les inégalités d'accès à l'eau et à l'électricité au Liban et sur la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines en France. Aujourd'hui chargée d'études au sein de l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, elle est également intervenante à l'Institut d'urbanisme de Lyon. cecile.fere@gmail.com

NOTES

(1) Si les aides au transport ou à la mobilité ne sont pas constitutives du système de protection sociale, elles relèvent de l'aide sociale qui vient compléter ce système et qui porte une attention accrue aux « nouveaux risques liés aux changements intervenus aussi bien dans la structure des ménages (...) que sur le marché du travail » (Warin, 2006, p. 57), ou dans l'organisation territoriale, dans le cas des aides à la mobilité.

(2) La mise en œuvre se rapproche « des notions d'application ou l'exécution », et « ne comprend pas uniquement la production de toutes sortes d'activités concrètes (...), juxtaposées les unes aux autres, mais également toutes les démarches planificatrices nécessaires à la mise en place de ces activités d'exécution, soit les plans d'action qui définissent des priorités dans le temps, dans l'espace et vis-à-vis des groupes sociaux » (Knoepfel et alii, 2006, p. 207).

(3) Scherrer (1999) définit la « transmission patrimoniale » comme « toute partie de l'organisation spatiale du réseau héritée qui est remobilisée pour préserver la continuité de l'évolution à long terme [d'un] compromis (...) passé entre les acteurs sur ce qui doit changer et ce qui doit être transmis tel quel aux générations futures » (p. 67).

(4) Le droit à une tarification sociale dans les transports collectifs urbains a été institutionnalisé plus de dix ans après la reconnaissance d'un droit à l'eau, à l'énergie et aux services téléphoniques par la loi du 1er juillet 1988 relative au revenu minimum d'insertion (Coutard, 1999). Les tarifs sociaux dans les transports collectifs sont devenus une aide sociale facultative pour les bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active en 2008.

(5) Sources: délibérations du Sytral liées à la tarification sociale de 1995 à 2008, comptes rendus des réunions de la Commission Tarification Sociale (2002-2003) et entretiens réalisés auprès d'élus et de techniciens au sein du Sytral (2008-2010).

(6) Source: Séminaire CERTU / GART / UTP, *Accès de tous à la mobilité et enjeux environnementaux: quel rôle pour la tarification sociale des transports publics?*, Lyon, le 13 décembre 2011.

(7) *ibid.*

(8) L'AOT lyonnaise est en revanche attentive à la lutte contre la fraude, afin de réduire le poids de la dette qui atteignait 1,25 milliard d'euros en 2011. La fraude a par ailleurs fait l'objet d'un chiffrage et de campagnes de publicité dans les réseaux de transport collectif.

(9) L'appel à projet a contribué à financer la mise en œuvre de plateformes mobilité-emploi dans plus de dix agglomérations françaises, dont Bordeaux, Grenoble, Lyon, Marseille, Nantes, Toulon ou encore Valenciennes.

(10) Sources: bilans annuels des aides à la mobilité; entretiens auprès des acteurs qui financent, pilotent, portent et mettent en œuvre ces aides; observation non participante au sein de comités de pilotage techniques et politiques (2008-2010).

(11) Sources: Féré, 2010; *Journée d'étude sur la mobilité et l'emploi*, Maison de l'emploi de Saumur, 14 octobre 2011; *Journée d'étude « Des quartiers vers l'emploi »*, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, 22 septembre 2011.

(12) Cette typologie explicative des facteurs de non-prescription est inspirée d'une typologie explicative du non-recours

élaborée par l'Observatoire des non-recours aux droits et aux services, qui comprend trois principales formes: « la non-connaissance, lorsque l'offre n'est pas connue », « la non-demande, quand elle est connue mais pas demandée », « la non-réception, quand elle est demandée, mais pas obtenue » (Warin, 2010a, p. 3).

(13) Cette pluralité de pratiques professionnelles fait écho aux formes de différenciation constatées avec l'individualisation des politiques sociales, selon trois grands types: des modalités « activationnelles », « compassionnelles », « assistantielles » (Soulet, 2007).

BIBLIOGRAPHIE

- ADEME, CERTU, GART, 2002, *Bilan des PDU de 1996 à 2001*, Lyon, CERTU
- ASCHER F., 2005, « Le sens du mouvement: modernités et mobilités », in: Allemand S., Ascher F., Lévy J.-P. (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, pp. 21-34.
- BARBIER J.-C., 2010, « Stratégie de Lisbonne: les promesses sociales non tenues », *Documents de Travail du Centre d'Économie de la Sorbonne*, n°18. [En ligne] URL: <ftp://mse.univ-paris1.fr/pub/mse/CES2010/10018.pdf> (consulté le 30 avril 2013)
- BOLTANSKI L., CHIAPPELLO E., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard
- BORGETTO M., 2010, « Sur quels principes bâtir une politique sociale? Petit inventaire des choix possibles », *Informations sociales*, CNAF, 1/157, pp. 10-16.
- BRENNER N., 2004, *New state spaces*, Oxford, Oxford University Press
- CAUBEL D., 2006, *Politique de transports et accès à la ville pour tous? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Économie des transports, Laboratoire d'Économie des Transports, Université Lyon 2
- CASTEL R., 1995, *La métamorphose de la question sociale: chronique du salariat*, Paris, Fayard
- CASTEL R., 2003, *L'insécurité sociale*, Paris, Seuil
- CERTU, 2008, *La mobilité pour tous, un enjeu de cohésion sociale*, Fiche Politique de la ville et de déplacements
- CERTU, 2011, *La tarification sociale dans les réseaux de transports collectifs urbains de province. Un éclairage sur une réalité difficile à saisir*, Mobilité et transports, fiche n°22.
- COMBE L., GAUTHIER M., GARIÉPY M., PAULHIAC SCHERRER F., SCHERRER F., 2012, *Débattre pour transformer l'action urbaine. Planification urbaine et développement urbain durable à Grenoble, Lyon et Montréal*, Montréal, Presses Universitaires de Montréal
- COUTARD O., 1999, « L'accès des ménages à faible revenu aux services d'eau et d'énergie en France et en Grande-Bretagne », *Flux*, n°36-37, pp. 7-15.
- COUTARD O., 2010, « Services urbains: la fin des grands réseaux? », in: Coutard O., Lévy J.-P. (dir.), *Écologies urbaines*, Paris, Economica-Anthropos
- DUFOUR P., BOISMENU G., NOËL A., 2003, *L'aide au conditionnel, la contrepartie dans les mesures envers les personnes sans emploi en Europe et en Amérique du Nord*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal
- DUVOUX N., 2009, *L'autonomie des assistés, Sociologie des politiques d'insertion*, Paris, PUF
- Faivre d'Arcier B., 2010, « La situation financière des transports publics est-elle "durable"? », *Les cahiers scientifiques du transport*, n°58, pp. 3-28.
- FÉRÉ C., 2010, *État-zéro de la plateforme mobilité-emploi de l'agglomération lyonnaise, phase 1 de l'étude préalable*, Lyon, UMR 5600 EVS-CNRS
- FÉRÉ C., 2011, *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université Lyon 2
- Féré C., 2012, « Les tarifs sociaux dans les transports collectifs urbains: méconnus et peu utilisés », in: ODENORE, *L'envers de la fraude sociale, le scandale du non-recours aux droits sociaux*, Paris, Éditions La Découverte
- FOL S., 2009, *La mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin
- GRAHAM S., MARVIN S., 2003, *Splintering urbanism*, Aldershot, Ashgate
- GUÉRANGER D., JOUVE B., 2004, « De l'urbanisme à la maïeutique: permanence et recomposition des politiques urbaines à Lyon », in: Jouve B., Lefèvre C. (dir.), *Horizons métropolitains. Politiques et projets urbains en Europe*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, pp. 207-237.
- KAUFMANN V., 2002, *Rethinking mobility*, Burlington, Ashgate
- KAUFMANN V., 2005, « Indispensable et indésirable: les paradoxes de l'automobile en ville », in: Allemand S., Ascher S., Lévy J.-P. (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, pp. 239-248.
- KAUFMANN V., FLAMM M., 2006, « Operationalising the Concept

- of Motility: A Qualitative Study », *Mobilities*, Vol. 1, n°2, pp.167-189.
- KNOEPFEL P., LARRUE C., VARONE F., 2006, *Analyse et pilotage des politiques publiques*, Zurich, Verlag Rüegger
- LE BRETON É., 2005, *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin
- LE BRETON É., 2008, *Domicile-Travail. Les salariés à bout de souffle*, Paris, Les Carnets de l'Info
- LEFÈVRE C., OFFNER J.-M., 1990, *Les transports urbains en question*, Paris, Celse
- Massot M.-H., Orfeuil J.-P., 2008, « Mobilité résultante et mobilité organisatrice: les paradigmes au service de la compréhension des transformations urbaines », in: Chalas Y., Paulhiac F. (dir.), *La mobilité qui fait la ville*, Paris, Éditions du Certu, pp. 20-51.
- MIGNOT D., HARZO C., ROSALES-MONTANO S., 2001, *Mobilité et grande pauvreté*, Lyon, Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Laboratoire d'Économie des Transports, Observatoire Social de Lyon
- ODENORE, 2012, *L'envers de la fraude sociale, le scandale du non-recours aux droits sociaux*, Paris, Éditions La Découverte
- OFFNER J.-M., 2006, *Les plans de Déplacements Urbains*, Paris, La Documentation française
- OHNMACH T., MAKSIM H., BERGMAN M., 2009, "Mobilities and inequality – Making connections", in: Ohnmach T., Maksim H., Bergman M. (dir.), *Mobilities and inequality*, Farnham, Ashgate, pp. 7-25.
- OPALE, 2011, *Synthèse de la matinée du 15 décembre*, Les matinées de l'Observatoire emploi, insertion et cohésion sociale, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise
- ORFEUIL J.-P., 2004, *Transports, pauvretés, exclusions*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube
- ORFEUIL J.-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale? », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, consulté le 30 avril 2013. URL: <http://sociologies.revues.org/3321>
- PADIOLEAU J.-G., 1991, « L'action publique moderniste », *Politique et management public*, volume 9, n°3, pp. 133-143.
- RAPPORT IGAS N°2006 129/CGPC n°2005-0376-01, *La tarification sociale dans les transports urbains, la mise en œuvre de l'article 123 de la loi SRU*, présenté par Daniel Fédou (ingénieur en chef des ponts et chaussées, Alain Lhostis et Gérard Sylvestre (inspecteurs généraux des ponts et chaussées), Michel Raymond (membre de l'inspection générale des affaires sociales), Août 2006, (Rapport Fédou)
- ROUGÉ L., 2005, *Accession à la propriété et modes de vie en maison individuelle des familles modestes installées en périurbain lointain toulousain, les captifs du périurbain?*, thèse de doctorat de géographie et aménagement du territoire, Université de Toulouse II – Le Mirail
- SCHERRER F., 1999, *Tentative de dévoilement d'une ville invisible, techniques, territoires et temporalités de l'action urbaine*, HDR, Université Lyon 2
- SHELLER M., URRY J., 2006, "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning*, Vol. 38, pp. 207-226.
- SOULET M.-H., 2007, « L'individualisation des politiques sociales: une réponse à l'exclusion durable? », in: Genard J.-L., Cantelli F., *Action publique et subjectivité, Droit et société*, n°46, Paris, L.G.D.J., p. 169-179.
- URRY J., 2008, *Mobilities*, London, Polity
- UTP, 2007, *Annuaire de la tarification du transport public urbain 2006*
- WARIN P., 2006, *L'accès aux droits sociaux*, Grenoble, PUF
- Warin P., 2007, « La subjectivité au cœur du changement de modèle de protection sociale », in: Cantelli F., Genard J.-L. (dir.), *Action publique et subjectivité*, Paris, LGDJ, coll. « droit et société », pp. 65-75.
- WARIN P., 2010a, « Le non-recours: définition et typologie », Working paper n°1, Odenore. [En ligne], consulté le 30 avril 2013. URL: http://odenore.msh-alpes.fr/documents/WP1definition_typologies_non_recours.pdf
- WARIN P., 2010b, « Ciblage de la protection sociale et production d'une société de frontières », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, consulté le 30 avril 2013. URL: <http://sociologies.revues.org/index3338.html>
- WENGLANSKI S., 2010, « Il court, il court, le salarié », *Projet*, 2010/1, n° 314, [En ligne], consulté le 30 avril 2013. URL: <http://www.cairn.info/revue-projet-2010-1-page-43.htm>, DOI: 10.3917/pro.314.0043, pp. 43-51.
-