



« L'automobile est une prothèse qui nous permet de supporter "la pénible réalité" de notre espace-temps social. "L'existence de cette prothèse supprime les freins... au libre jeu des forces qui distendent cet espace-temps social. **Quant à ceux qui ne peuvent pas se payer cette prothèse, ils sont les dindons de la farce**" (J.-P. Dupuy et Robert, 1976) » (G. Dupuy, 1999, p. 8).

RAPPORT PRÉLIMINAIRE DE RECHERCHE

Ménages non motorisés, dépendance automobile et politiques publiques: une comparaison entre l'Amérique du Nord et l'Europe

© Dominic Villeneuve

Février 2016

Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR)
École polytechnique fédérale de Lausanne

Document disponible à
<http://dominicvilleneuve.ca/rapport>

Table des matières

Introduction	1
Remerciements	1
Présentation des concepts scientifiques	2
Dépendance automobile	2
Trois effets qui se combinent pour créer la dépendance automobile	4
Effet de club	5
Effet de parc	5
Effet de réseau	5
Dépendance automobile et politiques publiques	6
Ménages non motorisés	8
Ménages non motorisés et transports collectifs	9
Exclusion sociale	11
Les multiples facteurs de l'exclusion sociale	12
Liens entre exclusion sociale et mobilité	13
Politiques publiques	16
Définitions	16
Modèles d'analyse des politiques publiques	17
Cycle des politiques publiques ou approche séquentielle	17
Approche des réseaux et sous-systèmes	18
Le néo-institutionnalisme	19
L'approche féministe	21
Approche cognitive	22
Comparaison de politiques publiques	23
Méthodologie et présentation des terrains de recherche	26
Recrutement de répondants	28
Composition des échantillons	29
Géographie des échantillons	36
Analyse des données qualitatives	39
Premiers résultats	39
Exclusion sociale	40
Ce qu'on dit de l'exclusion sociale	42
Manque de consultation au niveau politique	43
On favorise les automobilistes	43
Jugement des autres et isolement	44
La voiture obligatoire pour le travail	45
Obligation de partir plus tôt	45
Problème d'accessibilité du territoire	45
Le rôle des radios poubelles de Québec	46
Les politiques publiques existantes	47
Ce qu'on dit des politiques existantes	48
Elles sont peu nombreuses à Québec (surtout hors centre-ville)	48
On associe les organismes sans buts lucratifs et le secteur privé aux politiques publiques	49
On ne les connaît pas	49
Quelles politiques publiques existantes doit-on améliorer	50
Ce qu'on dit des politiques à améliorer à Strasbourg	52
Politique du vélo	52
Informers les cyclistes	53
Gestion des flux automobiles	53
Transport collectif	54
Ce qu'on dit des politiques à améliorer à Québec	54
Autobus	54

Gestion des flux automobiles.....	55
Transport collectif	55
Consultation publique.....	55
Nouvelles politiques à mettre en place	56
Ce qu'on dit des nouvelles politiques à mettre en place à Strasbourg.....	59
Gestion des flux automobiles.....	59
Vélo	59
Piéton	60
Contravention pour les cyclistes	60
Ce qu'on dit des nouvelles politiques à mettre en place à Québec.....	61
Gestion des flux automobiles.....	61
Vélo	62
Autobus.....	62
Pistes cyclables.....	63
Un rôle pour l'État ou une simple question individuelle	64
Ce qu'on dit du rôle de l'État.....	67
Conclusion.....	68
Bibliographie	69

Table des figures

Figure 1 - Cercle vicieux de la dépendance automobile.....	3
Figure 2 - Modèle du cycle des politiques publiques selon Jones.....	18
Figure 3 - Modèle du cycle des politiques publiques selon Anderson.....	18
Figure 4 - Type de recrutement des répondants.....	28
Figure 5 - Type de ménage.....	29
Figure 6 - Type de ménages à Québec.....	29
Figure 7 - Type de ménages à Strasbourg.....	29
Figure 8 - Sexe des répondants.....	30
Figure 9 - Sexe des répondants à Québec.....	30
Figure 10 - Sexe des répondants à Strasbourg.....	30
Figure 11 - Niveau de vie des ménages répondants.....	31
Figure 12 - Niveau de vie des ménages à Québec.....	31
Figure 13 - Niveau de vie des ménages à Strasbourg.....	31
Figure 14 - Possède un abonnement des transports collectifs.....	32
Figure 15 - Abonnement des transports collectifs à Québec.....	32
Figure 16 - Abonnement des transports collectifs à Strasbourg.....	32
Figure 17 - Abonnement au service d'autopartage.....	33
Figure 18 - Abonnement au service d'autopartage à Québec.....	33
Figure 19 - Abonnement au service d'autopartage à Strasbourg.....	33
Figure 20 - Statut de la résidence.....	34
Figure 21 - Statut de la résidence à Québec.....	34
Figure 22 - Statut de la résidence à Strasbourg.....	34
Figure 23 - Âge des répondants.....	35
Figure 24 - Âge des répondants à Québec.....	35
Figure 25 - Âge des répondants à Strasbourg.....	35
Figure 26 - Carte de la résidence des ménages non motorisés rencontrés à Québec.....	37
Figure 27 - Carte de la résidence des ménages non motorisés rencontrés à Strasbourg.....	37
Figure 28 - Vue rapprochée de la carte de la résidence des ménages non motorisés rencontrés à Strasbourg.....	38
Figure 29 - Exclusion sociale liée à la mobilité.....	40
Figure 30 - Exclusion sociale liée à la mobilité à Québec.....	40
Figure 31 - Exclusion sociale liée à la mobilité à Strasbourg.....	40
Figure 32 - Exclusion sociale liée à la mobilité selon le niveau de vie du ménage.....	41
Figure 33 - Exclusion sociale et niveau de vie à Québec.....	41
Figure 34 - Exclusion sociale et niveau de vie à Strasbourg.....	41
Figure 35 - Exclusion sociale et scolarité.....	42
Figure 36 - Rôle pour l'État à Québec.....	64
Figure 37 - Rôle pour l'État à Strasbourg.....	64

Table des tableaux

Tableau 1 - Facteurs d'exclusion sociale.....	13
Tableau 2 - Équivalence niveau de vie par pays, revenu / uc.....	31
Tableau 3 - Comparaison de l'aire des échantillons.....	36
Tableau 4 - Comparaison des politiques existantes fréquemment mentionnées.....	47
Tableau 5 - Comparaison des politiques à améliorer fréquemment mentionnées.....	51
Tableau 6 - Comparaison des nouvelles politiques à mettre en place fréquemment mentionnées.....	57
Tableau 7 - Comparaison des rôles pour l'État fréquemment mentionnées.....	65

Introduction

Ce rapport préliminaire a pour but de présenter brièvement les premiers résultats de recherche obtenus pour faire suite aux deux terrains de recherche effectués à Québec en décembre 2014 et à Strasbourg en mars 2015. Comme proposé aux organismes qui m'ont fourni une précieuse assistance afin de recruter des personnes issues de ménages non motorisés, c'est-à-dire un ménage qui ne possède pas de voiture. Le rapport sera aussi distribué aux nombreuses personnes interviewées qui en ont fait la demande et est disponible au téléchargement dans la section communication de mon site Web <http://DominicVilleneuve.ca>. Nous présenterons tout d'abord les concepts scientifiques, la méthodologie et les deux terrains de recherche pour ensuite présenter les premiers résultats partiels, obtenus à la comparaison des entretiens réalisés au Canada et en France. Il faut aussi prendre note que ces résultats ne sont que préliminaires et partiels. Une deuxième série d'enquêtes terrain devrait venir compléter ces premiers entretiens et une analyse quantitative visant à établir un indice de dépendance automobile des deux villes doit aussi être complétée et mise en relation avec ces résultats afin d'en éclaircir la signification. En tant que document préliminaire, les conclusions et analyses sont évidemment appelées à continuer d'évoluer au fil des avancements du travail de thèse.

Remerciements

Nous tenons d'abord à remercier toutes les personnes qui ont accepté de rencontrer un étranger afin de lui présenter leur pratique de mobilité et leurs attentes envers les politiques publiques de transport. Sans leur participation et leur ouverture, ce rapport n'aurait pas lieu d'exister. Il faut aussi remercier pour leur aide à recruter des ménages non motorisés les organismes suivants : à Québec : le Comité transport du Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert, Accès transports viables, Vivre en ville et la Coop Roue-Libre et à Strasbourg : Citiz, Mobilex et Bretz'selle. Merci aussi à tous les amis et amis de mes amis qui sur Facebook ont publié mon annonce de recrutement pour la recherche. Un merci particulier à mes parents qui m'ont hébergé 2 mois à Québec pendant cette recherche terrain, à Lorris et Marie qui ont pris le temps de me faire visiter la belle ville de Strasbourg pour que je me familiarise avec elle et à Mme Selbach à Strasbourg qui m'a aussi aidé en passant mon annonce sur le réseau interne de son employeur. Finalement, il faut également remercier le Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne et le Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (CRSH) pour leur soutien financier à cette recherche.

Présentation des concepts scientifiques

Nous allons tout d'abord présenter les trois grands concepts auxquels fait appel cette recherche : la dépendance automobile, l'exclusion sociale et les politiques publiques.

Dépendance automobile

Partout dans les pays développés, le taux de motorisation des ménages a connu une forte progression dans les 40 dernières années (D. W. Jones, 2008). Le phénomène est bien documenté tant au Canada (Vandersmissen, Thériault et Villeneuve, 2004) qu'en France (Collet, 2007; Dupuy, 2000; Gallez et Madre, 1993; Petev et Coulangeon, 2012) au Royaume-Uni (P. Jones, 2011; Romilly, Song et Liu, 2001) qu'aux États-Unis (D. W. Jones, 2008; Seiler, 2008). Les quatre pays auxquels nous nous intéressons figurent aux premiers rangs avec un taux de motorisation de 784 véhicules par 1000 habitants aux États-Unis, 676 au Canada, 574 en France et 511 au Royaume-Uni (D. W. Jones, 2008).

Ce haut taux de motorisation et l'organisation de la société autour de l'automobile peuvent mener à ce que certains auteurs ont nommé la dépendance automobile. Dans son livre séminal Gabriel Dupuy (1999) présente la dépendance automobile en tant que phénomène social et spatial qui se crée à partir de trois effets (club, parc et réseau). Dupuy (ibid., p. 147) présente l'aspect spatial comme une dynamique, un processus:

[... la dépendance automobile] étend son emprise sur un espace étiré et dilaté par l'évolution d'un système automobile qui ne cesse de s'agrandir. Aujourd'hui, la notion de dépendance automobile exprime cette tension. D'une part l'automobile est un acquis ou une promesse auxquels bien peu renonceraient, surtout pas ceux qui éprouvent le plus de difficultés à inscrire dans l'espace et dans le temps leur vie personnelle, familiale, professionnelle.

Mais le phénomène n'est pas circonscrit aux seules villes, il s'étend plutôt sur l'ensemble des territoires nationaux: « [l]a dépendance automobile ne trouve pas son origine dans les villes (ni dans les campagnes), mais dans le développement d'un système automobile qui n'en respecte pas les limites» (ibid., p. 115).

Pour l'auteur, il s'agit d'une forme de cercle vicieux (voir Figure 1) qui tend à se renforcer: «[l]a dépendance automobile procède de mécanismes circulaires dus à de multiples interactions à l'intérieur du système automobile, interactions dont les agents tirent un avantage croissant tant qu'ils en font partie, que le système fonctionne et se développe» (ibid., p. 115). Mais cette croissance de l'accessibilité fournie par l'automobile a des effets négatifs, d'où le cercle vicieux: «[l]orsque le système automobile s'étend, accroissant l'accessibilité pour les automobilistes, l'accessibilité hors du système automobile a tendance à diminuer. Il en résulte, en principe et par définition, une augmentation encore plus forte de la dépendance» (ibid., p. 50).

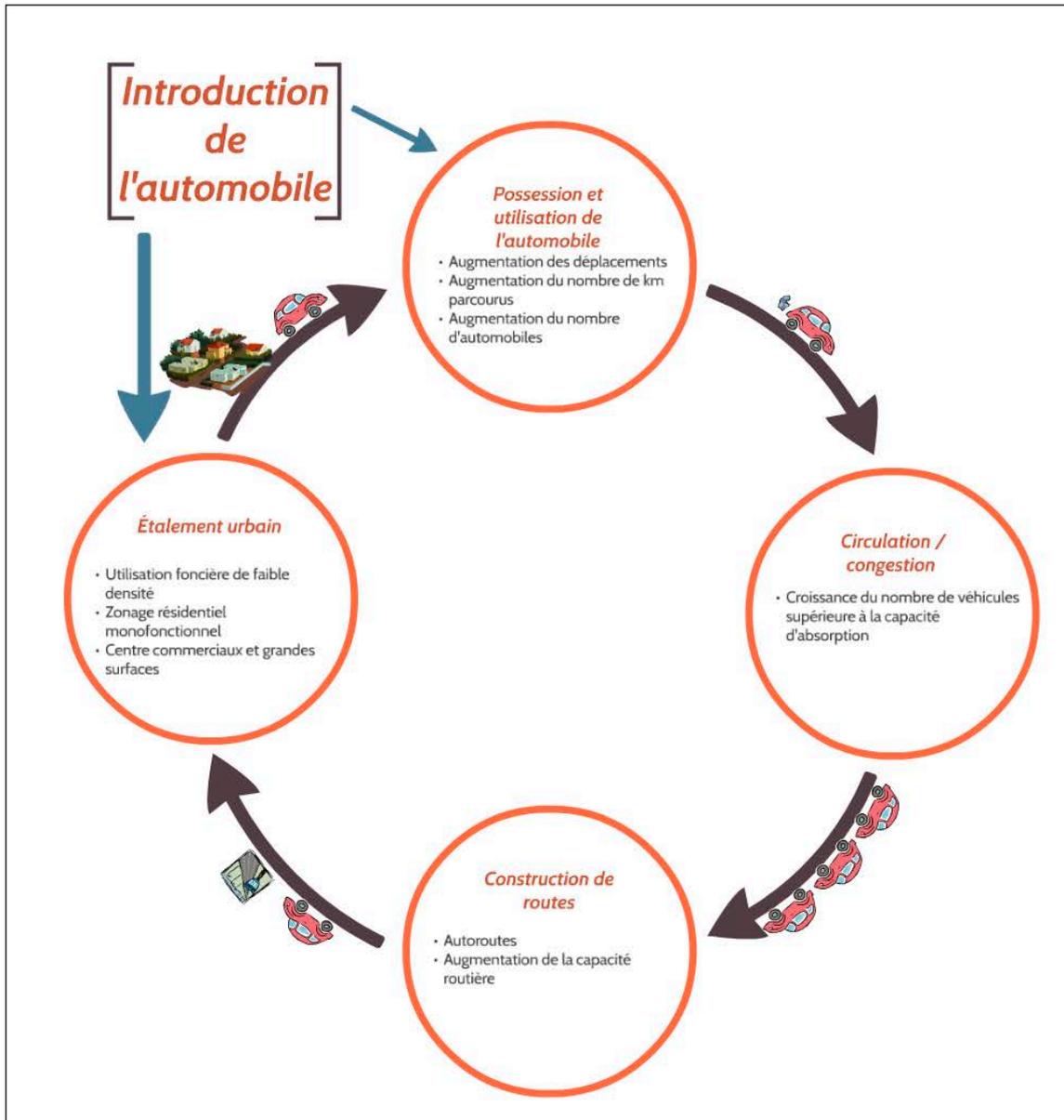


Figure 1 - Cercle vicieux de la dépendance automobile¹

Pour Dupuy, il s'agit bien aussi d'un phénomène social. À ce titre, il cite un des premiers auteurs à en faire mention en parlant de la société étatsunienne: « [...] 'une civilisation complètement dépendante des voitures' (Kunstler, 1993, p. 86)» (Dupuy, 1999, p. 7). Il considère la voiture comme prothèse permettant de faire face à « [...] 'la pénible réalité' de notre espace-temps social» (ibid., p. 8). Et de plus, il se penche aussi sur la situation de ceux qui ne possèdent pas de voiture et qui subissent le préjudice d'un système exclusif. Par exemple: «[I]orsque le nombre d'automobilistes s'accroît, les autobus perdent des clients, les réseaux se rétractent, les fréquences diminuent, réduisant d'autant le niveau d'accessibilité. Des effets pervers apparaissent. Dans des véhicules ou des lieux de transport moins fréquentés, l'insécurité s'accroît, dissuadant ceux qui ont le choix d'autres solutions» (ibid., p. 50).

Paradoxalement, les automobilistes ne perçoivent pas nécessairement cela comme une dépendance comme le rappelle Dupuy (ibid., p. 136) citant Phil Goodwin (RAC, 1995):

¹ Adapté de (Vivre en ville, 2012)

«Pour beaucoup, le mot 'dépendance' ne décrit pas correctement leur perception de la façon dont l'usage de la voiture les aide à résoudre (leurs) contraintes. Ils voient plutôt dans la voiture un instrument d'indépendance... » (RAC 1995).»

D'autres auteurs présentent aussi des définitions intéressantes de la dépendance automobile. Wickham, Lohan, Javela et Battalini (2002) rappellent la métaphore de l'addiction:

La dépendance (à l'utilisation de l') automobile peut être comprise à travers la métaphore de la dépendance à la drogue (toxicomanie). La dépendance à l'héroïne ou même à la nicotine est en partie une question de choix (rationnel). Je choisis de m'injecter, je choisis de fumer une cigarette. Mais comme je continue de le faire, mon corps (fonction d'utilité) se modifie, il devient restructuré, il a besoin de la drogue (substance addictive), il ne peut se passer d'elle. En outre, la « nécessité » (utilité marginale de la substance addictive) dégénère - le corps exige de plus en plus de la drogue (substance addictive)... va de même pour la dépendance (à l'utilisation de l') automobile (Collet, 2007, p. 41)².

Dans leur imposant ouvrage sur la question de la dépendance automobile au sein des villes, Newman et Kenworthy (1989) ne donnent pas de définition de ce qu'ils entendent par là. Mais à la lecture de l'étude, nous pouvons conclure qu'il s'agit pour eux d'une organisation territoriale des agglomérations qui, à travers la dispersion des services sur le territoire, fini par contraindre à dépendre de l'automobile pour la grande majorité de ses déplacements en relation avec les distances séparant les différents lieux. Pour les auteurs, la dépendance automobile est un phénomène mondial qu'ils ont étudié dans plus de trente villes. Ils précisent dans un ouvrage paru 10 ans plus tard ce qu'ils entendent et l'on voit bien que la dépendance est pour eux liée à l'organisation territoriale de ce qu'ils appellent la «Ville Automobile»:

[a]vec la disponibilité des voitures, il n'est plus nécessaire pour les développeurs de fournir plus que les services de base d'alimentation en électricité et en eau car les gens peuvent faire eux-mêmes les liens de transport. En même temps que ce processus de « décolllement » se met en place, le phénomène de la dépendance à l'automobile est devenue une caractéristique de la vie urbaine. L'utilisation d'une automobile est devenu non pas tant un choix mais une nécessité dans la Ville Automobile (P. Newman et Kenworthy, 1999, p. 31)³.

Trois effets qui se combinent pour créer la dépendance automobile

Dupuy (1999) considère que la dépendance automobile de nos sociétés provient de l'addition de trois effets successifs qui se cumulent pour créer cette dépendance: les effets de club, de parc et de réseau. Dupuy (ibid., p. 13) se réfère au système automobile tel que présenté par Hall (1988). Ce système comprend:

- un dispositif de production de masse qui a mis l'automobile à la portée du ménage moyen;
- un ensemble de centres de services qui, couplé avec la production de masse et la standardisation, rend possible le maintien de la motorisation de masse à un haut niveau de performance;
- un ensemble de codes uniformes, de contrôles du trafic, d'auto-écoles, etc. ;
- un réseau de routes revêtues et d'autoroutes rapides;
- autour de ce réseau, un autre réseau d'équipements, motels, restauration rapide, et autres lieux similaires destinés spécialement à l'automobiliste. (Dupuy, 1999, p. 13).

² Notre traduction

³ Notre traduction

Nous présentons brièvement les trois effets du système automobile qui mènent à la dépendance selon Dupuy.

Effet de club

Dupuy (ibid., p. 14) considère que la possession d'une voiture peut se comparer à faire partie d'un club. Elle apporte des avantages aux « membres », mais aussi, le pouvoir de son nombre confère de plus en plus d'avantages : «[...] l'accroissement du nombre d'automobilistes dans le système, assimilable à une sorte de club, provoque des effets positifs, bénéfiques pour les membres du club. En effet, l'augmentation de la taille du système améliore l'offre de services offerts à tous et à chacun à l'intérieur du système.» Cet avantage qui croît avec le nombre fait partie du cercle vicieux que nous décrivions plus haut, incite toujours plus de gens à se procurer une automobile : « [d]u fait des effets positifs, l'entrée dans le système automobile se traduit, au-delà de l'utilité individuelle du bien acquis et employé, par une sorte de *bonus* d'origine collective. Il y a donc incitation croissante, pour ceux qui n'y sont pas encore, à le rejoindre » (idem). Mais cet effet de club affecte négativement ceux qui n'en font pas partie ou qui sont forcés d'en sortir : « [l]es uns subissent les conséquences du monopole radical, les autres perdraient le *bonus* que leur procure la participation au club. Dans les deux cas, on peut parler de préjudice. Réel ou potentiel, le préjudice croît en même temps que le système se développe » (ibid., p. 15).

Effet de parc

Pour Dupuy, l'effet de parc se résume à une amélioration de l'offre de service qui va de pair avec la croissance du nombre de véhicules automobiles (ibid., p. 36). Il a par exemple démontré que l'augmentation du parc automobile dans une région donnée est proportionnellement correspondante à l'augmentation des points de services et de vente d'automobiles. Il en va de même pour d'autres services liés au système automobile comme les places de stationnement (ibid., p. 37). Plus une ville compte d'automobilistes, plus les services qui y sont développés le sont en fonction de leurs besoins spécifiques, parfois en oubliant qu'il existe encore des gens qui ne possèdent pas de voiture. Pensons par exemple au stationnement gratuit à proximité des commerces et au service à l'auto si présents en Amérique du Nord.

Effet de réseau

L'effet de réseau se résume au fait que l'investissement dans un réseau croît de façon proportionnelle à la circulation. Selon Dupuy (ibid., p. 38) «[p]lus la circulation sur un réseau routier est importante, plus les ressources destinées à l'amélioration dudit réseau sont grandes.» Cela s'explique par exemple par le financement public du réseau qui provient souvent de taxes spéciales perçues sur les ventes de carburant (idem). Ces investissements croissants améliorent généralement la performance du réseau et permettent d'aller de plus en plus vite (idem). Cet accroissement des vitesses possibles pour les automobilistes permet d'accroître leur accessibilité au territoire, leur permettant de parcourir de plus grandes distances sur un temps donné⁴ (ibid., p. 40).

⁴ Bien que l'on puisse facilement répliquer que plus la circulation est dense, plus les vitesses sont lentes et réfuter cet effet, Dupuy (1999, p. 38) rétorque : « [p]lus la circulation est intense, plus le nouvel entrant risque de rencontrer des embouteillages, plus sa vitesse peut se détériorer. Or l'évolution des vitesses pratiquées sur le réseau montre que si, cet effet existe, c'est de manière très limitée et localisée. Il reste en tout cas faible par rapport à l'effet positif de réseau [...] »

Dépendance automobile et politiques publiques

La dépendance automobile est un phénomène social résultant de composantes individuelles et territoriales, de fait, elle est souvent perçue comme un problème, il n'est donc pas surprenant que les politiques publiques s'intéressent à cette question. Plusieurs auteurs font d'ailleurs des recommandations aux décideurs publics avec objectif de remédier à la dépendance automobile. Nous présentons ici quelques-unes de ces suggestions.

Tout d'abord, Dupuy (1999, p. 4) prévient les pouvoirs publics de la difficulté d'agir sur la dépendance automobile: «[i]l apparaît que l'organisation de la société, notamment dans ses dimensions spatiales, a désormais partie liée avec l'automobile, à tel point que toute mesure forte visant à en limiter l'usage provoquerait une révolte légitime, non pas des seuls nantis, mais du corps social dans son ensemble.» Ces solutions devront donc être légitimées par l'opinion publique.

Pour Dupuy, la solution passe par une action orientée sur le système automobile. Comme la dépendance provient des avantages retirés par les automobilistes, il faut réduire ces avantages en travaillant sur les trois effets (voir section 0 à la page 4). Afin de réduire l'effet de club, il suggère de favoriser un plus grand nombre de clubs: «[...] une politique pertinente consiste à le diminuer en réduisant le clivage entre membres et non-membres. Il faut pour cela autoriser différentes catégories de conducteurs à conduire différentes catégories de véhicules, correspondant à différentes performances et en particulier à différentes vitesses» (ibid., p. 116). Pour contrer l'effet de réseau, il suggère de réduire le nombre de routes rapides, mais d'augmenter le nombre de routes moins rapides: «[i]l faudrait donc, pour réduire la dépendance, que les réseaux routiers présentent des configurations moins hiérarchisées, moins arborescentes, plus connectives» (ibid., p. 122). Pour contrer l'effet de parc, il suggère de modifier les politiques de stationnement par exemple afin de restreindre le nombre de places disponibles (ibid., p. 126).

De leur côté, Newman et Kenworthy (1989, p. 109) font aussi des recommandations politiques qui jouent sur les causes que leur étude a permis de révéler. Pour eux, il faut redensifier la ville pour diminuer la dépendance automobile. Ils suggèrent d'intensifier l'utilisation des sols, d'ouvrir les infrastructures de transports aux modes alternatifs (transports collectifs, marche, vélo), de restreindre la fluidité du trafic à grande vitesse, d'augmenter le niveau de centralisation de la ville et d'améliorer les performances du système de transport collectif (idem).

Sach (1992, p. 227) propose de réduire la vitesse et les distances:

[e]n particulier, une politique de réduction dépend de l'acceptation graduelle de l'idée qu'il faut être en mesure de choisir une vie sans voiture, sans renoncer à de trop nombreux avantages. Des vitesses plus lentes et des distances plus courtes sont les conditions préalables à un nouveau droit à la liberté de mouvement à savoir le droit de ne pas être victime de discrimination du fait de ne pas posséder une automobile. Ce droit ne protège pas seulement la mobilité non motorisée, mais aussi garantit un haut niveau d'accessibilité pour la majorité qui ne peut pas ou ne veut pas prendre le volant. En effet, cette liberté de mouvement promet encore plus, car elle maintient la possibilité de vivre avec moins d'argent, mais quand même agréablement⁵.

⁵ Notre traduction

En se basant sur une étude réalisée à Hong Kong, une des rares villes ayant résisté à l'assaut de la voiture et à la montée de la dépendance automobile, Cullinane (2003, p. 32) suggère entre autres de remplacer l'espace destiné à la voiture dans l'espace public par des zones à usage exclusif des transports collectifs afin d'améliorer la fiabilité et la vitesse de l'offre de transport collectif et de réduire l'attractivité de l'automobile.

Afin de sortir de la spirale de la dépendance automobile, Curtis et al. (2009, p. 17) prônent une vaste amélioration des autres formes de mobilité:

[d]onc une ville n'ira jamais vraiment de l'avant vers un avenir moins dépendant à la voiture si elle ne peut: construire un système de transport collectif rapide sur tous les couloirs de circulation plus vite que le trafic, et construire des centres où la marche, le vélo ou un court voyage en bus ou une voiture deviennent les moyens d'atteindre services urbains qui sont locaux et donc rapides à atteindre⁶.

Finalement, nous présentons les principales recommandations de Kenworthy et Laube (1999) à l'intention des décideurs publics. Se basant sur leurs résultats empiriques qui démontrent une corrélation entre d'une part haute densité urbaine et d'autre part le couple faible taux de motorisation et haut taux d'utilisation des transports collectifs, les auteurs recommandent aux pouvoirs publics de modifier l'aménagement du territoire en augmentant la densité et en faisant une place aux modes de transports alternatifs à l'automobile: «[g]râce à la sensibilisation à l'importance de la densité urbaine, une région urbaine peut remodeler progressivement ses habitudes de transport en développant stratégiquement des zones et des centres qui sont plus denses, plus mixtes dans l'utilisation des sols et plus orientés vers les modes de transports collectifs et non motorisés » (ibid., p. 719)⁷. Ils relatent aussi l'importance de mettre en place un système ferroviaire, car leurs données démontrent que dans le contexte étatsunien les transports collectifs sur rail réduisent la dépendance automobile: « [l]es données de cette étude sur les niveaux de services ferroviaires et de l'utilisation globale des transports collectifs, rend difficile d'ignorer l'importance que les systèmes ferroviaires semblent avoir dans l'amélioration du rôle du transport collectif dans les villes» (ibid., p. 720)⁸.

Afin de limiter la dépendance envers le système automobile, Urry (2004, p. 33) affirme qu'il faut modifier en profondeur ce système, car des changements incrémentaux ne suffiront pas: «[l]e système automobile actuel ne pourrait pas être perturbé par des changements linéaires, mais seulement par un ensemble de changements interdépendants qui se produisent dans un certain ordre qui pourraient changer sa trajectoire, ou faire pencher le système dans une nouvelle direction⁹.» Il présente ensuite plusieurs solutions qui devraient permettre de transformer la ville afin de réduire la dépendance au système automobile : «[...] un éventail de solutions politiciennes, de politiques publiques et de transformations sociales, une véritable nouvelle urbanité¹⁰ » (idem).

Il en demeure néanmoins que, peu importe les solutions proposées, la mise en œuvre est loin d'être évidente. Pour Newman et al. (1995, p. 64) le choix des instruments à mettre en œuvre pour réduire la dépendance automobile est bien difficile, car beaucoup de décideurs ne croient pas qu'il soit possible d'améliorer la situation: « [l]a partie la plus débilante du débat sur les instruments que nous devrions utiliser dans nos villes est

⁶ Notre traduction

⁷ Notre traduction

⁸ Notre traduction

⁹ Notre traduction

¹⁰ Notre traduction

peut-être le fait que de nombreux intervenants pensent qu'aucun changement ou amélioration significative n'est possible¹¹.»

Ménages non motorisés

Plusieurs groupes de populations sont affectés par la dépendance à l'automobile qui sévit de façon différente pour ceux qui sont «membres du club» et possèdent une voiture et ceux qui n'en possèdent pas. Ayant maintenant dressé un bref portrait de la dépendance automobile, nous présentons désormais un autre objet important de notre projet de thèse, un groupe de population qui paradoxalement subit la dépendance automobile sans pouvoir vraiment compter sur ces bénéfiques : les ménages non motorisés.

De nombreuses recherches ont montré que la mobilité joue un rôle central dans l'activité économique, mais aussi pour l'intégration sociale et urbaine de tous (Kaufmann, 2002; John Urry, 2008). Le monde dans lequel nous vivons est devenu un monde mobile dans lequel la pression à être mobile et flexible a augmenté au fil des ans (Boltanski et Chiapello, 1999; Sheller et Urry, 2006). Dans une société que certains qualifient de la «mobilité générale» (Sheller et Urry); la mobilité constitue une nouvelle norme sociale (Massot et Orfeuill, 2008). Mais, tous ne sont pas égaux en ce qui concerne la norme de la mobilité. Les mobilités de personnes sont fortement corrélées aux inégalités financières, physiques, organisationnelles, spatiales, temporelles (John Urry, 2007).

Comme nous l'avons déjà énoncé, il existe dans les sociétés industrialisées un fort taux de motorisation et la mobilité y joue un rôle important. À cet égard, l'automobile représente une forme de sésame donnant accès à la liberté et la mobilité (John Urry, 2000, p. 59). Mais tous les ménages ne sont pas motorisés. Bien que la proportion de ménages non motorisés soit en baisse, passant par exemple en France de 28 % en 1982 à 17 % en 2008, celle-ci ne se produit pas également dans toutes les couches sociales (Petev et Coulangeon, 2012, p. 98). Comme le rappellent Vandersmissen *et al.* (2004, p. 490) citant Koutsopoulos et Schmidt (1986), cette condition frappe plus significativement certains sous-groupes de la population; à savoir les aînés, les jeunes, les pauvres et les handicapés.

Dupuy (1999, p. 49) prescrit que pour mesurer la dépendance automobile, il faut s'intéresser à ceux qui ne possèdent pas de voiture afin de comparer leurs situations avec celle de ceux qui en ont une (ou plus). En ce sens, plusieurs études se sont penchées sur la situation de ce groupe social (J. Grengs, 2001; Joe Grengs, 2010; Koutsopoulos et Schmidt, 1986; Mattioli, 2014; Motte, 2006; Petev et Coulangeon, 2012; Wells et Thill, 2012).

Halleux et Lambotte (2006, p. 27) rappellent que tous n'ont pas accès à l'automobile: «[b]ien que la conduite automobile demeure en réalité inaccessible pour une large part de la population (en raison des moyens financiers disponibles, de problèmes de santé, de monomotorisation du ménage, de l'absence de permis de conduire...), la voiture est devenue un objet de consommation courante [...]»

Pour Motte-Baumvol (2007b, p. 54) posséder ou non une voiture fait toute la différence: «[l]a possession d'une voiture introduit une différence significative entre les ménages motorisés et non motorisés, en termes de mobilité et d'accessibilité.» Il note plusieurs

¹¹ Notre traduction

différences entre les deux groupes de ménages (motorisés et non motorisés): nombre de déplacements réduits, distance parcourue inférieure malgré un temps de déplacement assez similaire: «[c]eci traduit clairement l'impossibilité pour les personnes appartenant à un ménage non motorisé d'avoir une mobilité similaire à celle des personnes disposant d'une voiture et ce tout particulièrement dans les communes les plus dépendantes de l'automobile» (ibid., p. 56). Motte-Baumvol ajoute qu'il observe lui aussi une différence territoriale de la dépendance automobile: «[l]es différences entre ménages non motorisés et ménages motorisés se traduisent également par des comportements et des pratiques de mobilité spécifiques fortement différenciés entre les territoires» (ibid., p. 57). Ces pratiques différentes sont aussi intéressantes pour notre recherche, par exemple un usage accru des transports collectifs, mais aussi des modes doux (vélo et marche).

La littérature souligne que la conceptualisation de l'équité liée aux transports est plurielle. L'équité horizontale ou économique concerne l'égalité de traitement des usagers. L'équité spatiale dote tous les territoires avec des infrastructures et des services de transport similaires, tandis que la dimension verticale ou l'équité sociale vise à accroître l'accessibilité aux personnes à faible revenu (TEA Cost Action, 2012, p. 5). Pendant longtemps, la littérature consacrée aux inégalités a porté sur les distinctions classiques telles que l'âge et le sexe sans tenir compte des questions liées à la mobilité, et, plus généralement, au rôle de l'espace dans la compréhension des inégalités sociales (Mignot et Rosales-Montano, 2006; Sheller et Urry, 2006; John Urry, 2007). La mobilité, ou pour être plus précis, la différence dans le capital de mobilité, est donc considérée comme un puissant facteur de discrimination sociale, qui redéfinit les inclus et les exclus (Fol, 2009; Ohnmacht, Maksim et Bergman, 2009; Rougé, 2009; John Urry, 2008). C'est en outre renforcé par la spécialisation fonctionnelle de plus en plus importante, ce qui conduit à des inégalités croissantes dans l'accès aux équipements urbains (Caubel, 2006; Maksim, 2011; Wenglenski, 2004). Les recherches indiquent que le fait de posséder ou de ne pas posséder une voiture affecte souvent fortement la mobilité des personnes (Chevalier, 2002; Dupuy, 1999; Power, 2001). Selon Rajé (2007, p. 60), «[...]la différence ultime dans l'expérience du système de transport est déterminée par le fait que l'individu [...] a ou n'a pas accès à une voiture¹² ». Banister (2002) décrit le manque d'accès à une voiture comme un problème pour les individus concernés dans une société axée sur la voiture.

Ménages non motorisés et transports collectifs

Auparavant, on ne parlait pas de ménages non motorisés, mais plutôt d'usagers captifs des transports collectifs ou de «*transit dependents*» en anglais. Dans le contexte étatsunien, la recherche ne percevait généralement que les automobilistes et les autres, considérés comme usagers des transports collectifs, sans inclure les autres modes de transport: «[à] l'autre extrémité est la propension maximale à utiliser les transports collectifs, comme il n'existe aucune solution de rechange. L'alternative la plus souvent désignée est la voiture privée. Par conséquent, le marché captif des transports collectifs peut être empiriquement défini comme les personnes sans accès à la voiture» (Vandersmissen *et al.*, 2004, p. 489)¹³. Se penchant sur l'apport spécifique des transports collectifs, cette littérature a déjà mis en évidence l'existence d'une population de personnes non motorisées qualifiées d'usagers captifs ou de «*transit dependents*» regroupant par exemple, des jeunes, des personnes à faibles revenus, des personnes âgées et/ou à mobilité réduite (Bochner et Stuart, 1978). Pour ces ménages non

¹² Notre traduction

¹³ Notre traduction

motorisés, la disponibilité de transports collectifs à proximité donne un accès crucial à l'emploi, l'éducation, les soins médicaux et autres nécessités (Garrett et Taylor, 1999, p. 13).

L'absence d'accès à une automobile peut être causée par différentes raisons qui sont classées par Le Breton (2002, p. 126) en quatre catégories: économique (ceux qui n'ont pas les ressources financières nécessaires pour posséder — ou utiliser — une voiture ou un scooter); juridique (ceux qui ne peuvent pas conduire pour des raisons juridiques, par exemple les mineurs); physiques (personnes ayant une déficience les empêchant de conduire); sociale (ceux qui n'ont pas accès à une automobile pour des raisons sociales, par exemple les femmes dans certains contextes culturels).

Alors que la dépendance à l'égard de la voiture et l'augmentation de la motorisation ont été traditionnellement considérées comme la règle générale (Dupuy, 1999), certains chercheurs ont également noté l'existence d'une importante population non motorisée tels que les personnes âgées, les jeunes et les femmes (Orfeuill, 2000). Plus précisément, Beauvais et Espinasse (2001) ont montré que le nombre de déplacements est plus faible pour les familles sans voiture, mais que la durée et les distances parcourues sont plus élevées. Motte-Baumvol (2007a) montre que certains ménages non motorisés dans la banlieue de Paris ont développé des systèmes de déplacement alternatifs, fondés sur la solidarité et les ressources locales.

Dans le contexte étatsunien, certains auteurs ont souligné que les populations d'usagers captifs forment un groupe considérable de personnes qui sont souvent exclues de l'accès aux possibilités d'emploi, de l'accès aux options de vente au détail et de participation globale dans la société (Jiao et Dillivan, 2013). Garrett et Taylor (1999) soulignent que dans le contexte étatsunien actuel, les usagers des transports collectifs sont en moyenne beaucoup plus pauvre que la population générale avec un nombre disproportionné d'adultes plus âgés et de personnes handicapées. Pour cette population, la qualité du transport en commun devient indispensable pour accéder à l'emploi, l'éducation, les soins médicaux et autres (Garrett et Taylor, 1999, p. 13). Ainsi, plusieurs études ont établi des liens directs entre l'accessibilité et la disponibilité des services de transport en commun de bonne qualité et l'amélioration des conditions de vie des usagers captifs (Blumenberg, 2002; Cervero, Sandoval et Landis, 2002; Currie *et al.*, 2010; Holzer, Quigley et Raphael, 2003; Ong, 2002).

Les politiques de transport collectif ont plusieurs objectifs classiques¹⁴, mais elles s'efforcent aussi d'être accessibles pour les ménages non motorisés bien qu'il semble exister une certaine concurrence pour établir la priorité de ces divers objectifs (Joe Grengs, 2005; Le Breton, 1999). Dans le contexte étatsunien, Dill (2013) souligne qu'une attention portée envers les automobilistes et sur le transport collectif comme outil de développement économique a produit un déplacement des ressources vers des systèmes ferroviaires servant la banlieue au détriment du service d'autobus du centre-ville. Plusieurs auteurs font valoir que cette stratégie d'investissement peut être en contradiction avec le rôle social joué par le transport collectif lorsqu'il soutient la mobilité de ceux qui n'ont pas d'autres options (Dill, 2013; Giuliano, 2005; Jiao et Dillivan, 2013). Garrett et Taylor (1999) font également valoir qu'aux États-Unis, le pouvoir politique prépondérant des communautés de banlieue a créé des tensions parmi les planificateurs de transport collectif en matière de respect des exigences et besoins des résidents à

¹⁴ Réduction de la congestion, réduction de la production des gaz à effet de serre, revitalisation du développement urbain, service de base pour les ménages non motorisés (Joe Grengs, 2005)

faible revenu du centre-ville considérés en tant qu'usagers captifs (donc probablement non motorisés) et la prise en charge des demandes plus dispersées, dans les banlieues riches, rappelant ainsi l'effet de club de Dupuy qui assigne un poids politique important aux automobilistes. Les subventions au transport collectif ont visé essentiellement le service à faible densité dans les zones à revenu élevé et à l'amélioration de l'accès au transport collectif uniquement pour résidents des banlieues, omettant ainsi de répondre aux besoins des ménages non motorisés. Dans notre propre étude, nous avons démontré qu'au Canada la construction de nouvelles lignes de tramway est gérée par des partenariats public-privé qui ne parviennent pas à prendre en compte les besoins, entre autres, de la population qui dépend du transport collectif (Villeneuve, 2013). Alors que beaucoup d'attention a été concentrée sur l'évolution et les stratégies adoptées par la population ayant accès à une automobile, voire dépendant de celle-ci, la recherche sur les transports a traditionnellement négligé les difficultés de ceux qui n'ont pas accès à une voiture. Ce manque de considération des ménages non motorisés peut mener à ignorer ou à négliger les besoins et les revendications de cette partie de la population qui a adopté (par choix ou par la force) le modèle de mobilité promu par les pouvoirs publics.

Exclusion sociale

La ville est un espace en mouvement, cette mobilité des personnes et des objets est de plus en plus importante pour les citadins. Comme le rappelle Urry (2003, p. 156), la rencontre de l'autre et les multiples formes de déplacement qui y sont associées sont une partie de plus en plus intégrante de la vie sociale contemporaine. Mais tous ne participent pas également à cette mobilité pourtant généralisée. L'exclusion sociale est un phénomène lié à la participation inégale des individus dans la société. Au début des années 2000, ce concept prend de l'importance tant sur le plan politique que dans la recherche en Grande-Bretagne (Lyons, 2003, p. 339). Nous nous intéressons à l'exclusion sociale et plus spécifiquement, au rôle que la mobilité et les transports jouent dans l'exclusion sociale.

L'exclusion sociale est une notion qui sert tant à décrire qu'à décrier qui est utilisée dans le discours politique, par les groupes associatifs et par la communauté de chercheurs en sciences sociales (Gagnon et Saillant, 2009; Lucas, 2004). Gagnon et Saillant (2009, p. 2) définissent l'exclusion sociale comme: «une situation intolérable ou une condition injuste, la mise à l'écart de personnes et de groupes privés de leurs droits, de la sécurité, de l'accès à certains biens et d'une pleine participation à la société; [rappelant] l'existence de frontières et de divisions dans une société qui prétend les abolir [...]». Afin de préciser, les auteurs donnent aussi plusieurs exemples de situation d'exclusion sociale:

[...] l'«étranger» aux mœurs étranges et aux intentions suspectes; le mendiant, rebaptisé «sans abri», privé de ce qui fait d'un individu un citoyen ou simplement une personne: un toit, une occupation, un avenir; le délinquant des banlieues françaises dont la socialisation est un échec et un défi; le pauvre des bidonvilles des pays du sud, refoulé aux marges de la cité (ibid., p. 4).

La notion est utile pour désigner des phénomènes de mise à l'écart selon un axe spatial, mais aussi «les phénomènes *d'appauvrissement et de marginalisation* de larges segments de la population en raison de phénomènes sociaux et économiques, comme le chômage et l'immigration» (ibid., p. 7, souligné dans l'original). Abrams, Christian, & Gordon (2008, p. 13) présentent l'exclusion sociale en tant que phénomène dynamique portant plusieurs dimensions (sociale, politique et matérielle) de nature relationnelle et spécifique à un contexte social donné. Ils explorent le côté dynamique de l'exclusion

sociale en dressant le tableau de multiples interactions entre diverses composantes de la société: «[d]'une part, l'exclusion sociale est créée dans la société, auprès des personnes exclues par les actions des autres. D'autre part, les gens réagissent à l'exclusion sociale, ou au risque d'exclusion sociale, de manière active» (idem)¹⁵. Selon Kenyon et al. (2002, p. 209) en brimant la participation de l'individu, l'exclusion sociale a de multiples conséquences négatives pour celui-ci: «[...] non seulement en matière qualité de vie matérielle et non matérielle diminuée, mais aussi dans chances d'épanouissement gâchées, les choix et la citoyenneté réduits¹⁶.» Le phénomène comporte plusieurs dimensions et facteurs de risque.

L'exclusion sociale représente un problème pour nos sociétés démocratiques, car elle va à l'encontre de la justice sociale et de la solidarité sociale (Barry, 1998, p. 11). De plus, elle entre en conflit avec le principe d'égalité des chances en menant vers une inégalité d'accès à la formation de qualité ainsi qu'à l'emploi et à l'expression politique (ibid., p. 12).

Les multiples facteurs de l'exclusion sociale

Kenyon et al. (2002, p. 210) proposent 9 facteurs causant l'exclusion sociale que nous reprenons brièvement dans le Tableau 1. Cet article a le mérite de présenter un ensemble important de causes d'exclusion sociale. Le neuvième et dernier facteur présenté par Kenyon et al. (idem) est celui de la mobilité concernant un accès réduit au transport ou des services de piètre qualité ce qui diminue la possibilité d'accès aux réseaux sociaux, aux services et aux biens. C'est sur cet aspect particulier de l'exclusion sociale que porte notre intérêt.

¹⁵ Notre traduction

¹⁶ Notre traduction

Tableau 1 - Facteurs d'exclusion sociale¹⁷

Dimension	Facteurs potentiellement excluants
1. Économique	Faible revenu Chômage Carence dans l'accès au crédit et aux nouvelles technologies
2. Sociétale	Criminalité Dynamiques familiales Système d'éducation déficient Accès limité aux services sociaux
3. Réseau social	Dislocation des réseaux sociaux formels et informels Solitude Isolement Manque d'information
4. Politique - d'un point de vue organisationnel ou la possibilité pour l'individu d'influencer les décisions	Faible taux de participation électorale Faible participation à des groupes communautaires Déni des droits et libertés liées à la citoyenneté Absence de représentation Incapacité de participer à l'exercice de l'autorité
5. Politique - d'un point de vue personnel	Possibilité de faire des choix personnels et de contrôler son propre destin Impuissance (<i>powerlessness</i>) Choix restreints
6. Personnelle	Genre Race Religion Sexualité Classe État de santé Niveau de compétence Réussite scolaire
7. Espace habité	Quartier et sa sécurité Niveau de criminalité Environnement dégradé Désunion de la communauté Isolement géographique (accessibilité) Services de proximité y compris le transport et les écoles
8. Temporelle	Pauvreté temporelle
9. Mobilité	Accès réduit au transport Services de piètre qualité, ce qui diminue la possibilité d'accès aux réseaux sociaux, aux services et aux biens

Liens entre exclusion sociale et mobilité

Ayant présenté les divers aspects agissants comme facteurs dans l'exclusion sociale les auteurs présentent l'exclusion de mobilité. Il s'agit pour eux d'un processus par lequel les gens sont empêchés de participer à la vie économique, politique et sociale de la communauté sous l'effet de de l'accessibilité réduite aux opportunités, services et réseaux sociaux, en raison, en tout ou en partie à la mobilité insuffisante dans une société et un environnement bâti sur l'hypothèse d'une grande mobilité (ibid., p. 210). Nous présentons ici plusieurs recherches qui ont établi de façon théorique le lien entre mobilité et exclusion sociale.

Cass, Shove, et Urry (2005) déplorent que la majorité de la littérature sur l'exclusion sociale passe outre l'aspect spatial et mobile du phénomène. En s'appuyant sur des données recueillies par la *Social Exclusion Unit* du gouvernement britannique, ils

¹⁷ Source : (Kenyon, Lyons et Rafferty, 2002, p. 210) adaptation et traduction de notre part.

rappellent les multiples problèmes qui relient mobilité et exclusion sociale. Ils divisent ces problèmes selon 4 dimensions: financière, physique, organisationnelle et temporelle.

Schönfelder et Axhausen (2003, p. 273) font aussi le lien entre exclusion sociale et mobilité en affirmant que le système de transport peut contribuer à renforcer l'exclusion sociale à travers des coûts en temps ou en argent trop exorbitants pour les groupes à risque. L'ajout de la question des transports à l'exclusion sociale permet selon eux de mieux prendre en compte l'aspect spatial de l'exclusion relative aux espaces d'activités des personnes (ibid., p. 274).

Pour McCray et Brais (2007, p. 398), l'exclusion sociale se produit lorsque des portions de la population sont empêchées de participer à des activités qui affectent leur qualité de vie. Ils avisent que cet isolement peut être créé par un manque de transport, ou une lacune dans les politiques de logement qui isolent les pauvres et les personnes âgées ou souffrantes d'un handicap des activités dans l'espace et le temps.

D'après Lucas (2004, p. 29), une carence de mobilité place certains individus dans un cercle vicieux d'exclusion sociale en les coupant de la possibilité d'emploi et de formation, ce qui les empêche de percevoir un salaire adéquat et d'ainsi avoir les ressources nécessaires à la participation dans la société. Les lacunes de mobilité peuvent aussi avoir une incidence sur la santé de ces individus: «[d]es lacune dans l'accès à des aliments sains abordables, aux soins de santé primaire et secondaire et aux services sociaux aggravent les inégalités de santé qui sont déjà évidente chez les groupes à faible revenu, réduisant ainsi encore plus leurs chances d'épanouissement» (idem)¹⁸.

Barry (1998, p. 21) présente l'automobile comme un facteur d'exclusion sociale, mais selon lui, les transports collectifs ont le potentiel inverse d'inclusion sociale s'ils sont de bonne qualité et bien distribués, car, ils ont l'avantage de nous mettre «tous dans le même bateau» et d'ainsi permettre la rencontre de l'altérité.

Stanley et al. (2010) ont abordé la question de l'exclusion sociale et de la mobilité à l'aide de données pour la région de Victoria en Australie (comprenant la ville de Melbourne). Ils ont trouvé que les personnes ayant le plus de facteurs de risque d'exclusion sociale étaient généralement moins mobiles (moins de déplacements, plus petite distance par déplacement, possèdent moins de voitures) (ibid. p, 283). Aussi, les personnes démontrant le plus grand risque d'exclusion sociale étaient plus susceptibles de ne jamais utiliser les transports en commun, mais qu'inversement, les personnes qu'ils considèrent comme incluses socialement utilisaient les transports collectifs plus souvent sur une base hebdomadaire, ce qui leur permet de suggérer que les transports publics favorisent l'inclusion sociale (idem).

En poussant plus loin l'enquête, Stanley & al. (2011) ont démontré empiriquement le lien entre diminutions du risque d'exclusion sociale et augmentation de la mobilité des individus à Melbourne. Ils établissent aussi un lien potentiel indirect entre mobilité et capital social: «[l] est à noter que l'amélioration de la mobilité elle-même peut être un moyen de favoriser le développement du capital social, attribuant ainsi aux déplacements potentiellement un rôle direct et indirect dans la réduction des risques d'exclusion» (idem)¹⁹.

¹⁸ Notre traduction

¹⁹ Notre traduction

Uteng (2009) étudie le cas de l'exclusion sociale de femmes immigrantes d'origine non occidentale en Norvège. La mobilité joue un rôle important dans la formation de cette exclusion. Par exemple, les coûts associés à l'acquisition du permis de conduire²⁰ sont tels que les immigrants sont très souvent incapables de se le procurer et comme le déplacement en voiture est essentiel pour accéder à la grande majorité des emplois dans la région qui sont souvent situés en dehors de la ville d'Oslo, cela crée un cercle vicieux d'exclusion (ibid., 1066).

Plusieurs études font aussi un lien entre le fait de posséder ou non une automobile et l'exclusion sociale. Nous présentons ici quelques-unes de ces études. En comparant des foyers à faible revenu possédants ou non une voiture dans la région de Melbourne, Currie et al. (2010) ont remarqué que les foyers à faible revenu ne possédant pas de voiture comportaient plus d'indicateurs relatifs à l'exclusion sociale. Leur analyse démontre aussi que le revenu et le nombre de déplacements ont une influence significative sur la réduction des risques d'exclusion sociale.

Dans un autre contexte, Cebollada (2009) démontre l'exclusion sociale liée à une lacune d'accès à l'emploi qui découle du fait de ne pas posséder de voiture dans la région de Barcelone. Elle présente la spatialité du phénomène en identifiant l'existence de trois types de zones d'habitation dans la ville: celles ne menant pas à l'exclusion, celles menant partiellement à l'exclusion et finalement celles menant à l'exclusion en fonction de leur risque reliée à la mobilité pour accès à l'emploi (ibid., p. 232).

En Nouvelle-Zélande, la part de l'exclusion sociale reliée à la mobilité est directement associée à la possession d'une voiture. Rose et al. (2009) ont démontré que le fait de ne pas posséder de voiture est perçu comme un facteur d'exclusion sociale. Tandis qu'au contraire, la possession d'une voiture est perçue comme un facteur d'inclusion comme le démontrent ces témoignages de personnes à faible revenu rencontrées en entretien par les auteurs de l'étude: «[I]l y a une subtile forme de statut dans la société qui est lié à la voiture. Quand vous en avez une, vous êtes quelqu'un qui est réussi ou qui est OK, et n'ayant pas de voiture, vous êtes perçu dans un ordre hiérarchique inférieur ou quelque chose » (ibid., p. 196)²¹ ou encore ce commentaire : «il n'y a rien de pire que d'être celui qui doit demander [aux autres le transport jusqu'à ta destination] tout le temps sans pouvoir rendre la pareille... Souvent ce qui se passe, c'est que vous ne demandez pas, puis vous vous sentez isolé et ça de plus en de plus en plus, parce que si vous vous sentez isolé alors vous ne pouvez pas demander et puis vous vous sentez encore plus isolé, c'est un cercle vicieux» (idem)²². Dans ce cas, les auteurs démontrent que le fait de posséder une voiture, sans nécessairement avoir les moyens financiers de la maintenir en bon état, peut avoir des résultats désastreux pour les populations à faible revenu par exemple, prioriser l'achat d'essence sur l'achat de nourriture dans le budget familial ou commettre un vol afin de pouvoir payer l'amende et récupérer ainsi un véhicule ayant été mis à la fourrière (ibid., p. 197).

Dans une étude réalisée à Québec auprès de femmes à faible revenu ne possédant pas de voiture, McCray et Brais (2007) ont aussi démontré le lien entre exclusion sociale et problèmes de mobilité et situation spatiale résidentielle. En effet, selon les participantes de cette étude, la géographie du lieu de résidence combiné à une insuffisance de l'offre

²⁰ 30 000 Couronne Norvégienne (3 466 CHF ; 4 845 CAD ; 3 168 EUR) selon l'article.

²¹ Notre traduction

²² Notre traduction

de transports collectifs leur donne l'impression d'être exclues de certaines activités (ibid., p. 404). D'ailleurs, plus les participantes habitaient loin de la ville, moins elles se déplaçaient. Elles ont aussi exprimé leur frustration et leur perception d'une injustice quant à l'offre de transports collectifs dans leurs secteurs comme le présente ce témoignage recueilli lors de leur enquête: «[I] est donc évident qu'ils [l'agence en charge du transport collectif] favorisent les régions où les gens ont de l'argent, et dans les secteurs où les gens ne disposent pas d'argent, c'est comme s'ils disaient l'un à l'autre, « c'est de la racaille; nous pouvons leur donner n'importe quoi » (idem)²³.

En comparant les grandes villes canadiennes aux villes étatsuniennes, Litman a démontré (2003, p. 15) que du côté nord de la frontière les villes sont plus propices à la marche et que l'utilisation des transports collectifs par habitant y est plus élevée, mais il relate aussi des problèmes d'exclusion sociale reliés à la mobilité et à la dépendance automobile de certains secteurs: «[c]omme le reste de l'Amérique du Nord, une partie croissante de la population canadienne vit dans la banlieue dépendante à l'automobile. Dans ces zones, l'exclusion sociale est associée à diverses combinaisons de pauvreté et d'incapacité à conduire» (idem)²⁴. Même si le fait de posséder une voiture peut réduire le risque d'exclusion sociale pour un individu, elle a des conséquences potentiellement néfastes au niveau communautaire: «[b]ien qu'une augmentation de la richesse et de la propriété de véhicules ont tendance à réduire l'exclusion sociale pour les individus, ces tendances tendent à accroître la dépendance automobile et en conséquence l'exclusion sociale au niveau de la communauté en défavorisant certains groupes de façon relative» (idem)²⁵. Les coûts exorbitants pour certains liés à la mobilité automobile exclusive peuvent accroître l'exclusion, car pour certains elle est hors de portée alors que pour d'autres, elle va réduire sensiblement les ressources disponibles à d'autres facteurs permettant de contrer l'exclusion : santé, nutrition, logement, éducation (ibid., p. 9).

Politiques publiques

Dans cette section sur les politiques publiques nous présentons différents thèmes de l'analyse des politiques publiques qui permettent de cerner, non seulement ce que les gouvernements décident de faire ou de ne pas faire, mais aussi comment ils en arrivent à ces décisions. Comme notre travail de thèse s'inscrit dans le courant de l'analyse des politiques publiques, nous dressons ici un aperçu de ce domaine de recherche. Nous allons tout d'abord définir les politiques publiques. Nous présentons ensuite brièvement divers modèles d'analyse permettant d'appréhender ces politiques : le cycle des politiques, le néo-institutionnalisme, l'approche féministe, l'approche des réseaux et sous-systèmes, l'approche cognitive et la comparaison des politiques.

Définitions

Il existe plusieurs définitions de l'objet politique publique, certaines plus englobantes et d'autres plus restrictives. Pour notre recherche, nous avons privilégié la définition de Dye (1995, p. 2) : « les politiques publiques sont ce que les gouvernements décident de faire ou de ne pas faire²⁶ » parce qu'elle est simple à comprendre et est très inclusive, ce qui était utile pour le travail de terrain. Par exemple, un réseau de transport collectif est une politique publique au sens que c'est ce que le gouvernement décide de faire. Mais l'absence de trottoirs dans les nouveaux quartiers résidentiels périphériques est aussi

²³ Notre traduction

²⁴ Notre traduction

²⁵ Notre traduction

²⁶ Notre traduction

une politique publique puisque dans ce cas il s'agit de ce que le gouvernement décide de ne pas faire. Mais comme le rappelle Birkland (2010, p. 8), il n'y a pas de consensus sur la définition du terme par les politistes. Nous présentons donc quelques autres définitions comportant des éléments intéressants. Birkland propose d'ailleurs sa propre définition : « une déclaration par le gouvernement de ce qu'il entend faire, comme une loi, un règlement, un jugement, une décision, une ordonnance, ou une combinaison de ceux-ci. L'absence de ces déclarations peut aussi être une déclaration implicite de politique²⁷ » (ibid., p. 9).

Kübler & Maillard (2009, p. 3) proposent une définition plus restrictive que celle de Dye. Pour eux, une politique publique doit comporter 3 éléments : être le fruit d'une autorité publique (tout niveau de gouvernement), un programme d'action avec des mesures concrètes et une cohérence entre les différentes actions. Cochran (1999) [cité par (Appiah-Adu et Bawumia, 2015, p. 41)] fait référence aux luttes politiques qui entrent dans la production des politiques publiques en donnant la définition suivante : « [l]a politique publique est le résultat de la lutte au sein du gouvernement à savoir qui aura quoi²⁸ ».

Modèles d'analyse des politiques publiques

Cycle des politiques publiques ou approche séquentielle

L'approche séquentielle du cycle de production des politiques publiques provient des *policy sciences* (Hassenteufel, 2008, p. 27). Ce champ de recherche était plus axé sur la pratique et avait pour but de fournir des conseils aux décideurs publics. Le modèle séquentiel a initialement été développé par Harold Laswell (idem). Il a par la suite été révisé par Charles Jones en 1970 (voir Figure 2) et par James Anderson en 1975 (voir Figure 3) (ibid., p. 29). Le modèle le plus couramment utilisé est désormais celui d'Anderson qui compte 5 étapes. Il s'agit d'un idéal-type (au sens de Weber), et non une représentation exacte de la réalité (ibid., p. 37). Selon Jann & Wegruch (2007, p. 43), ce modèle bien qu'il ne soit plus utilisé pour expliquer les processus complets de production des politiques publiques demeure utile pour la discipline de l'Administration publique en tant que système d'organisation de la littérature scientifique et de la recherche. Dans le modèle, les étapes se suivent les unes après les autres et le cycle reprend du début après la dernière étape. Ces étapes sont donc : la mise à l'agenda, la formulation, la décision, la mise en oeuvre et l'évaluation. Hassenteufel (2008, p. 30) présente un excellent résumé de toutes les étapes du cycle; nous résumons ici sa description. La mise à l'agenda consiste en la sélection des problèmes à résoudre (idem). La formulation « renvoie au processus d'élaboration de solutions pertinentes et acceptables [...] » (idem). La décision est le moment où l'on choisit quelle solution sera utilisée (idem). La mise en oeuvre est l'étape où l'on applique la politique publique (idem) et l'évaluation, le moment où détermine « [...] l'effectivité de la politique publique adoptée [...] » (idem). Le modèle fait l'objet de nombreuses critiques du fait qu'il simplifie à outrance une réalité plus complexe et ne sert qu'à décrire de façon circonstancielle la production de politiques publiques sans pouvoir apporter d'explications. Par contre, il demeure incontournable, plusieurs autres modèles ayant été développés en réponse aux manquements du modèle séquentiel.

²⁷ Notre traduction

²⁸ Notre traduction

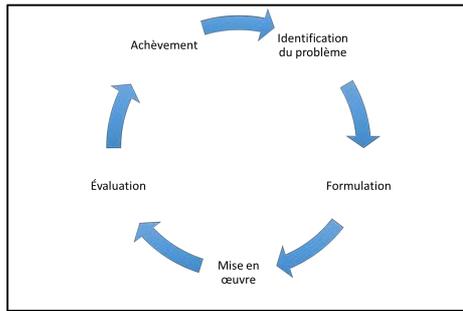


Figure 2 - Modèle du cycle des politiques publiques selon Jones²⁹

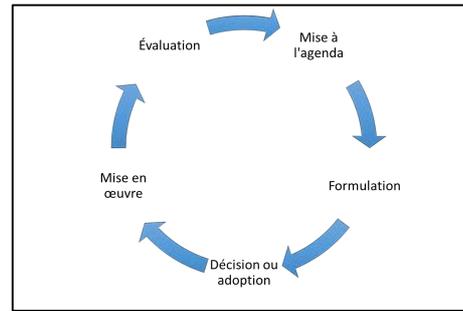


Figure 3 - Modèle du cycle des politiques publiques selon Anderson³⁰

Approche des réseaux et sous-systèmes

Plutôt que de s'attarder à décrire les différentes étapes du cycle des politiques publiques, l'approche des réseaux et sous-systèmes se penche sur les acteurs (individuels ou collectifs) qui participent au cycle de production des politiques publiques ainsi qu'aux relations et liens d'interdépendances entre ces acteurs. Cette approche peut donc porter son regard sur n'importe quelle étape du cycle de l'approche séquentielle. De plus, en rupture avec le modèle séquentiel, l'approche des réseaux et sous-systèmes ne postule pas que les étapes du cycle se déroulent nécessairement en séquence. Pour les tenants de cette approche, son intérêt vient du fait qu'elle explique non seulement les relations entre les divers acteurs, mais aussi la complexité des politiques publiques. Cette approche se décline sous de multiples types de réseaux permettant d'examiner les politiques publiques. Selon Rhodes (2006, p. 426), la définition générique des réseaux associés aux politiques publiques est :

[...] l'ensemble de liens institutionnels formels et informels entre acteurs gouvernementaux et autres structurés autour de croyances partagées, sans cesse négociées, en vue de l'élaboration de politiques publiques et de leur mise en œuvre. Ces acteurs sont interdépendants et la politique publique émerge des interactions entre eux³¹.

En se basant sur différents critères : « l'adhésion, l'intégration, les ressources et le pouvoir³² » (Miller et Demir, 2007, p. 140), les chercheurs qui travaillent avec cette approche perçoivent plusieurs types de réseaux : les sous-gouvernements, les réseaux de contenu (*issue networks*) les communautés de politiques (*policy communities*) et les sous-systèmes (*policy subsystems*). Rhodes (1997) cité par Miller & Demir (idem) propose une classification des réseaux s'étendant sur un continuum allant d'une extrémité où se situent les communautés de politique (plus restreinte) à l'autre extrémité où se situent les réseaux de contenu (plus ouvert) (idem). Nous allons ici présenter en bref ces différents types de réseaux.

Apparue vers la fin des années 1950, l'approche des sous-gouvernements a été développée en réponse à la réalisation par les chercheurs de la présence et de l'importance des groupes dans le développement des politiques publiques. Le sous-gouvernement est un réseau relativement ouvert basé sur un triangle de fer (politiciens, administrateurs publics, groupes d'intérêts) élargi. Les réseaux de contenu sont encore plus ouverts à un grand nombre d'acteurs hétéroclites qui ont de multiples degrés d'influences allant des plus puissants à ceux qui n'ont presque pas d'influence (Rhodes,

²⁹ Adapté de Jones (1970)

³⁰ Adapté d'Anderson (1975)

³¹ Notre traduction

³² Notre traduction

2006, p. 428). Les acteurs des réseaux de contenu ne sont pas nécessairement tous du même avis et ont parfois des relations conflictuelles (idem). Les communautés de politiques sont plus fermées, ne mettant en relation qu'un petit nombre d'acteurs; excluant expressément certains groupes et ses membres ont de fréquentes interactions (ibid., p. 427). Les acteurs des communautés de politiques sont stables dans le temps, partagent les mêmes valeurs et préférences à propos de la politique et contrôlent tous des ressources (ibid., p. 428). Les sous-systèmes sont utilisés dans le modèle des coalitions plaidantes de Sabatier et Jenkins-Smith et sont décrits comme le lieu de la spécialisation des acteurs de politiques publiques, acteurs qui incluent le triangle de fer traditionnel ainsi que les universitaires, les chercheurs et les journalistes (Sabatier et Weible, 2007, p. 192).

L'approche par les réseaux est utile pour définir le contexte des politiques publiques étudiées. Elle permet de décrire les relations de pouvoir autour de la politique en question, par contre, elle ne permet pas vraiment de comprendre les relations entre les acteurs. De plus, elle suppose l'existence des réseaux, mais demeure muette quand à l'explication de la formation de ses réseaux, elle n'en explique pas l'origine. L'approche peut être utile lorsqu'il est nécessaire de comparer les politiques publiques entre elles ou avec d'autres pays. D'un point de vue analytique, cette approche permet d'observer le pouvoir qui n'est plus exclusivement contrôlé par l'acteur public, elle remet en cause la centralité de l'État. Elle permet aussi d'expliquer la nature des politiques publiques en fonction des réseaux qui gravitent autour en se penchant sur les liens entre les politiques publiques et la mobilisation des groupes. Par contre, cette approche occulte les institutions (et suppose leur stabilité) en mettant tout l'accent sur les intérêts.

Bien qu'elle soit utile pour définir le contexte, l'approche par les réseaux n'a qu'une faible portée analytique. Les réseaux induisent une stabilité dans les politiques publiques, cette approche peut donc difficilement expliquer le changement. D'ailleurs, selon Rhodes (2006, p. 429), bien que son but soit d'expliquer les politiques publiques, il n'existe que peu d'exemples où l'approche réussit à fournir des explications. Par contre, le modèle des coalitions plaidantes de Sabatier et Jenkins-Smith semble avoir une portée analytique plus grande, car il prend en compte les réseaux, mais aussi la variable des idées et tente d'expliquer le changement. Cette approche est d'ailleurs à cheval entre l'approche des réseaux et l'approche cognitive, le sous-système étant un réseau, mais le modèle prenant compte des croyances (idées) pour expliquer le changement.

Le néo-institutionnalisme

Depuis les années 1980, les recherches en science politique ont recommencé à s'intéresser aux institutions avec le retour des études mettant l'État au centre de leur questionnement (Stone, 1992). Selon les chercheurs utilisant cette approche, « [...] non seulement les institutions peuvent influencer la manière dont les acteurs politiques définissent leurs intérêts, mais aussi la manière dont ces intérêts sont poursuivis et exprimés » (ibid., p. 161). Il importe donc d'accorder notre attention à ces institutions, car elles sont porteuses d'explications. Selon Stone (ibid. p. 162), les institutions peuvent être définies comme : « un corps cohérent de normes et de principes de comportements, de formes complexes de politique -symbolique-, de structures discursives et de rituels ». Ainsi donc, les institutions peuvent être concrètes, comme la Chambre des communes au Canada ou l'Assemblée nationale en France ou idéelles par exemple le néo-libéralisme économique. Mais les chercheurs utilisant cette approche ne forment pas un courant homogène et se divisent plutôt en trois variantes distinctes : historique, sociologique et de choix rationnel. Chacune des variantes définit différemment les institutions et

explique différemment leur rôle dans le développement des politiques publiques. Hall et Taylor (1997, p. 492) parlent même de cloisonnement, où chacune de ses approches se développe de façon complètement indépendante des autres en affinant son propre paradigme. Avant de présenter les différences entre ces trois variantes, rappelons que, bien qu'elles diffèrent sur plusieurs points, toutes trois cherchent « [...] à élucider le rôle joué par les institutions dans la détermination des résultats sociaux et politiques » (ibid., p. 469). Nous allons maintenant brièvement présenter chacune des trois écoles de pensées du néo-institutionnalisme : historique, sociologique et choix rationel.

Le néo-institutionnalisme historique s'est développé en réponse au behaviorisme et aux approches centrées sur la société civile (Lecours, 2002, p. 8). Cette déclinaison base son ontologie sur le fait que les décisions passées ont une incidence importante sur les acteurs au sein des institutions :

[...] les phénomènes sociopolitiques sont fortement conditionnés par des facteurs contextuels, exogènes aux acteurs, dont beaucoup sont de nature institutionnelle. En d'autres termes, les institutions, une fois créées, prennent vie et donnent lieu à des dynamiques et des situations qui, souvent, n'étaient pas voulues ou prévues par les acteurs (idem).

Le néo-institutionnalisme historique définit les institutions comme « les procédures, protocoles, normes et conventions officielles et officieuses inhérentes à la structure organisationnelle de la communauté politique ou de l'économie politique » (P. A. Hall et Taylor, 1997, p. 471).

Un des principaux concepts utilisés par l'approche néo-institutionnaliste historique est la dépendance au sentier (*path dependency*). Howlett et Ramesh (2003, p. 217) présentent ce concept comme le fait qu'une fois mis en place, un système tend à se perpétuer en limitant les choix possibles et en réduisant les forces qui permettrait de dévier de la trajectoire établie par le passé. En effet, une fois que la politique publique suit un « sentier », certaines options qui étaient auparavant disponibles ne le sont plus, conséquences des décisions prises, à moins de revenir en arrière, ce qui entraîne des coûts additionnels (matériels et politique). « Une fois la trajectoire mise en place, elle a tendance à se verrouiller dans l'état antérieur du système et dans le sens de sa dynamique³³ » (idem). Un autre aspect important de la dépendance au sentier est que « l'irréversibilité croît avec le temps » produisant ainsi un effet d'autorenforcement de plus en plus puissant avec le temps menant à des choix de plus en plus verrouillés envers les choix initiaux (Hassenteufel, 2008, p. 242).

Le néo-institutionnalisme sociologique de son côté part du principe que « [...] les institutions incarnent et reflètent des symboles et des pratiques culturelles tenaces qui façonnent les perceptions des acteurs et "informent" la reproduction institutionnelle » (Lecours, 2002, p. 9). Cette forme de néo-institutionnalisme provient de la théorie des organisations (idem). Les chercheurs associés à cette école définissent l'institution de façon plus globale que les deux autres néo-institutionnalismes (P. A. Hall et Taylor, 1997, p. 482). Pour eux, il faut « inclure non seulement les règles, procédures ou normes formelles, mais [aussi] les systèmes de symboles, les schémas cognitifs et les modèles moraux qui fournissent les "cadres de signification" guidant l'action humaine » (idem).

Selon les néo-institutionnalistes sociologiques, les changements de politiques publiques se produisent de façon graduelle et lente, car ils se produisent à travers un changement

³³ Notre traduction

dans le cadre cognitif associé aux institutions (Lecours, 2002, p. 9). En général, ces études cherchent à « expliquer pourquoi les organisations adoptent un ensemble donné de formes, procédures ou symboles institutionnels, en insistant sur la diffusion de ces pratiques » (P. A. Hall et Taylor, 1997, p. 482). Ils portent une attention particulière à l'influence des institutions sur le comportement, non seulement à travers les règles et conventions, mais surtout à travers les cadres cognitifs qu'elles imposent en limitant ce qu'on peut imaginer faire dans un contexte donné (ibid., p. 483). Ils expliquent les changements institutionnels non pas à travers une augmentation d'efficacité, mais par un renforcement de la légitimité sociale que l'institution confère à ses membres (ibid., p.484).

Finalement, le néo-institutionnalisme de choix rationnel trouve son origine dans l'étude des décisions du Congrès américain (ibid., p. 477). Ils voient l'institution comme les règles et les procédures qui balisent les débats et le comportement des acteurs politiques (idem). Ce sont en effet ces règles qui permettent d'expliquer les comportements des politiciens. En général, les travaux des néo-institutionnalistes de choix rationnel se penchent sur les institutions formelles comme « les législatures, les exécutifs, les bureaucraties et la formation de coalitions politiques » (Lecours, 2002, p. 9). Ces chercheurs ont importé plusieurs concepts de l'économie des organisations comme les droits de propriété et les coûts de transactions (P. A. Hall et Taylor, 1997, p. 477).

Les néo-institutionnalistes de choix rationnels présupposent que les acteurs se comportent de façon rationnelle, voire calculatrice, en fonction de leurs préférences et dans le but de maximiser leurs gains (ibid., p. 479). Les acteurs sont donc stratégiques dans leurs décisions et n'agissent pas dans le but de maximiser les résultats pour la collectivité (idem). Comme on le constate ici, contrairement aux néo-institutionnalistes historiques, qui rejetaient le mouvement behavioriste, les néo-institutionnalistes de choix rationnel fusionnent ces principes à l'analyse des institutions (Lecours, 2002, p. 9).

L'approche féministe

Contrairement aux approches néo-institutionnalistes qui tiennent leurs origines dans le milieu académique, l'approche féministe tient ses origines d'un mouvement social activiste. Ce mouvement social existe toujours, mais il est maintenant suppléé par les théories féministes des sciences sociales. En politiques publiques, cette approche a pour but de rectifier l'invisibilité des femmes dans les politiques publiques en étudiant l'expérience historique des femmes en tant que contributrices à tous les aspects de la vie sociale, politique et économique afin de démontrer que des résultats de recherche ou des politiques publiques proclamés comme universels sont souvent bien loin de l'être en occultant une réalité différente, celle des femmes (Hawkesworth, 1994, p. 97). Une des critiques principales portées par l'approche féministe est l'androcentrisme qui se retrouve au niveau des théories, des méthodologies et des résultats de travaux académiques. Selon Lamoureux & De Sève (1989, p. 21) l'androcentrisme se définit comme : « la valorisation de la seule expérience masculine et son érection en modèle universellement valable ». Selon Hawkesworth (1994, p. 111), au niveau des écrits académiques sur les politiques publiques, les chercheurs féministes se penchent sur plusieurs aspects :

Le domaine d'études politiques féministes comprend la critique des méthodologies de recherche, la prescription d'enquête et l'élaboration de politiques publiques sensibles au genre, l'examen du rôle des femmes dans l'élaboration, la fabrication, la mise en œuvre, et la sanction des politiques publiques, ainsi que des efforts soutenus pour envisager et

identifier les obstacles à la réalisation des politiques qui favorisent le bien-être et l'autonomie des femmes, remédier à la discrimination historique fondée sur le sexe, et de répondre aux besoins uniques associés aux rôles productifs et reproductifs des femmes dans les sociétés dominées par les hommes³⁴.

En utilisant le genre comme variable dans la mesure des effets des politiques publiques, les féministes ont produit une littérature critique des politiques publiques en démontrant l'androcentrisme des politiques publiques de redistribution, des modèles de processus de politiques publiques, des outils d'analyse et du paradigme de recherche dominant (ibid., p.105). Selon Hawkesworth (idem): « Parmi les plus connus de ces démonstrations de l'androcentrisme on trouve des études qui révèlent les privilèges genrés revenant uniquement aux hommes à partir de programmes prétendument non sexistes³⁵ » [voir (Johnston-Anumonwo, 1997; Rogalsky, 2010; Vincens, Vandersmissen et Thériault, 2007)].

Les féministes en administration publique se penchent aussi sur les effets de la présence de femmes dans la fonction publique. En rejetant d'emblée le modèle wébérien de bureaucratie neutre et impersonnelle, certaines études démontrent plutôt que le genre des personnes au pouvoir et les rôles stéréotypés associés aux genres ont des effets structurants sur les politiques publiques (Hawkesworth, 1994, p. 107). Certaines études produites par les tenants de l'approche féministe se penchent aussi sur l'impact des femmes dans le processus d'élaboration des politiques publiques sur le contenu final de ces politiques (ibid., p. 109). Finalement, les théoriciens du féminisme se penchent aussi sur l'étude des réseaux féministes de politiques publiques.

Approche cognitive

Tandis que l'approche par les réseaux se penche sur le lien entre les acteurs et leurs répercussions sur les politiques publiques, l'approche cognitive de son côté se penche sur l'impact des idées sur les politiques publiques. Selon cette approche, les politiques publiques ne sont pas seulement là pour résoudre des problèmes, mais elles servent aussi à « construire des cadres d'interprétation du monde » (Muller, 2000, p. 189). La politique publique est un lieu où se crée du sens, un espace de discours. L'approche cognitive se penche donc sur les idées, les croyances et les représentations sociales. Ces éléments sont plutôt ignorés par les autres approches. L'approche cognitive perçoit les politiques publiques comme des idées qui sont créées par les scripts cognitifs des acteurs qui y participent. Cette approche est très loin du modèle séquentiel, car elle ne s'intéresse pas aux étapes du cycle ni à la chronologie de ces étapes. Par contre, c'est à l'étape de la formulation qu'il est le plus aisé d'utiliser l'approche cognitive, car c'est à ce moment-là que les acteurs établissent les liens entre problèmes et solutions. Selon Muller (ibid., p. 193), cette approche se demande comment les acteurs font leurs choix.

Tout comme l'approche des réseaux, l'approche cognitive se décline de plusieurs façons. On y retrouve, entre autres, les référentiels de Muller et les paradigmes de Hall. Les référentiels sont un ensemble de normes et d'images de référence en fonction desquelles on définit l'action de l'État. Muller (2005, p. 172) définit le référentiel d'une politique publique comme: « une structure cognitive et normative qui intègre les croyances des agents dans un cadre plus large – sectoriel et/ou global ». Le référentiel se comprend par quatre niveaux de perception du réel: les valeurs (cadre global contenant les oppositions fondamentales par exemple bien/mal), les normes (l'écart

³⁴ Notre traduction

³⁵ Notre traduction

entre le réel perçu et le réel souhaité), les algorithmes (relations causales qui sont au cœur de l'action) et les images (images clairement associées à la politique publique) (ibid., p. 177). Ces quatre niveaux sont nécessaires pour documenter le référentiel. Il existe deux types de référentiels qui ensemble permettent d'expliquer les changements de politiques. Le niveau global et le niveau sectoriel. Les changements de politiques publiques s'expliquent à cause des tensions entre le poids des normes et des institutions et la liberté des acteurs qui leur permet de redéfinir ces structures. Selon Muller (ibid., p. 186) :

[...] le concept de référentiel permet de rendre compte de cette tension dans la mesure où il exprime à la fois les contraintes des structures – à travers un ensemble de cadres cognitifs et normatifs qui pèsent sur l'action des acteurs et limitent leur marge d'action – et le travail de production cognitive et normative de ces mêmes acteurs, qui leur permet d'agir sur les structures ;

Les paradigmes sont une autre forme de l'approche cognitive puisque les idées sont au centre de cette analyse. Ce sont les idées qui structurent les politiques publiques. Peter Hall reprend le concept de paradigme de Thomas Kuhn qui provient de la sociologie de la science, et l'applique aux politiques publiques (P. A. Hall, 1993, p. 279). Comme les référentiels, ce modèle tente d'expliquer le changement, elle le fait avec les « *paradigm shift* » (idem). Tout comme les changements de paradigmes en science, les changements de politiques publiques sont causés par une accumulation d'anomalies et d'apprentissages qui force les acteurs à changer de paradigme (ibid., p. 280). Hall identifie trois niveaux de changements qui sont de plus en plus importants. Il explique les changements de politiques publiques par le fait que les incohérences du paradigme affaiblissent les politiques publiques qui sont basées sur celui-ci, les rendant par le fait même plus susceptibles aux changements.

L'approche cognitive permet de mettre au jour les motivations sociétales qui peuvent aider à expliquer les politiques publiques. Elle permet aussi d'expliquer le changement et prend en compte non seulement les idées, mais parfois, comme à l'aide des référentiels, elle permet aussi d'incorporer certains aspects des institutions. Il demeure par contre certaines omissions dans cette approche. Par exemple, elle n'explique pas l'origine des scripts cognitifs et ne fournit par ailleurs pas le moyen de bien les identifier. Il faut aussi considérer le danger que peut représenter le fait de surestimer l'importance des idées. Néanmoins, elle offre l'avantage de se pencher sur les idées, un élément largement ignoré par les autres approches des politiques publiques.

L'approche cognitive nous semble très complexe, mais pleine de sens. Il s'agit selon nous d'une façon novatrice d'aborder les politiques publiques non pas seulement comme résolution de problèmes, mais comme structure de sens. Cela pourrait entre autres s'avérer utile pour expliquer l'inaction de l'État dans certains domaines de politique publique (si l'on considère que les politiques publiques sont ce que les autorités publiques décident de faire ou de ne pas faire). Par contre, l'approche ne donne pas de clé pour décoder la réalité, et donc appliquer cette approche nous semble un défi important au niveau de l'analyse et de l'affectation de sens aux politiques publiques.

Comparaison de politiques publiques

Maintenant que nous avons présenté plusieurs approches d'analyse des politiques publiques, nous allons présenter la littérature permettant de mieux cerner la comparaison des politiques publiques. Qu'est-ce que la comparaison de politiques publiques? D'après Sartori (1991, p. 243), il s'agit d'une méthode de recherche qui se

caractérisé par l'étude de caractères distinctifs de certains cas. Selon Mévellec (2005), pour comparer les politiques publiques, il faut identifier des cas comparables et en identifier les similitudes et les différences.

Nous nous demandons alors, quelle est l'utilité de la comparaison de politiques publiques? La comparaison permet de « [...] mettre en lumière les tensions, conflits et compromis qui, tout à la fois, impulsent des changements dans les dispositifs publics et se nourrissent des tentatives de réforme » (Lanciano-morandat et Verdier, 2004, p. 380). De l'avis de Lima & Steffen (2004, p. 342), la comparaison aide à mettre au jour l'influence de variables spécifiques sur une politique donnée. De plus, selon Hassenteufel (2005, p. 114), la comparaison permet de « [...] porter un regard décentré sur sa propre réalité nationale, en questionnant des éléments qui peuvent paraître évidents d'un point de vue strictement interne [...] ». Pour Sartori (1991), il existe deux raisons principales de faire de la comparaison. Pour les praticiens, la comparaison permet d'apprendre de l'expérience des autres (ibid., p. 245). Pour les chercheurs, il s'agit d'une façon de contrôler l'effet de variables (ibid., p. 244). Selon lui, c'est là une façon pour les chercheurs de vérifier leurs hypothèses. Lima & Steffen (2004, p. 342) abondent dans le même sens et affirment que « la comparaison internationale devient un moyen permettant d'identifier l'influence de telle ou telle variable, généralement liée au système politique, sur un phénomène ». Finalement, Hassenteufel (2005, p. 114) propose d'inclure la comparaison dans la construction d'un projet de recherche visant à expliquer des phénomènes :

Utilisée de manière plus inductive, la démarche comparative, dans la mesure où elle conduit à mettre en évidence des ressemblances et/ou des dissemblances, conduit aussi, en quelque sorte « naturellement », à formuler des hypothèses explicatives. La comparaison inductive n'est pas seulement description, elle est aussi explication (ou plutôt tentative d'explication).

Maintenant que nous avons présenté l'utilité de la méthode comparative, voyons comment elle peut se mettre en place. Les différents auteurs étudiés sont d'accord sur le fait qu'il faut tout d'abord identifier des cas qu'il est possible de comparer. Pour Lima & Steffen (2004, p. 346), il s'agit là d'un aspect crucial de la recherche. Pour ce faire, Sartori (1991, p. 246) suggère d'identifier entre les divers cas, les aspects (« propriétés ou caractéristiques³⁶ ») qu'il est possible de comparer et ensuite d'identifier les aspects qu'il est impossible de comparer : « l'essentiel est - qu'il soit rappelé - que ce qui est comparable soit établi en posant la question dans sa bonne et due forme, qui est: comparable à **quel égard?**³⁷ » (ibid., p. 247, emphase dans l'original). Pour Steffen (2004, p. 394), il faut « [...] tracer des frontières et sélectionner les sous-secteurs entrant effectivement dans le champ de l'analyse, en tenant compte du fait que leur organisation et rattachement institutionnel peuvent varier selon les pays ». De leur côté, Baumgartner, Green-Pedersen, & Jones (2006, p. 962) suggèrent une façon différente de faire de la comparaison de politiques publiques. Plutôt que de trouver des cas différents à analyser, ils proposent la comparaison de « policy dynamics » qui se penche sur une politique particulière pendant une longue période de temps et la compare à elle-même à différents moments de cette période.

Dans tous les cas, pour organiser la comparaison, il faut identifier des concepts à comparer. Sartori (1991, p. 254) suggère de relier l'universel au particulier en établissant des catégories permettant d'organiser les faits comparés. Il rappelle que « [...] afin de

³⁶ Notre traduction

³⁷ Notre traduction

rendre un concept plus général, à savoir [sic] d'augmenter sa capacité de déplacement, nous devons réduire ses caractéristiques ou propriétés [...] pour en faire un concept plus spécifique (contextuellement adéquat), il faut augmenter ses propriétés ou caractéristiques³⁸ ». Dans la même veine, Steffen (2004, p. 397) nous rappelle, à travers ses propres travaux sur la comparaison internationale des politiques de lutte contre le SIDA, qu'il faut « ramener la richesse empirique multiforme à des catégories homogènes, comparables à travers les politiques nationales » et de construire de « grandes catégories permettant de classer les multiples mesures recensées ». Pour ce qui est du « terrain » de la recherche, Hassenteufel (2005, p. 119) attire notre attention sur le fait qu'il est crucial de se construire et d'utiliser « [...] la même grille d'analyse sur le même type de terrain en recueillant le même type de données » pour tous les cas. Dans le cas spécifique d'une comparaison de l'émergence d'une politique, Smith (2000, p. 9) indique qu'il est important d'observer les interactions et les interdépendances entre les acteurs puisqu'elles structurent les conflits ou la coopération qui sont à la base de cette émergence.

Pour conclure la section de notre revue de littérature sur la comparaison de politiques publiques, nous aimerions présenter quelques pièges de la démarche comparative révélés par nos lectures. Kaufmann, Jemelin, Pflieger et Pattaroni (2008) nous préviennent que bien qu'il existe plusieurs études comparatives ayant pour but de déterminer des pratiques d'excellence qui pourraient être utilisées par les administrations publiques dans leur développement de politiques de transports, ces études ne sont pas vraiment transférables, car elles font abstraction des conditions de transférabilité. Ils recommandent donc, afin de permettre cette transférabilité, d'étudier les origines des politiques pour en comprendre le contexte (idem). Mévellec (2005, p. 38) affirme en effet que « [l]'analyse comparée est un exercice à risque », mais que ces risques sont en général assimilables aux risques de toutes les recherches en sciences sociales. Elle fait la recommandation suivante :

[T]out comme le chercheur doit toujours chercher à dépasser le sens commun, le comparatiste doit se garder d'une comparaison spontanée. Dans les deux cas, seule une construction théorique de l'objet de recherche et d'un cadre d'analyse stabilisé, permet d'assurer la scientificité de la démarche (idem).

De son côté, Hassenteufel (2005, p. 117) nous met en garde contre quatre types très répandus de comparaisons erronées, la « comparaison factice », les « comparaisons à distance », les « comparaisons réductrices » et la « comparaison biaisée ». La « comparaison factice » est celle qui n'a de comparaison que le nom. Elle présente bien de multiples cas, mais ne réussit pas à les comparer. Les « comparaisons à distance » sont celles où le chercheur s'est borné à comparer des éléments documentaires sans jamais aller sur le terrain. Les « comparaisons réductrices » sont celles où l'on ne fait que comparer entre eux des éléments quantitatifs sans explorer la raison de leurs différences. La « comparaison biaisée » est celle qui ne vient que prouver une hypothèse faite a priori de l'enquête. Bien que ces pièges soient importants, nous considérons tout de même qu'il est possible, en utilisant une démarche inductive, de mener à bien une comparaison qui ait de la validité scientifique et qui fasse progresser notre compréhension des faits. Comme pour le cas de Steffen (2004, p. 411) contrairement à ce que l'on croit généralement, les faits ne parlent pas d'eux-mêmes, mais le « détour par la comparaison » peut permettre de dévoiler la signification véritable de ces faits. Nous croyons aussi que la comparaison force à la construction d'un objet de recherche de

³⁸ Notre traduction

manière claire et précise dans le but de pouvoir, au bout du compte, identifier les composantes qui seront comparables.

Méthodologie et présentation des terrains de recherche

Nous nous intéressons à mieux comprendre la réalité des ménages non motorisés et la prise en charge de leurs besoins spécifiques par les politiques de transports relatives à la dépendance automobile. Nous désirons appréhender la manière dont sont représentés ces usagers et leurs défis particuliers dans diverses politiques publiques, mais aussi comment ces usagers perçoivent les services qui leur sont proposés et à quel point la dépendance automobile affecte leur quotidien (tant pour la dimension territoriale qu'individuelle). Nous interrogerons les politiques publiques afin de déterminer à quelles difficultés elles répondent, comment elles représentent les ménages non motorisés et la dépendance automobile et quelle priorité elles leur accordent en relation avec leurs autres objectifs afin d'orienter leurs actions.

À cette fin, nous prenons en compte deux régions métropolitaines dans des contextes différents et les comparons entre elles sous plusieurs angles. Nous portons notre lentille sur des régions plutôt que des villes, car, comme le rappelle Dupuy (1999, p. 15): «[...] la dépendance ne sera donc pas celle d'un espace géographique limité, par exemple une ville, mais concernera un ensemble géographique beaucoup plus large, tout l'espace desservi par un système automobile.»

Plusieurs critères nous ont guidés dans la sélection de ces agglomérations. Inscrivant ce projet dans une tradition wébérienne de la comparaison (Ragin et Zaret, 1983), nous avons identifié des idéaux types basés sur des concepts généraux, que nous mettrons en relation lors de la comparaison. Comme Weber l'affirme, les idéaux types sont indispensables à la comparaison: «[...] les idéaux types] sont utilisés comme instruments conceptuels pour la comparaison et la mesure de la réalité ils sont indispensables à cette fin» (1949, p. 97). Nous avons identifié plusieurs critères susceptibles d'influencer la dépendance automobile et qu'il serait intéressant de comparer.

À cette étape préliminaire de notre projet de recherche, nous avons retenu deux critères: le contexte géographique continental et le type de technologie de transport collectif utilisé comme épine dorsale du système. Pour chacun des critères, nous avons développé des idéaux types contrastés. Nos idéaux types sont:

- agglomération nord-américaine | agglomération européenne;
- agglomération tramway | agglomération autobus;

Nous avons ensuite sélectionné des agglomérations pouvant bien être cadrées par chacun de nos idéaux types.

En fin de compte, nous avons sélectionné les agglomérations de Québec (Québec) en Amérique du Nord et de Strasbourg (France) pour l'Europe. Ces régions s'inscrivent dans nos idéaux types et permettent de réaliser des comparaisons à plusieurs niveaux:

- **Taille** - Québec et Strasbourg sont de taille comparable avec une moyenne de 500 000 habitants dans leurs agglomérations respectives, il s'agit donc de deux villes moyennes.
- **Géographie** - Nous étudierons deux continents et quatre contextes nationaux: l'Amérique du Nord représenté par le Canada et l'Europe représenté par la

France. Ces territoires contrastés permettent d'explorer les liens entre organisation territoriale et mobilité.

Idéal-type: agglomération nord-américaine | agglomération européenne

- Type de **technologie de transport collectif** - Une ville utilise exclusivement l'autobus dans son offre de transport collectif (Québec). Tandis que l'autre a plutôt misé sur le tramway comme épine dorsale du système de transport collectif (Strasbourg).

Idéal-type: agglomération tramway | agglomération autobus

Dans le cadre d'un projet comparatif, l'appareillage méthodologique est de première importance (Hassenteufel, 2008). Il se présente en trois séquences. Il s'agit dans un premier temps d'identifier les éléments de comparaison (variables/indicateurs) grâce à une revue de la littérature détaillée portant sur la dépendance automobile et les ménages non motorisés (présenté brièvement ci-haut). Nous avons ensuite mené une étude de cas dans les deux agglomérations mentionnées. Cette étude de cas sera basée sur des entretiens semi-dirigés seront menés auprès représentants des ménages non motorisés. Les entretiens visent principalement à saisir les pratiques de mobilité et les problèmes rencontrés ainsi que l'exclusion sociale perçue ou non. Ils permettent aussi de mieux saisir la perception et l'évaluation des politiques existantes spécifiques de chacune des villes et les problèmes perçus par les ménages non motorisés.

Notre recherche met en œuvre un dispositif d'enquête de méthodes mixtes, une approche qui prend en considération les données recueillies à partir d'un point de vue quantitatif (données sur la dépendance automobile) ainsi que d'un point de vue qualitatif (perception des ménages non motorisés et politiques publiques) (Johnson, Onwuegbuzie et Turner, 2007). Nous ne présentons dans ce rapport préliminaire que quelques analyses de type qualitatives.

Recrutement de répondants

Dans cette phase de la recherche, nous nous sommes intéressés à recueillir la perception et les suggestions des ménages non motorisés dans les deux villes. Nous avons effectué environ 30 interviews dans la région de la capitale nationale du Québec et la région de Strasbourg Eurométropole. Afin de recruter des participants, nous avons utilisé l'Internet combiné avec la méthode boule de neige. En utilisant Facebook, nous l'avons signalé à l'aide d'une page Web décrivant l'étude et les différents types de participants recherchés. Nous avons ensuite demandé à des amis situés dans ces deux régions de partager cette page Web sur leur réseau social personnel. À travers ce moyen technique, certains amis de nos amis, qui nous sont pourtant inconnus, ont donc répondu à cette enquête.

Dans les deux villes, nous avons aussi identifié des organismes travaillant auprès de personnes ayant des problèmes de mobilité, dont les ménages non motorisés. Nous avons contacté ces organismes, et leur avons présenté notre recherche et demandé leurs collaborations afin d'identifier des ménages non motorisés disposés à nous rencontrer. Suite à chaque entretien, nous avons aussi demandé aux personnes rencontrées si elles pouvaient nous conseiller d'autres personnes à rencontrer (méthode d'échantillonnage boule de neige). Afin de maximiser la collaboration avec les organismes représentant les ménages non motorisés, nous avons proposé de produire un rapport préliminaire qui leur est expressément destiné à la suite des recherches de terrain (ce rapport).

Finalement, nous avons aussi posé des affiches présentant la recherche dans des endroits stratégiques où des usagers de transport collectifs se trouvent. Comme le présente la Figure 4, les divers mécanismes de recrutement ont porté fruit.

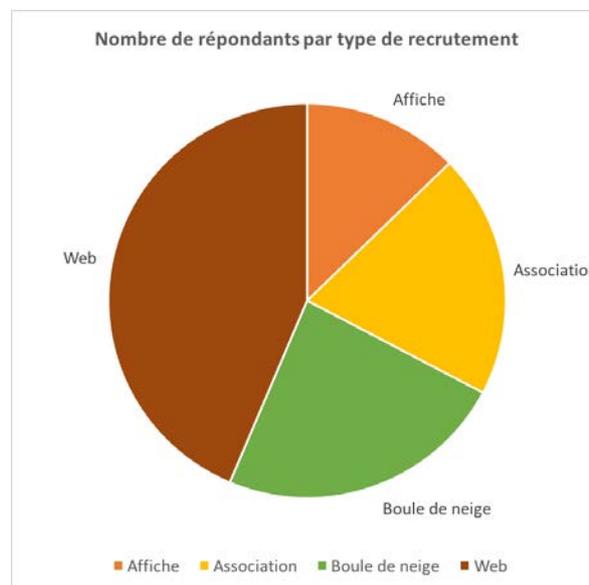


Figure 4 - Type de recrutement des répondants

Composition des échantillons

L'ensemble de notre échantillon a été établi au hasard, mais nous recherchions également une diversité des situations, type de ménage, niveau de revenu, genre, afin de recueillir différentes perspectives. Nos échantillons sont somme toute très variés et sont comme le démontre la Figure 5. De plus, comme le démontrent les Figure 6 et Figure 7 les deux échantillons sont assez similaires donc assez comparables entre les deux villes, demeurant diversifiés malgré des compositions un peu différentes.

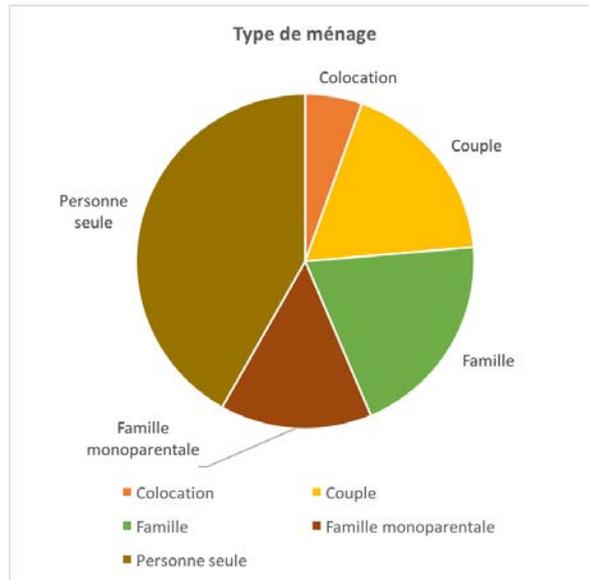


Figure 5 - Type de ménage

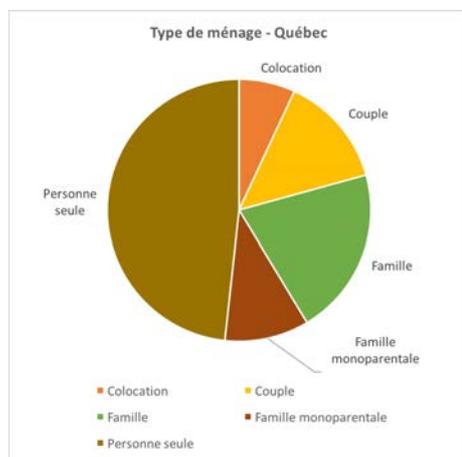


Figure 6 - Type de ménages à Québec

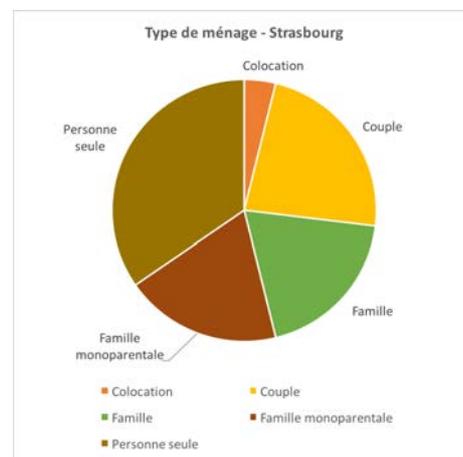


Figure 7 - Type de ménages à Strasbourg

Notre échantillon est surreprésenté au niveau des femmes, mais nous estimons qu'il ne s'agit pas en soit d'un problème puisque celles-ci sont peut-être aussi plus présentes au sein des ménages non motorisés.

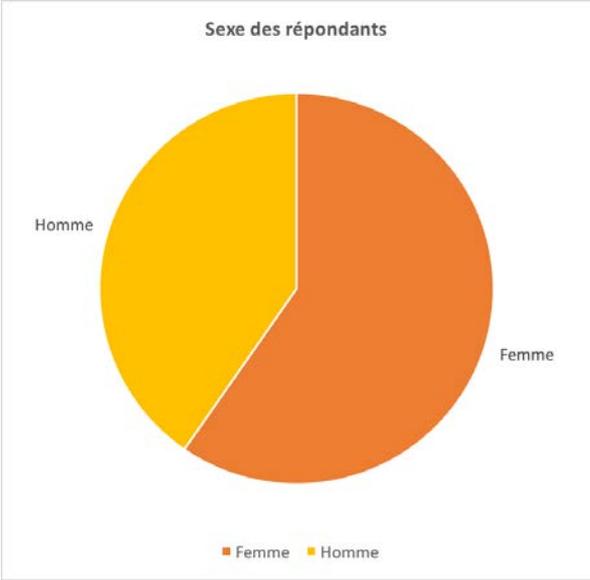


Figure 8 - Sexe des répondants

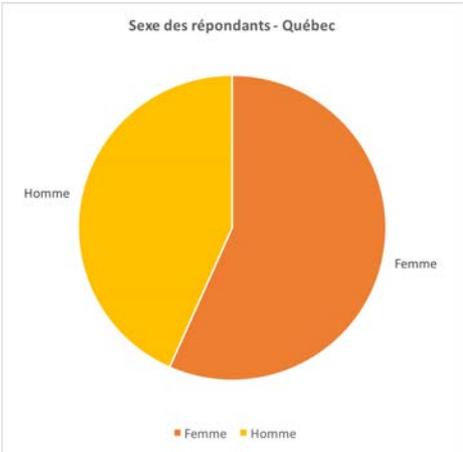


Figure 9 - Sexe des répondants à Québec

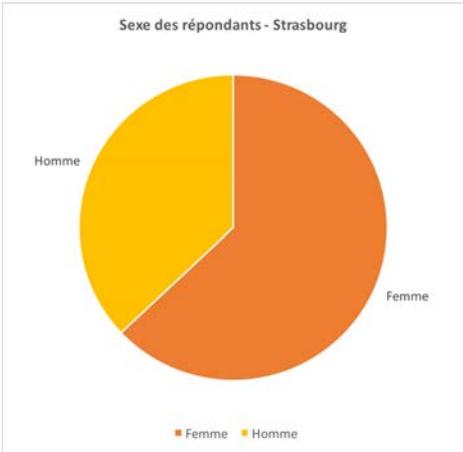


Figure 10 - Sexe des répondants à Strasbourg

Afin de calculer le niveau de vie des participants et de comparer entre la France et le Canada, nous avons utilisé l'échelle d'équivalence de l'OCDE. Nous avons divisé le revenu total du ménage par unité de consommation (uc) en utilisant la formule : « qui attribue 1 uc au premier adulte du ménage, 0,5 uc aux autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 uc aux enfants de moins de 14 ans » (Insee, 2016). On obtient alors le revenu par unité de consommation en divisant le revenu total par la somme des uc du ménage. Nous avons ensuite divisé ces résultats en 3 tiers et assignée au premier tiers le niveau modeste au 2^e tiers le niveau intermédiaire et au 3^e tiers le niveau aisé. Ce qui donne les échelles de niveau de vie représentées au Tableau 2.

Tableau 2 - Équivalence niveau de vie par pays, revenu / uc

Niveau de vie	Canada	France
Modeste	< 30 000 \$	< 15 800 €
Intermédiaire	[30 000 \$ - 50 000 \$]	[15 800 € - 25 230 €]
Aisé	> 50 000 \$	> 25 230 €

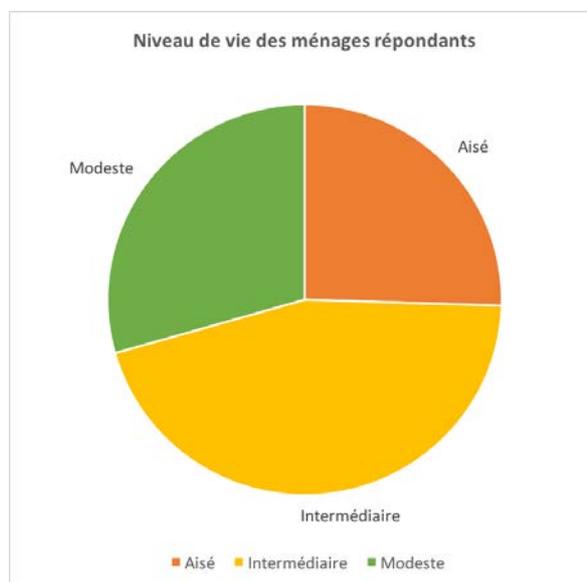


Figure 11 - Niveau de vie des ménages répondants

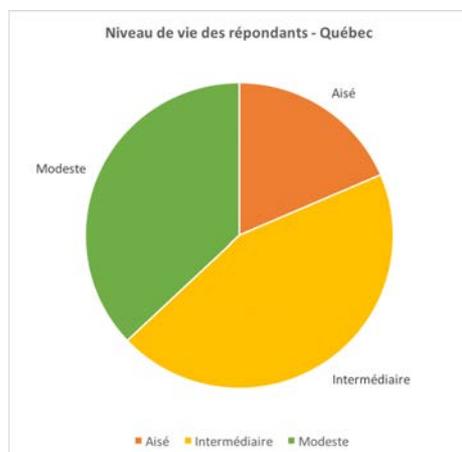


Figure 12 - Niveau de vie des ménages à Québec

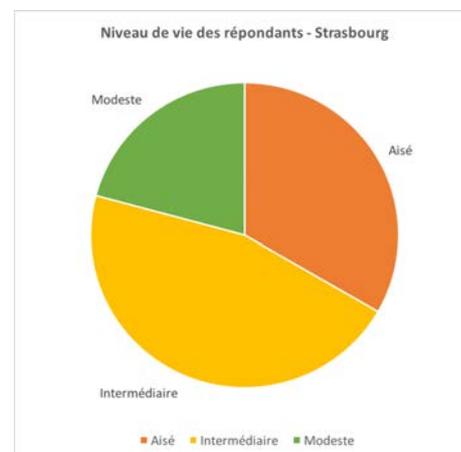


Figure 13 - Niveau de vie des ménages à Strasbourg

Une majorité des répondants n'ont pas d'abonnement mensuel au service de transport collectif (voir Figure 14). Mais c'est le fruit d'une importante différence entre les échantillons de Québec qui est majoritairement composé de répondants ayant un abonnement mensuel (voir Figure 15) tandis que c'est l'inverse à Strasbourg (voir Figure 16).

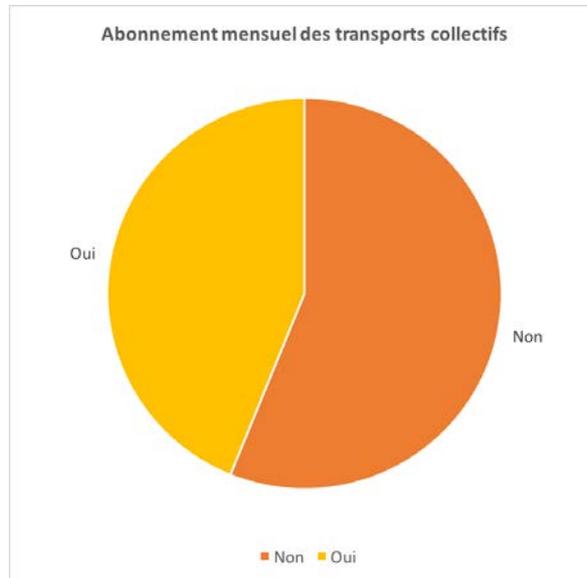


Figure 14 - Possède un abonnement des transports collectifs

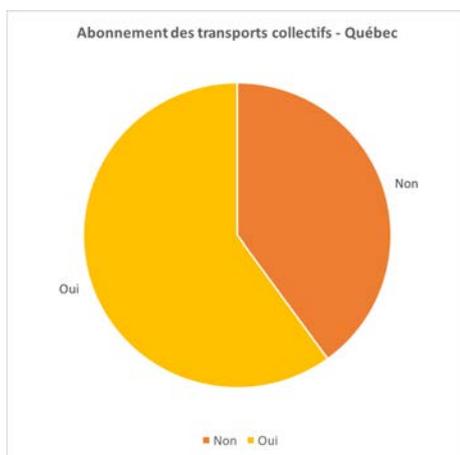


Figure 15 - Abonnement des transports collectifs à Québec

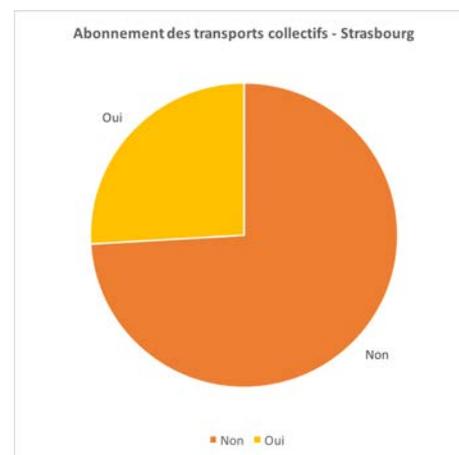


Figure 16 - Abonnement des transports collectifs à Strasbourg

Comme le démontrent les Figure 17, Figure 18 et Figure 19, l'échantillon est également partagé entre membres et non-membres du service d'autopartage³⁹

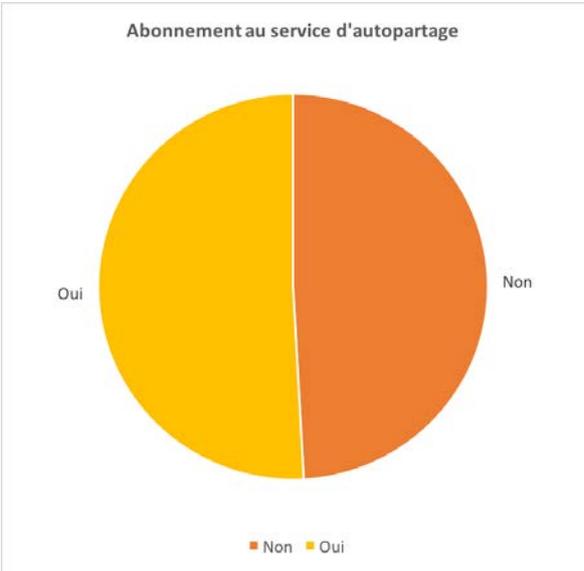


Figure 17 - Abonnement au service d'autopartage

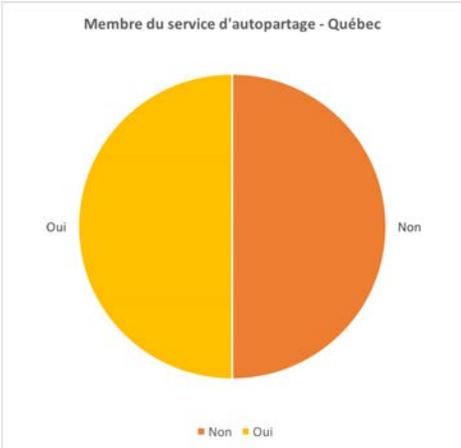


Figure 18 - Abonnement au service d'autopartage à Québec

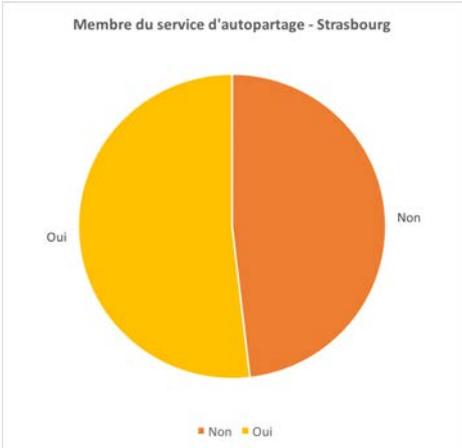


Figure 19 - Abonnement au service d'autopartage à Strasbourg

³⁹ Services d'autopartage nommés Communauto à Québec et Citiz à Strasbourg

Dans les deux villes, une majorité des répondants sont locataires de leur logement en proportion très similaires (voir Figure 20, Figure 21 et Figure 22).

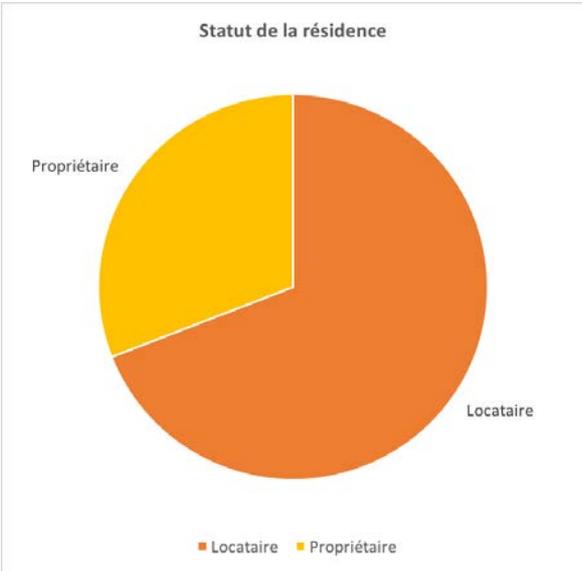


Figure 20 - Statut de la résidence

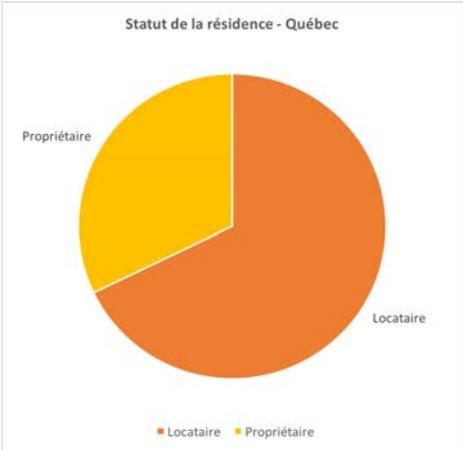


Figure 21 - Statut de la résidence à Québec

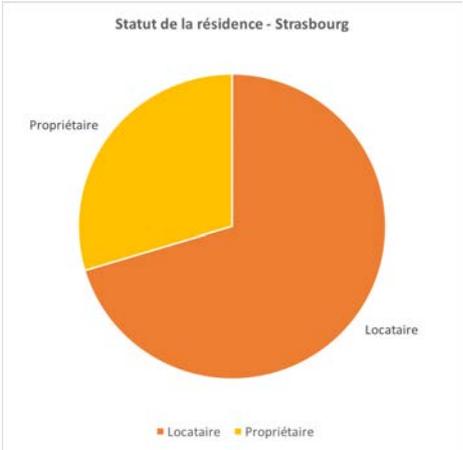


Figure 22 - Statut de la résidence à Strasbourg

Comme le démontre la Figure 23, une majorité des répondants ont entre 18 et 40 ans, suivi du groupe des 41 à 64 ans et finalement d'une petite proportion de personnes âgées de 65 et ans et plus, ce tant à Québec (voir Figure 24) qu'à Strasbourg (voir Figure 25).

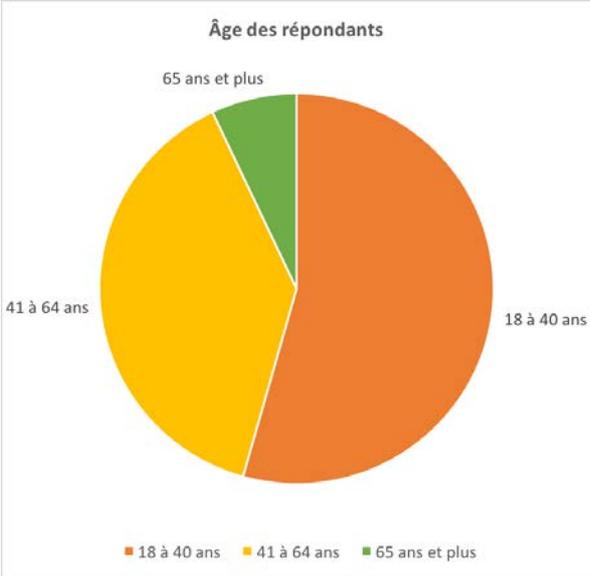


Figure 23 - Âge des répondants



Figure 24 - Âge des répondants à Québec

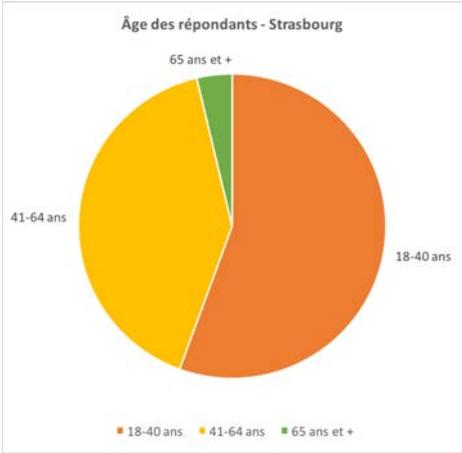


Figure 25 - Âge des répondants à Strasbourg

Géographie des échantillons

La plus grande différence entre nos deux échantillons est de l'aire couverte par les lieux de résidence des ménages non motorisés. Comme on peut le voir sur la Figure 26 et la Figure 27 (qui utilisent la même échelle de 2 cm = 5 km), les ménages de l'échantillon Québec sont beaucoup plus dispersés sur une vaste zone. En fait, l'aire de notre échantillon de Québec est 15 fois plus grande que celle de notre échantillon Strasbourg. Ceci est facilement expliqué par la différence de densité construite entre les deux villes et nous allons examiner cette question plus en détail une fois que nous recueillons des données quantitatives afin de comparer la dépendance de la voiture dans les deux régions. Dans la Figure 28 nous présentons une vue rapprochée avec une échelle plus petite afin de bien voir que la répartition des répondants est tout de même variée.

Tableau 3 - Comparaison de l'aire des échantillons

Aire de l'échantillon	Québec	Strasbourg	Écart
	274 km ²	18 km ²	± 256 km ²

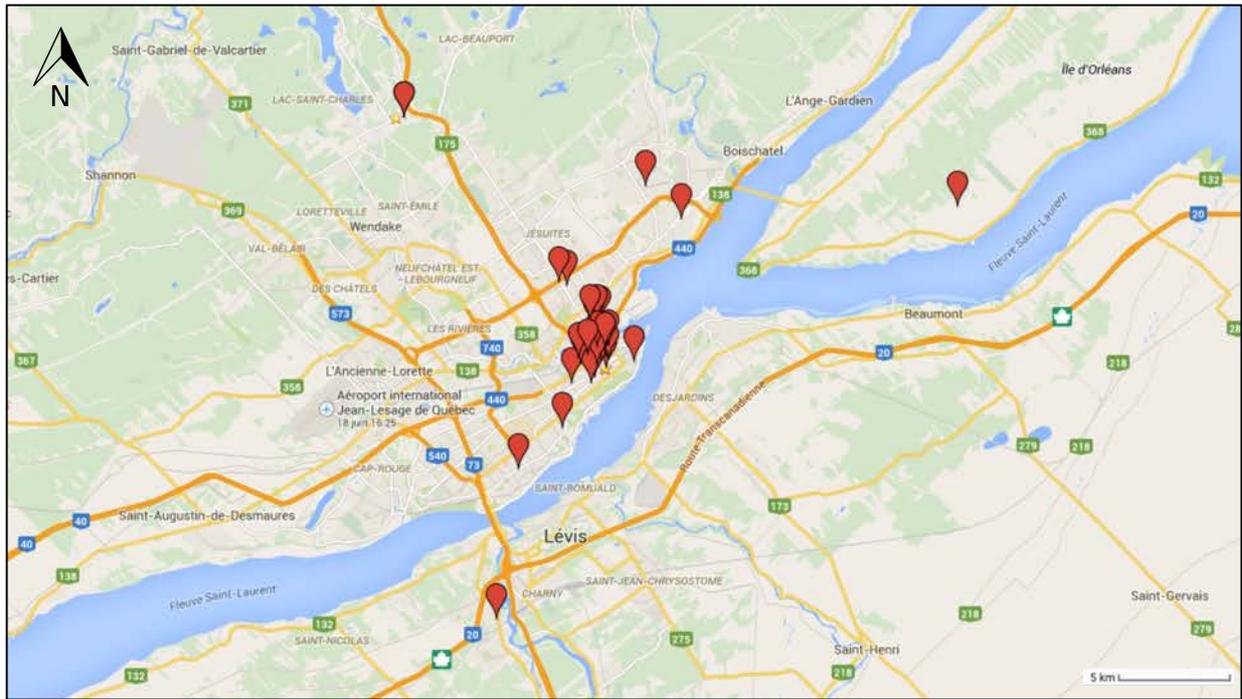


Figure 26 - Carte de la résidence des ménages non motorisés rencontrés à Québec⁴⁰

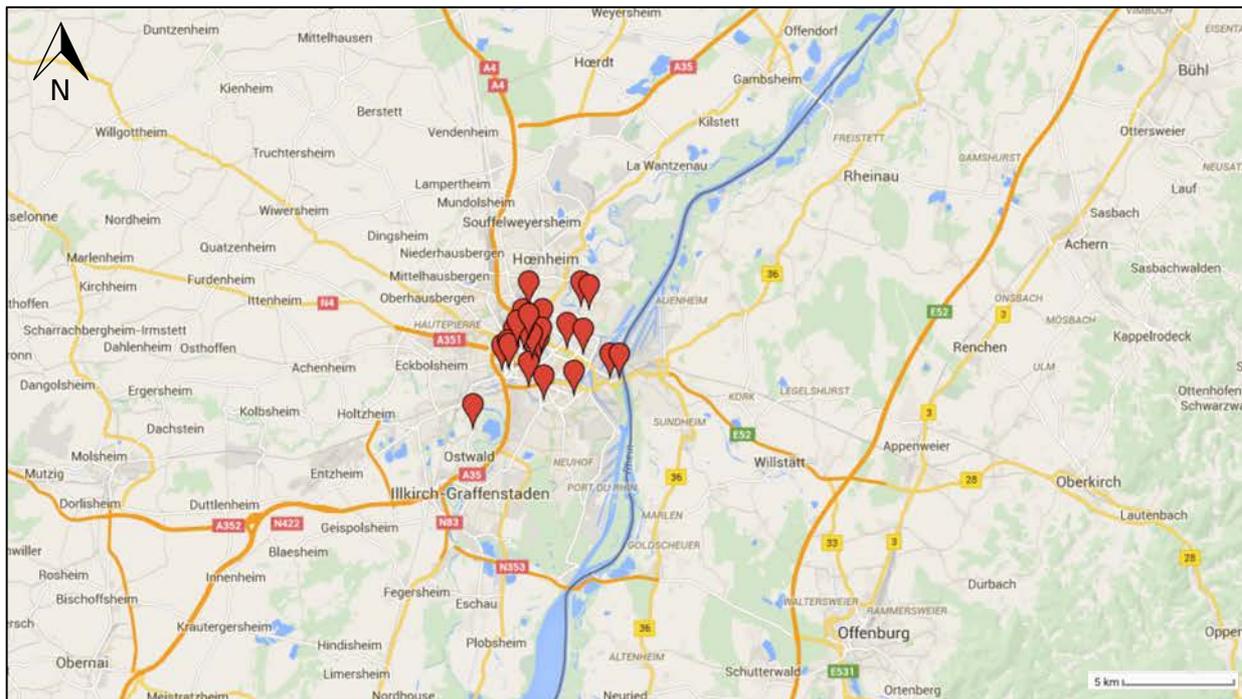


Figure 27 - Carte de la résidence des ménages non motorisés rencontrés à Strasbourg⁴¹

⁴⁰ Source : Google Maps

⁴¹ Source : Google Maps

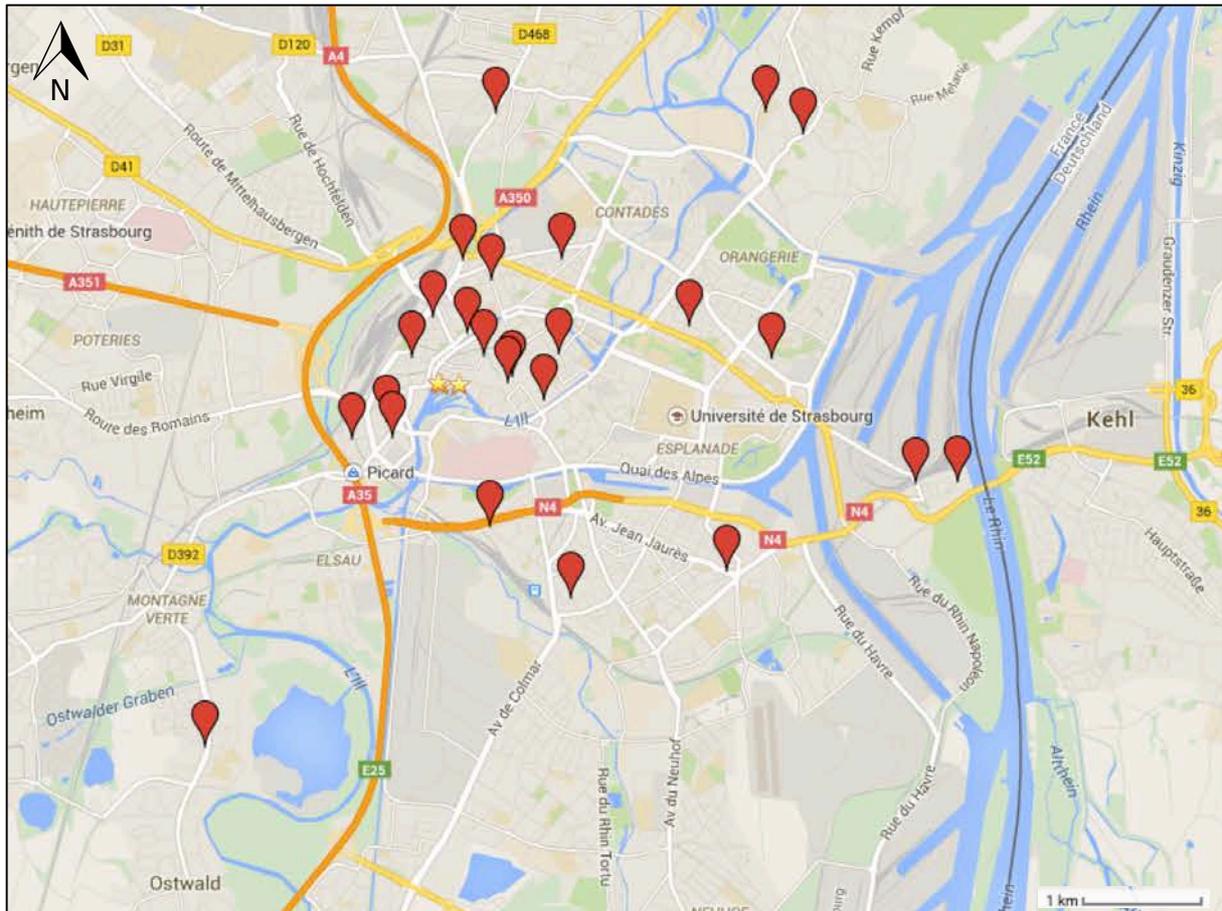


Figure 28 - Vue rapprochée de la carte de la résidence des ménages non motorisés rencontrés à Strasbourg⁴²

⁴² Source : Google Maps

Analyse des données qualitatives

La première série d'analyse lexicométrique qui a permis de produire ce rapport préliminaire de thèse se base sur une analyse de discours à l'aide du logiciel IRaMuTeQ (Ratinaud et Déjean, 2009). Ce logiciel code source accessible utilise la méthode dite ALCESTE ou Analyse des Lexèmes Cooccurrents dans les Énoncés Simples d'un Texte développée par Reinert (1983; 1990, 2000).

Afin de pouvoir réaliser cette analyse, nous avons retranscrit tout le contenu des entretiens réalisés à Québec et à Strasbourg. Le contenu de ces entretiens a été structuré en caractérisant le discours avec les variables sociodémographiques ainsi que la question spécifique du guide d'entretien. Par exemple, toutes les réponses à la question 1 : « Qu'évoque pour vous la dépendance automobile ? » sont regroupées en un seul corpus de « discours » qui est ensuite analysé avec le logiciel et chaque réponse est associée à l'âge, le sexe, le niveau de vie, etc. de l'individu qui répond.

Originellement l'apanage des recherches quantitatives, l'analyse de contenu (discours) est de plus en plus utilisée pour les recherches qualitatives (Hsieh et Shannon, 2005, p. 1278). La méthode conventionnelle d'analyse du discours permet d'obtenir de l'information provenant directement des participants sans leur imposer des catégories préconçues (ibid. p. 1279). Ce genre d'études est d'ailleurs utilisé dans l'analyse de politiques et en études urbaines [par exemple : (Darcy, 1999; Farrelly et Sullivan, 2010; Marston, 2004; Salskov-Iversen, 1997; Skillington, 1998; Stenson et Watt, 1999)]. Nous utiliserons aussi cette technique dans la portion analyse des politiques qui suivra ce travail initial.

Premiers résultats

Dans cette section, nous présentons nos premiers résultats basés sur l'analyse des réponses reçues au cours de nos entretiens qualitatifs.

Exclusion sociale

Après avoir brièvement décrit l'exclusion sociale liée à la mobilité, nous avons demandé à chacun de nos répondants s'ils percevaient cette forme d'exclusion. Malheureusement, une majorité des personnes interrogées disent subir cette forme d'exclusion (voir Figure 29). Par contre, nous percevons une différence majeure entre les deux échantillons quant à savoir si l'exclusion sociale liée à la mobilité existe dans leur région. Les deux villes semblent être en désaccord et cette différence est significative⁴³. Comme le démontre la Figure 30, une grande majorité des participants à la ville de Québec a constaté que diverses formes d'exclusion sociale liés à la mobilité des ménages non motorisés existaient dans leur région tandis qu'à Strasbourg (voir Figure 31) moins de la moitié des participants ont estimé que l'exclusion sociale liée à la mobilité existait dans leur région. Cela peut être lié à certaines différences démographiques entre les deux échantillons et ne signifie pas que l'exclusion sociale est nécessairement plus perçue à Québec qu'à Strasbourg en général.

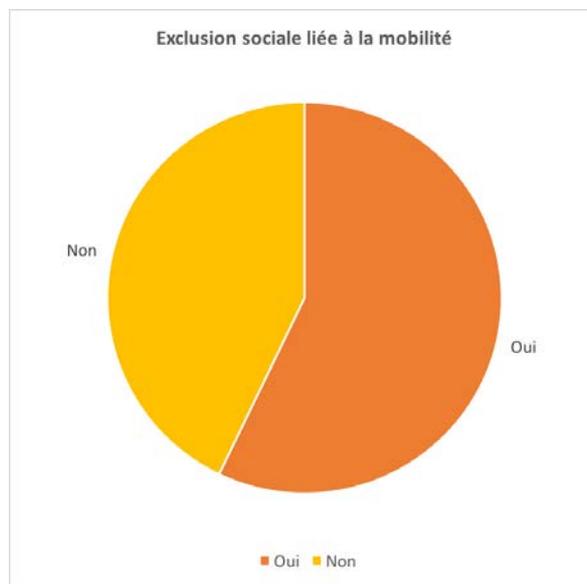


Figure 29 - Exclusion sociale liée à la mobilité

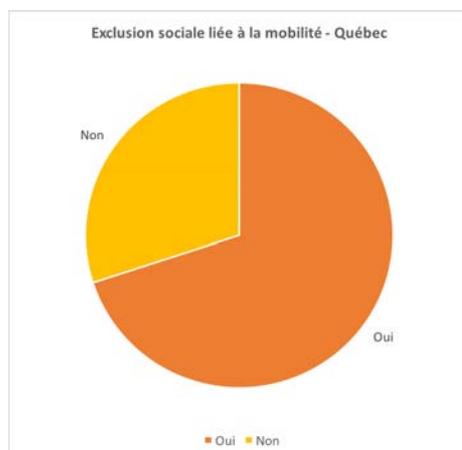


Figure 30 - Exclusion sociale liée à la mobilité à Québec

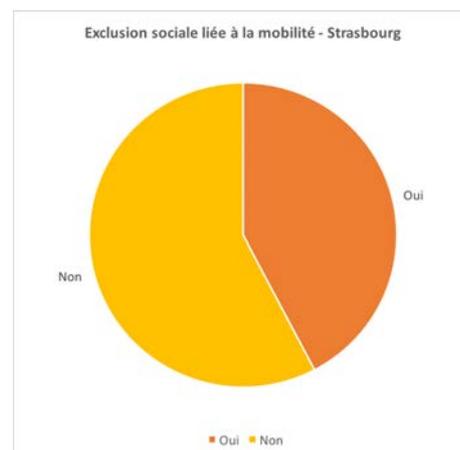


Figure 31 - Exclusion sociale liée à la mobilité à Strasbourg

⁴³ Le test Khi-deux de Pearson indique une signification approximative de 0,037. Une valeur inférieure à 0,05 est considérée significative.

Lorsque l'on analyse la réponse à cette question en la combinant aux variables sociodémographiques, on s'aperçoit aussi que l'exclusion sociale tend à décroître de façon significative⁴⁴ avec le niveau de vie du ménage tel que démontré à la Figure 32. En effet, 80 % des ménages ayant un niveau de vie modeste perçoivent l'exclusion sociale tandis que 69 % des ménages ayant un niveau de vie aisé n'en perçoivent pas.

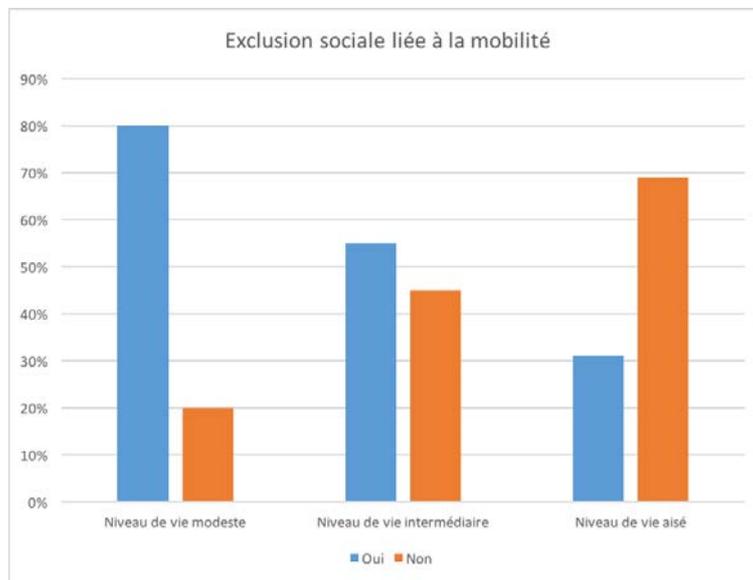


Figure 32 - Exclusion sociale liée à la mobilité selon le niveau de vie du ménage

Mais comme le démontrent les Figure 33 et Figure 34, cette différence est plus marquée pour les ménages résidents à Québec que ceux vivant à Strasbourg.

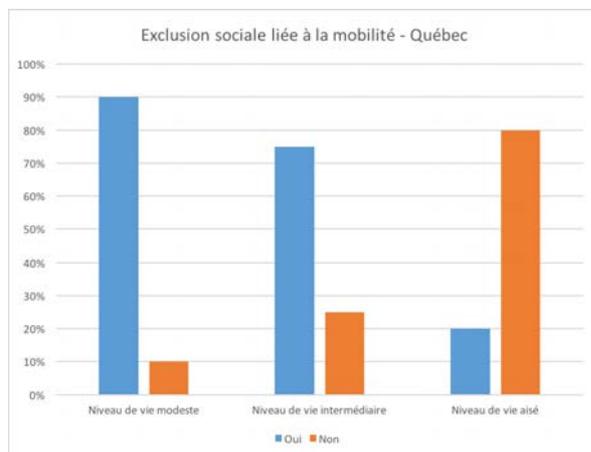


Figure 33 - Exclusion sociale et niveau de vie à Québec

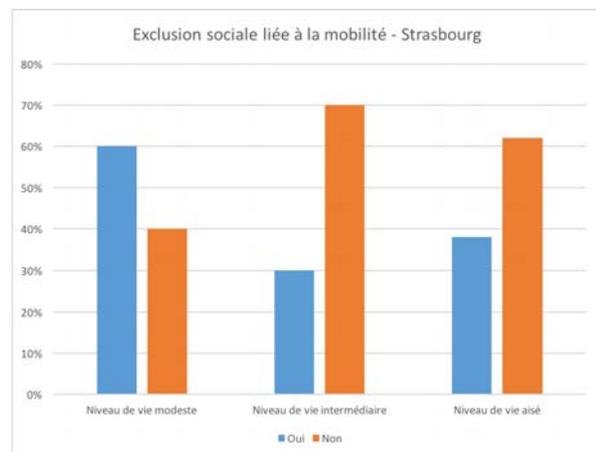


Figure 34 - Exclusion sociale et niveau de vie à Strasbourg

⁴⁴ Le test Khi-deux de Pearson indique une signification approximative de 0,032 pour l'ensemble et encore plus pour Québec 0,018. Plus la valeur est petite, plus la corrélation est significative.

Nous remarquons aussi que la perception de l'exclusion sociale liée à la mobilité varie de façon significative⁴⁵ en fonction niveau de scolarité⁴⁶. Par exemple, les titulaires d'une maîtrise (master) ou d'un doctorat sont le seul groupe dont la majorité ne perçoit pas d'exclusion sociale liée à la mobilité tandis que la grande majorité des répondants ayant une formation postsecondaire perçoivent cette forme d'exclusion.

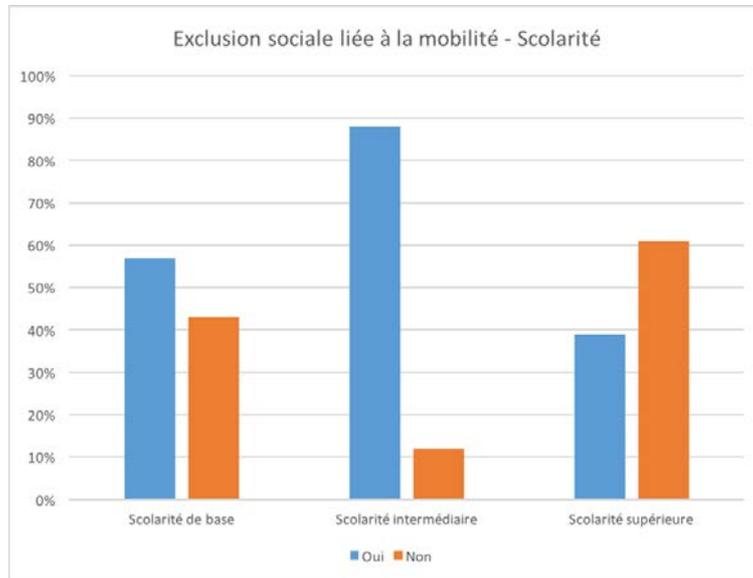


Figure 35 - Exclusion sociale et scolarité

Ce qu'on dit de l'exclusion sociale

Nous présentons ici des citations verbatim de nos répondants lors de la discussion à savoir s'ils avaient fait l'expérience d'une certaine exclusion sociale ou d'isolement du fait de ne pas avoir de voiture. Suite à l'analyse et à la relecture de ces échanges, retranscrits pour la recherche, plusieurs thèmes nous sont apparus pouvant expliquer ce sentiment. Le manque d'inclusion des ménages non motorisés dans le processus de planification des politiques de transports et de mobilité semble être un facteur. De plus, plusieurs répondants perçoivent ne pas être sur un pied d'égalité avec les automobilistes. On ressent aussi parfois un jugement négatif et une certaine incompréhension de l'entourage, par exemple dans le milieu de travail. Certains se sentent exclus du marché du travail par ce manque de mobilité tandis que d'autres se disent exclus de fonctions sociales qui se déroule tard en soirée à cause des lacunes des horaires de transport collectif. Le fait de ne pas avoir accès à certains endroits que l'on voudrait fréquenter revient aussi comme élément de réponse. Et, fait particulier à Québec, le discours véhiculé par les radios locales, souvent décrites comme « radios poubelles » semble aussi mener à une forme d'exclusion liée à la mobilité.

⁴⁵ Le test Khi-deux de Pearson indique une signification approximative de 0,004 pour l'ensemble

⁴⁶ Définition des niveaux de scolarité : base = pour le Canada : primaire, secondaire et formation professionnelle ; pour la France : primaire, collège et formation professionnelle. Intermédiaire = pour le Canada : cégep, université sous-graduée ; pour la France : lycée, 1^{ère} et 2^e université, DEUG. Supérieure = pour le Canada : maîtrise et doctorat ; pour la France : 3^e année, license, master et doctorat.

Manque de consultation au niveau politique

Les répondants disent fréquemment ne pas être consultés ou ne pas être écoutés par les décideurs politiques lors des consultations organisées ou d'être laissé pour compte par les politiques publiques de transport :

[...] ça m'arrive de sentir que c'est vraiment pas à moi qu'on pense quand on élabore certaines politiques. Je sens que je fais partie d'une minorité ».

(F) Johanna, 64 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] là ont était allé à la consultation publique, on était sorti de là tellement frustré, là ça se pouvait pas [...].

(H) Jack, 34 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Moi je pense que les politiques actuelles dans le monde c'est plus pour des personnes riches que la population qui n'est pas le cas donc de la population générale, majoritaire... de la majorité.

(F) Élise, 56 ans - Famille monoparentale - Région : Strasbourg

On favorise les automobilistes

Un autre thème qui revient fréquemment lors des discussions sur l'exclusion sociale est le fait que les automobilistes passent avant les piétons, cyclistes et autres altermobiles au niveau des politiques publiques ou du processus politique.

[...] souvent, on se dit ça, ça pas de bons sens ça nous énerve un peu de voir que c'est toujours ouf, la voiture qui passe avant [...] On pense plus à nuire au vélo qu'à nuire aux voitures. Le principal c'est pas nuire aux places de stationnement de voitures. Aux voitures après si ça nuit un peu aux vélos parce que le vélo finalement il faut qu'il fasse un gros détour ça c'est moins grave. Tu sais, mais c'est pénible que ce soit jamais sur le même pied d'égalité.

(H) Jack, 34 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

C'est sur qu'il peut y avoir une exclusion certaine dans le sens que les décisions qui sont prises sont pas en fonction de tes besoins, mais des besoins des automobilistes. [...] il existait un quartier chinois qui a été rasé pour les besoins des banlieusards [qui viennent en ville en auto]. C'est une exclusion assez forte tu sais on défait ton quartier.

(F) Nadine, 27 ans - Colocation - Revenu : Modeste - Région : Québec

Le système de transports en commun, c'est fait pour ceux qui ont une voiture ou pour des gens qui connaissent les horaires et savent que c'est simplement impossible, tu sais d'aller à n'importe quelle heure, n'importe quand.

(H) Thomas, 44 ans - Famille - Niveau de vie: Modeste - à Strasbourg

[...] c'est injuste parfois les investissements en faveur des automobilistes. Mais moi je m'intéresse pas à la politique, mais c'est vrai que c'est injuste.

(F) Dominique, 59 ans - Personne seule - Région : Québec

Si on peut se sentir exclus ? Oui. Oui il y a de l'exclusion [...] les infrastructures automobiles sont autant des espaces de liberté quand on a une automobile qu'ils sont des murs pour ceux qui en ont pas. [...] quand on voit que l'espace commun est planifié en fonction de ceux qui possèdent des autos ou qui les utilisent, ben en plus je trouve qu'il y a une injustice flagrante qui est visible.

(H) Philippe, 38 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Jugement des autres et isolement

On parle aussi d'une certaine incompréhension de la part des autres et on se sent marginalisé socialement ou politiquement.

[...] en général lorsque donc là je l'ai dit il y a des gens qui me traitent de fou parce qu'on a deux enfants aujourd'hui donc heu.

(H) Gervais, 43 ans - Famille - Niveau de vie : Modeste - Région : Strasbourg

À Québec c'est moins pire. Comme je te dis moi j'ai fait plusieurs villes. Saint-Hyacinthe Trois-Rivières. Là-bas c'était : t'as pas d'auto ? Comment tu fais pour respirer ? Tu sais c'était un peu ça là. Mon Dieu comment tu vas te débrouiller ? Et c'est vrai que ça créait quand même un certain isolement parce que bon participer aux activités c'était plus difficile pour moi. [...] Par contre à Beauport là oui! Là, je suis plus une bibitte un peu bizarre [...] faut être capable de vivre avec ce regard-là. Puis, mais pour ce qui est de... de la politique, plus me semble au niveau municipal, là oui je me sens vraiment exclus [...] Fait que oui c'est sur que je me sens un peu exclu de cette mentalité-là tu sais puis souvent je le dis, oui j'habite à Beauport, mais je suis pas une fille de Beauport [...]

(F) Mireille, 34 ans - Personne seule - Niveau de vie : modeste - Région : Québec

[...] il y a toujours des gens qui rigolent qu'on a pas de voiture. Qui posent des questions si on a trop bu qu'on a perdu son permis à cause de ça... Ah tu gagnes pas assez, des trucs comme a, ils comprennent pas que c'est vraiment un choix. Oui ça arrive, mais je m'en fou ! C'est la personne qui est bornée je vais pas m'acheter une voiture à cause de ça [...]

(F) Émeline, 31 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

On est marginalisés ! C'est oui oui, mais moi ça m'affecte pas émotivement parlant je m'en fais pas une gloire, mais oui on est marginalisé. Il y a un a priori à l'auto donc quand on appelle qu'importe où pour savoir l'itinéraire de quelque chose ben on nous dit ben tu prends la 40⁴⁷ pis tu fais ci, tu fais ça. Ben OK pis si j'ai pas de voiture, comment on se rend chez vous ? tu sais oh ben là c'est pas évident [...] Bien heu parce que heum ben parce qu'il y a une question il y a un statut là si je suis pas foutue d'avoir une voiture c'est parce que... parce que j'ai pas les sous d'en avoir, c'est parce que... pis là je dis pas je vous parle pas du jugement que les gens font. J'ai pas les sous pour l'avoir heum pourquoi j'ai pas les sous pour l'avoir pourtant je travaille je suis pas organisé pour pouvoir avoir ça.

(F) Jade, 48 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Je dirais il y a un changement qui se fasse avec les fréquentations. Il y a des gens qui comprennent pas que c'est pas évident pour toi d'aller au cinéma très loin ou qui va pas te visiter parce que ils trouvent pas de stationnement. Heum, mais donc il y a une certaine, il y a certaines personnes que oui [...] Mettons je m'intéresse à une fille de Saint-Émile oublie ça c'est impossible. S'il y a des choses comme je sais pas si a c'est important, mais tu sais c'est comme tu... je suis rendu que je suis amis avec des gens surtout qui n'ont pas de voiture [...] En tout cas, il y a un changement, mais...

(H) Tobias, 37 ans - Personne seule - Revenu : Modeste - Région : Québec

[...] il y a des gens, je connais des gens qui après maintenant plus de 25 ans n'ont jamais pris le tram. Pour des raisons politiques ! Ah oui! les gens de droite ne prennent pas le tram. Parce qu'ils considèrent que le tram c'est fait pour les prolétaires, qu'ils vont se faire étrangler, ils vont se faire étrangler dans le tram. Que... [rire] C'est c'est [fou] ben oui, mais c'est comme ça.

(H) Étienne, 70 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

⁴⁷ Autoroute reliant Québec à Ottawa en passant par Montréal

Ben oui je dirais... [citoyen de 4e zone] c'étais pas si tant exagéré là. Oui non il y a quand même un certain sentiment d'être mis à part, un peu ignoré, pas vraiment valorisé. Parce que c'est ça. L'ensemble de la population en a une voiture, l'ensemble de la population utilise les autoroutes. [...] Donc c'est ça c'est des conditions qui font qu'on fait encore plus de ségrégation sociale qu'il y en a déjà, à travers les transports. Oui il y a une certaine, un certain sentiment d'exclusion [...]

(H) Bruno, 36 ans - Couple - Revenu : Modeste - Région : Québec

La voiture obligatoire pour le travail

La voiture est aussi parfois perçue comme essentielle pour trouver ou garder un emploi. Ce qui exclut du marché du travail certains membres de ménages non motorisés ou les empêche d'accéder aux meilleurs emplois.

On me forçait presque à aller travailler en voiture. On disait il vous faut une voiture. Alors moi pour éviter d'argumenter pendant 107 ans je leur disais oui oui bien sûr je viendrai travailler en voiture et j'y allais en vélo. Puis il me revoyait deux jours après arriver à l'agence en vélo ils me disaient vous être allé au boulot en vélo ? Je disais ben oui, pourquoi ? Mais sur le principe heu ça leur plaisait pas. Ils pensaient que j'allais arriver en retard ou des choses comme ça...

(H) Gervais, 43 ans - Famille - Niveau de vie : Modeste - Région : Strasbourg

[...] les quartiers industriels, l'aéroport, finalement où ce qu'il y a des emplois disponibles puis que tu sais quand t'as pas de voiture, tu sais quand tu restes en centre-ville tu peux pas te parquer! fait que, mais tu sais t'as peut-être le goût de travailler à l'aéroport parce que t'aurais peut-être un meilleur salaire que travailler chez McDo en haute ville.

(F) Mélanie, 35 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Là je connais un gars, il a pas le permis et ben il y a des boulots qui lui passent sous le nez parce qu'il a pas le permis ça c'est différent moi j'ai le permis je sais que je peux me débrouiller s'il le faut pour avoir une voiture.

(F) France, 51 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Obligation de partir plus tôt

Les horaires des transports publics peuvent parfois mener à une forme d'exclusion par la mobilité.

J'ai dû partir plus tôt [faute de transport public en soirée dans mon quartier excentré] les autres personnes, bon il y avait pas beaucoup comme moi qui sont parti plus tôt, il y avait quand même quelques-uns. Bon parce que les autres oui c'est une forme d'exclusion.

Les autres certainement ils étaient véhiculés, ils sont venus en voiture...

(F) Élise, 56 ans - Famille monoparentale - Locataire - Région : Strasbourg

Problème d'accessibilité du territoire

Tout un pan de notre recherche se dédiait à comprendre les déplacements des ménages non motorisés et à voir quels lieux ils ne peuvent atteindre faute de voiture. Certains répondants ont aussi mentionné ce problème lors de la discussion sur l'exclusion sociale.

[...] il y a des lieux publics qui sont pas desservis par les autobus. Je sais que dans Courville il y a un parc avec un chalet municipal et il y a des organismes qui font des réunions là pis des fois on me dit la réunion va avoir lieu là, mais c'est comme presque impossible d'y aller en transport en commun [...] j'ai regardé pour y aller une fois en autobus pis c'était une sortie de peut-être 4 heures pour une réunion d'une heure, à pas

si loin que ça, à 10 minutes de voitures, je trouvais ça embêtant fait que y trouve qu'on est bien problématique.

(H) Denis, 41 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Comme pour le cinéma ça c'est sûr que. Ça c'est le genre de chose que tu te dis pourquoi il y a aussi peu d'accès en autobus pour ces endroits-là. [...] C'est comme si en quelque part tu te dis même pour un jeune qui veut faire une activité là, aller magasiner là ça été conçu juste pour des enfants dont les parents ont des véhicules et vont aller les reconduire partout où ils veulent c'est.. Ou comme je te l'ai dit tantôt des centres de ski ou des endroits, tu vas pas à Val Cartier là pis pourtant c'est un peu ridicule qu'il n'y est aucun transport qui se rendent là parce que si c'est une belle activité non, mais c'est une belle activité.

(F) Caroline, 46 ans - Famille monoparentale, Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Parfois oui [on se sent exclus] parce qu'on peut pas aller parfois à des endroits qu'on voudrait aller comme par exemple Wendake ça en est un. Le cinéma, des fois c'est des rendez-vous de médecin que le médecin est loin et les autobus passent pas là. Fait que t'es obligé de marcher un bon bout. Des choses comme ça oui.

(F) Martine, 55 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Le rôle des radios poubelles de Québec

Problème spécifique à Québec, les diffuseurs radiophoniques locaux tiennent souvent un discours haineux envers les altermobiles⁴⁸ et encouragent les automobilistes à adopter des comportements dangereux envers eux. Ces radios semblent jouer un rôle dans l'exclusion ressentie par plusieurs ménages non motorisés rencontrés à Québec qui est par ailleurs beaucoup plus ressentie à Québec qu'à Strasbourg.

Ça nous arrive souvent de pester contre les radios et ce qu'ils disent. [...] Tu sais ça m'est déjà arrivé, j'étais en vélo là justement c'était cet été, j'étais en vélo là justement, j'avais le chariot avec les deux filles en arrière pis pas loin de la centrale de police justement pis il y a un char qui arrive. C'est un pick-up pis il arrive pis il me coince tu sais, pis là il fait juste s'arrêter et il part, mais là comble de mal chance il est arrivé à une lumière rouge, fait que là ben je continue de m'avance, je m'arrête, as-tu un problème ? Pis qu'est-ce que tu fais et il me dit : t'es un danger! [...] c'était clairement un gars qui venait d'écouter ces radios-là [...]

(H) Raphaël, 32 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] c'est sur qu'on peut parler des voies réservées sur Henri-Bourassa qui ont fait énormément parler de chicane et de troubles, ils ont persistés et ils ont signés, malgré que la pression publique, radiophonique faut le dire était très très très violemment contre eux, on peut le dire. Ils coupaient les autobus qui allaient prendre la voie réservée pour les empêcher d'entrer dessus. Les automobilistes incités par les radio-poubelles, et les gens appelaient pour se vanter : « ouin j'en ai bloqué un à matin il a pas pu prendre sa voie. » Moi ça me mystifie, ne venant pas d'ici je connais pas ça [...]

(H) Léo, 41 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

⁴⁸ Du genre : la route c'est juste pour les automobiles, pas pour les vélos; les cyclistes sont dangereux sur la route, ils devraient aller sur le trottoir; l'autobus c'est pour les assistés sociaux, etc...

[...] ça passe aussi par fermer CHOIX FM [radio poubelle], non c'est une blague. Je sais que les gens qui ont cherché à me faire peur en voiture sont probablement des gens qui écoutent ce genre de radio ou qui ont été encouragés d'une manière ou d'une autre par des discours qui tendent à dire que le vélo n'a pas sa place sur la route. Donc c'est là dedans pour moi il y a je peux pas parler de combat, mais si c'est presque il faut gagner sa place sur la route quoi!

(H) Yvon, 32 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

Les politiques publiques existantes

Nous avons demandé aux répondants s'il existait dans leur région des politiques publiques qui étaient utiles pour les ménages non motorisés. À l'aide du logiciel IRaMuTeQ, nous avons produit des graphes de communauté avec ces réponses et avons vérifié si certaines réponses spécifiques étaient associées de façon statistiquement significative à certains groupes de répondants en utilisant la méthode du khi-deux de Pearson.

Notre analyse révèle que dans les deux cas d'étude les répondants connaissent plusieurs politiques qui leur sont favorables ou qu'ils considèrent comme utiles pour eux. Nos entretiens réalisés dans la vieille capitale révèlent 11 politiques fréquemment mentionnées tandis que pour la même question dans l'eurométropole, on retrouve 14 politiques publiques. Le Tableau 4 présente ces politiques en ordre de fréquence pour chacune des villes et les associations à des groupes spécifiques lorsque c'est le cas.

Tableau 4 - Comparaison des politiques existantes fréquemment mentionnées

Québec	Strasbourg
Autobus Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Ceux qui ne sont pas membres du service d'autopartage • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif 	Tramway Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 65 ans et + • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif
Transports collectifs Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui se sentent exclus socialement • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire 	Pistes cyclables
Politique du vélo Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes 	Politique du vélo Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 18-40 ans
Pistes cyclables Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 18-40 ans • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire 	Autobus
Métrobus	Transport collectif
Auto partage Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 18-40 ans • Ceux qui sont membres du service d'autopartage 	Abonnement Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Ceux ayant un niveau de vie aisé

Stationnement Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Les 65 ans et + 	Autopartage Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Ceux ayant un niveau de vie aisé Ceux qui sont membres du service d'autopartage
Voies réservées pour les transports collectifs Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Les hommes Les 41-64 ans Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	Train Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif
Trottoirs	Trottoirs Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Ceux qui se sentent exclus socialement Les 41-64 ans Ceux ayant un niveau de vie modeste
Encouragement de la densité Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Les 18-40 ans Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	Aménagement Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Les hommes Les 41-64 ans Ceux ayant un niveau de vie modeste Ceux qui ont un abonnement au transport collectif
Circuit 801 (Métrobus)	Stationnement
	Bus à haut niveau de service Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Les hommes
	Vélohop (vélo en location) Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Les 18-40 ans Ceux qui ont un abonnement au transport collectif
	Rail Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> Les 65 ans et + Ceux qui n'ont pas le permis de conduire

Ce qu'on dit des politiques existantes

Nous présentons ici des citations verbatim de nos répondants lors de la discussion à propos des politiques publiques existantes utiles aux ménages non motorisés. Suite à l'analyse et à la relecture de ces échanges, retranscrits pour la recherche, plusieurs thèmes nous sont apparus. Dans la ville de Québec, on mentionne souvent que les politiques publiques s'adressant aux ménages non motorisés sont rares. Sans surprise, il apparaît surtout que les politiques publiques ne sont pas un sujet de réflexion ou de discussion fréquent. Par conséquent, on a tendance à peu les connaître et à devoir chercher afin de pouvoir en citer quelques-unes. Par contre, une fois la discussion entamée, la plupart des répondants ont réussi à citer des politiques existantes allant parfois même à confondre des programmes émanant d'organisme sans but lucratif ou du secteur privés.

Elles sont peu nombreuses à Québec (surtout hors centre-ville)

Lors des entretiens québécois, un élément qui revient sporadiquement est la rareté des politiques publiques ciblées envers cette population. On mentionne souvent en

préambule que bien qu'il y ait de telles politiques au centre-ville dans son quartier plus excentré, elles se font rares.

La ville ici par exemple pour ceux-là qui on pas d'auto je pense qu'il y a rien de prévu. [...] Mais la ville de Lévis elle-même ? [...] Ben moi à ma connaissance du côté de la rive sud je me suis jamais informé non plus, mais à part de mettre un service d'autobus puis tu sais le rendre plus accessible, puis ils en ont mis plus, on a plus d'heures maintenant puis il y a des arrêts plus près je pense qu'il y a pas grand-chose qui a été fait là-dessus.

(F) Thérèse, 64 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Je dirais pour moi en tant que citoyenne de Beauport, pas grand-chose. Je pense qu'on est un peu oubliés. Parce que oui de façon générale il y en a, mais ils se concentrent beaucoup je trouve sur le centre-ville.

(F) Mireille, 34 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Heu. Rien, ils font rien, mais je pense pas que je sois vraiment la bonne personne pour répondre à cette question-là.

(F) Héloïse, 43 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

On associe les organismes sans buts lucratifs et le secteur privé aux politiques publiques

Bien que nous présentions la définition de politique publique et donnions des exemples avant de poser la question, certains répondants semblent inclure des programmes privés dans leur réponse.

Je sais qu'il y a un programme de Centraide⁴⁹. Eux autres mettons qu'il y a des personnes âgées qui ont des rendez-vous médicaux ils ont de l'accompagnement. Ils ont le moyen de transport et il y a quelqu'un qui les accompagne et qu'il les attend. Ça je sais que ça se fait par Centraide.

(F) Thérèse, 64 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] il y a les compagnies low-cost en avion. Oui, mais ça c'est du privé...

(H) Loïc, 34 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Puff, l'autobus oui ça en est une. Des taxis [...]

(F) Dominique, 62 ans - Personne seule - Région : Québec

Je sais qu'il y a des groupes comme Accès Transport. Mais ça c'est pas... Ça c'est juste un groupe de pression...

(H) Tobias, 37 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

On ne les connaît pas

Il semble apparent tant à Québec qu'à Strasbourg qu'un manque de communication soit à l'origine de la méconnaissance des politiques publiques auprès des ménages non motorisés. Il semble donc qu'en plus de consulter cette population dans le processus de développement des politiques publiques, qu'un effort de communication auprès de ce groupe cible serait utile.

Je sais pas du tout. Alors là pfiout. On a pas beaucoup d'information moi je trouve. S'ils font le journal de la CUS, mais c'est pareil il y a pas beaucoup d'information [...] en tout cas on est pas informés.

(F) Lucie, 43 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Pour les autobus, je sais pas vraiment. Pour les piétons, je sais pas.

(H) Tobias, 37 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

⁴⁹ Organisme de charité

Hey bonyenne bonne question. Je le sais-tu? Ben il y a le RTC, le transport en commun. Il y a le ministère du Transport je crois qu'il a affaire là dedans. Notre cher maire Labeaume qui serait sensé de mettre son nez là-dedans, mais ça a pas l'air d'y tenter fort fort. [rire]

(F) Martine, 55 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Quelle politique actuelle qui existe c'est ça? Tu me demandes en fait si je connais bien les politiques publiques ? Je devrais... Faut interroger les personnes les scientifiques et.. Mais je devrais avoir en plus je devrais vraiment en tant que concerné ben déjà en tant que cycliste, en tant que sensible à cette question-là et surtout en tant qu'étudiant en géographie j'ai fait des cours de mobilité M. X J'ai honte je peux pas, je peux difficilement te répondre quelles sont les politiques actuelles [...]

(H) Maxime, 35 ans - Personne seule - Région : Strasbourg

Au niveau politique je dirais qu'il y en a peu ou pas, ben il y en a peu. Il y en a quand même quelques-unes, mais il y en a peu.

(H) Denis, 41 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Ça c'est au maire qu'il faudrait aller poser la question. Je crois que la question peut être un petit peu différente.

(H) Étienne, 70 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Si j'entends bien ta question ça sous-entends donc qu'il y a à un échelon politique quelconque il y a une politique qui est décidée et mis en place par des politiciens ou qui gèrent donc la question des gens qui n'ont pas de voiture. J'imagine qu'il doit y en avoir, mais à mon avis elles sont pas très nombreuses et elles sont pas tout à fait efficaces. Je dirais qu'à l'échelle de la ville de Québec ça m'étonnerait vraiment beaucoup qu'il y en aille. Peut-être qu'un niveau provincial il y en a [...]

(H) Yvon, 32ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

Ben je pense que il y a du progrès à faire de ce côté-là. Il y a pas grand-chose, je pense [...]

(F) France, 51 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Je sais pas là. Difficile à répondre. Au boy. Ça me vient pas à l'esprit.

(H) Benoit, 44 ans - Colocation - Région : Québec

Quelles politiques publiques existantes doit-on améliorer

Après avoir discuté de politiques existantes qui les affectaient positivement, nous avons demandé aux répondants comment ils amélioreraient ces politiques. Comme pour la question précédente, à l'aide du logiciel IRaMuTeQ, nous avons produit des graphes de communauté avec ces réponses et avons vérifié si certaines réponses spécifiques étaient associées de façon statistiquement significative à certains groupes de répondants en utilisant la méthode du khi-deux de Pearson.

Notre analyse révèle que plusieurs améliorations sont suggérées par les répondants. Nos entretiens réalisés dans la vieille capitale révèlent ces suggestions tournent autour de 9 politiques fréquemment mentionnées tandis que pour la même question dans l'eurométropole, on suggère des améliorations à 18 politiques publiques. Le Tableau 5 présente ces politiques en ordre de fréquence pour chacune des villes.

Tableau 5 - Comparaison des politiques à améliorer fréquemment mentionnées

Québec	Strasbourg
Autobus Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif 	Politique du vélo
Transport collectif Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	Gestion des flux automobiles
Consultation publique Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 18-40 ans • Ceux ayant un niveau de vie modeste • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	Tramway Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes
En ville	Informers les cyclistes Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif • Ceux qui sont membres du service d'autopartage • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement
Express Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 41-64 ans 	Transport collectif Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif
Stationnement Plutôt mentionné par : Les propriétaires de leur logement	Pistes cyclables Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement
Chauffeur d'autobus	Informers les automobilistes Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui sont membres du service d'autopartage
Prix Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé 	Quartier Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Ceux qui ne sont pas membres du service d'autopartage • Ceux qui se sentent exclus socialement
Banlieue Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 41-64 ans 	Auto partage Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie modeste • Les 41-64 ans • Ceux qui se sentent exclus socialement
	Autobus Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Les 41-64 ans

	Travail Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire • Les 65 ans et +
	Centre-ville
	Heures Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement
	Stationnement
	Feu rouge Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux ayant un niveau de vie aisé
	Piétons
	Arbres Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux ayant un niveau de vie intermédiaire • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement
	Routes Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement

Nous présentons ici des citations verbatim de nos répondants lors de la discussion à savoir quelle amélioration ils apporteraient aux politiques existantes. Comme les réponses sont vraiment spécifiques à chaque terrain d'enquête, nous avons analysé les réponses de Strasbourg et de Québec séparément. Suite à l'analyse et à la relecture de ces échanges, retranscrits pour la recherche, plusieurs thèmes nous sont apparus dans chacune des villes. Dans les deux cas, nous présentons les citations ayant trait aux politiques les plus souvent mentionnées telles que présentées au Tableau 5.

Ce qu'on dit des politiques à améliorer à Strasbourg

Politique du vélo

Ben il faut encore plus de de de, il faut dans toutes les rues des endroits pour attacher ses vélos parce qu'en revanche, voler les vélos c'est un sport national hein.

(F) Céline, 44 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Ben je trouve qu'il faudrait plus de d'arceaux pour attacher les vélos là on manque de parking pour attacher les vélos. C'est vrai que parfois... Surtout qu'il y a beaucoup de vol de vélo. Je me suis déjà fait piquer un vélo ici, il faut pouvoir l'accrocher à quelque chose et on manque de place pour pouvoir accrocher les vélos en ville. Faudrait plus d'arceaux.

(F) Édith, 54 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

[...] développer les Vélhop, je pense pour les personnes qui ont pas accès. Parce qu'on met beaucoup d'argent dans la voirie et je pense que remplacer par des vélos ça coûterait beaucoup moins cher et pareil pour les transports en commun. Alors c'est sûr

que la personne va sûrement cumuler Vélhop plus transport en commun, mais bon je pense que c'est quelque chose qu'il faut encourager [...] on a besoin de personnes pour s'occuper, enfin les techniciens qui vont réparer les vélos et tout et je pense que c'est à développer parce que je pense que c'est un grand succès. [...] Du coup, j'ai pas beaucoup d'attentes, mais voilà sur le vélo vraiment, améliorer encore les pistes cyclables [...]

(H) Samuel, 24 ans - Couple - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

[...] séparer [le réseau cyclable] davantage du réseau piéton.

(F) Ines, 58 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

[...] des fois quand on est à vélo où tout d'un coup il manque un bout de piste cyclable. Ou alors ça pas été forcément bien aménagé enfin là, je sais que notamment en ce moment ils font une expérimentation qui est super intéressante [...] pour inciter un peu les cyclistes à ne plus griller le feu, ils ont mis un compte à rebours qui indique en temps réel dans combien de temps le feu va passer au vert et en fait c'est super pratique parce que du coup, spontanément quand on arrive on regarde s'il y a une voiture à gauche, ou une voiture à droite, on se dit qu'il y en a pas, qu'on pourrait passer. Mais, si on voit que le feu va passer au vert dans 7 secondes, les 7 secondes on peut les attendre.

(H) Loïc, 34 ans - Famille - Revenu : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Informer les cyclistes

[sensibiliser] les cyclistes aux autres cyclistes ou en tout cas qu'il y ait des règles un peu établies.

(F) Naomi, 38 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Alors moi je trouve que alors c'est pas tellement les transports eux-mêmes, mais c'est l'information qui est donnée à la population. [...] Donc en fait c'est un peu structurer ça pour que chacun soit à sa place et soit bien à sa place, que les automobilistes savent ce qu'ils peuvent faire, les cyclistes aussi et les piétons aussi quoi. [...] moi par exemple en tant que cyclistes, je n'ai jamais reçu de message de la ville. Pfut. Si, le seul que j'ai eu c'est par rapport au vol. Donc la ville fait des campagnes régulières sur attention les vols et vous pouvez graver un numéro sur votre vélo si jamais il est perdu, volé, vous pouvez porter plainte ou quoi. Ça oui, maintenant sur moi en tant que cycliste, quels sont mes devoirs, mes droits, j'ai jamais été informée par la ville.

(H) Martin, 36 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Gestion des flux automobiles

Pour améliorer vraiment [...] c'est quand même le civisme au niveau de la mobilité. Que ce soit dans le bus le tram, le vélo le piéton c'est vrai que nos bandes ou pistes cyclables sont souvent juxtaposées à un trottoir. Heu entre des piétons qui sont sur la piste cyclables ou l'inverse, c'est pas évident quand on connaît pas... Et après il y a des attitudes hein. [...] les ingénieurs qui ont été formés depuis les années 60, c'était pas pour la mobilité douce quoi, ni pour la place de l'individu dans la ville, mais c'était bien pour circuler. Pour traverser les flux routiers... Donc le point noir je dirais c'est ça, ce travail de concilier et de partager la route quoi. Enfin de partager le déplacement. C'est en respectant le déplacement d'autrui [...]

(F) Béatrice, 38 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

[...] améliorer les trottoirs, c'est ça, les rendre plus larges, éviter que les voitures stationnement sur les trottoirs par exemple pour que ce soit agréable de marcher. Parfois c'est compliqué. J'ai justement pour revenir aux mamans avec leur poussette des fois c'est la galère.

(F) France, 51 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Transport collectif

[...] évidemment de développer le tram plutôt que le bus. Parce que le bus c'est heu... c'est très vite encombré, un tram c'est vachement plus... Il y a plus d'espace on peut même mettre des vélos.

(F) Céleste, 42 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Strasbourg

[...] plus de transport en commun, plus de fréquence, le problème c'est que les transports en commun sont parfois politisés et du coup, voilà !

(H) Gustave, 36 ans - Famille - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

[...] dans les transports en commun dans les trams et dans les bus, on prévoit la personne seule sans rien. Hors quand on se déplace on a un sac moi quand je vais au travail j'ai 2 sacs souvent. Heum quand je pars quand je vais à la gare j'ai un gros sac et ça ce n'est pas pris en compte dans l'aménagement intérieur des transports en commun et c'est un problème parce que du coup quand je me retrouve debout dans les transports en commun ça me gêne pas d'être debout, mais par contre j'ai mes 2 sacs je sais pas quoi en faire. Quand il pleut c'est mouillé par terre, je sais pas où les poser donc il manque des systèmes d'accrochage tout bête hein pour pouvoir accrocher les sacs [...]

(F) Naomi, 38 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire à Strasbourg

[...] continuer à mettre l'accent sur les transports en commun, et moi je pense vraiment que ce soit très clair quand dans leurs discours et dans leurs actes soit très clair le fait qu'ils ont envie de favoriser ou de favoriser les pratiques douces de transport et de mieux communiquer. Et, dissuader les voitures.

(F) Laurence, 63 ans - Famille monoparentale - Région : Strasbourg

Ce qu'on dit des politiques à améliorer à Québec

Autobus

Qu'il y ait plus d'autobus, ici pas à Québec, ici! [quartier excentré].

(F) Dominique, 62 ans - Personne seule - Région : Québec

[...] plus d'autobus aux heures de pointe

(H) Benoit, 44 ans - Colocation - Région : Québec

[...] je me dis comment améliorer la qualité de vie. Il faut que l'autobus améliore la qualité de vie ça la qualité de leur temps, faut vraiment aller dans ce sens-là.

(F) Pauline, 65 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

[...] une machine à change, une machine automatique pour embarquer dans l'autobus parce que souvent il y a des gens qui vont payer en monnaie et là le chauffeur il retarde parce que le gars il fouille dans ses poches parce que le gars il a juste un 5 \$ pis là il veut mettre le 5 \$ pis le chauffeur veut pas. Ça, ça serait bien même astheure ils ont ça à Montréal dans les métros, tu mets ton 5 \$ pis t'as ton passage qui sort [...]

(F) Mélanie, 35 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Gestion des flux automobiles

[...] la ville pourrait fort bien améliorer son règlement sur le stationnement pour les constructions neuves au centre-ville. Un demi-espace de stationnement par logement, à mon avis c'est pas très visionnaire comme façon de faire. Si on intègre davantage, les services d'autopartage et l'autobus, on pourrait aller beaucoup en deçà de cette norme-là. [...] Alors une amélioration en termes de politiques publiques ça serait effectivement que les élus soient mieux informés des impacts de ces décisions-là. Pis qui soient pas justes guidés par leurs premiers réflexes des citoyens qu'ils ont qui est conditionnée par cette dépendance [automobile] là.

(H) Moïse, 40 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Transport collectif

C'est aussi que réévaluer les circuits, les endroits desservis et un peu, pas l'idéologie, mais les raisons qui amènent à offrir des transports en commun. Le transport en commun c'est pour qui tu sais ? Moi j'ai un malaise à prendre des 800 des 801 complètement bondée à chaque matin, pas pour des circonstances exceptionnelles, mais que c'est vraiment la norme alors que devant moi passe des express au 3/4 vides qui n'embarquent pas de gens [...]

(H) Léo, 41 ans - Personne seule - Revenu : Aisé - Région : Québec

S'il y avait un reproche que je pouvais faire par rapport au transport je vais dire que je chiale un peu. Non, mais je suis quand même surpris du prix que ça coûte à l'utilisateur c'est effectivement pas un incitatif à utiliser les transports. Surtout que le prix augmente alors que la qualité augmente pas alors que quand on va à Montréal le transport coûte moins cher et il y a un métro énormément de choses, trains de banlieue, bus, le rapport qualité-prix est quand même pas génial.

(H) Yvon, 32 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

Ben heu, oui ben tu sais prendre des décisions qui vont favoriser le développement du transport en commun et le restreindre l'étalement urbain. Comment on fait ? Ben, ben tu sais, je pense ça va ensemble, si on améliore le transport en commun les gens vont être moins portés...

(F) Johanna, 64 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Consultation publique

Le problème majeur c'est le manque de consultation des personnes utilisatrices du transport en commun et surtout des personnes qui en sont le plus dépendante. [...] Il y a une courte période de question avant le CA du RTC et c'est comme, ils font juste proposer. C'est comme toute des formules qui ont été adoptées, décidées d'avance en tout cas pas débattues. Un ordre du jour avec au-delà d'une dizaine de points qu'ils clenchent en à peu près 35-40 minutes. Il y a supposément un processus consultatif, mais elle est où la démocratie, la consultation là-dedans ? C'est des questions à se poser.

(F) Nadine, 27 ans - Colocation - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Hum... Qu'ils fassent plus de consultations puis pas des consultations bidons ! Moi j'en ai, j'ai assisté tu sais, une couple de consultations qui je considère vraiment bancales, puis ils ont déjà leur idée d'avance, ils savent déjà ce qu'ils veulent faire et pour la forme ils vont consulter les citoyens, mais finalement pas vraiment retenir de ce qui a été dit [...] c'est peut être un gros préjugé ce que je dis là, mais que c'est des banlieusards qui ont tous leur voiture donc qu'on le veuille ou non sont pas vraiment sensibilisés à ce que justement d'autres personnes qui ont pas les mêmes façons de se déplacer en ville et que... eh c'est ça non c'est pas, participer [...] pour améliorer les politiques publiques, ouais surtout ça, d'être plus l'écoute des gens heu... ouin ça serait déjà un beau gros début !

(H) Bruno, 36 ans - Couple - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Nouvelles politiques à mettre en place

Nous avons ensuite abordé quelles nouvelles politiques devraient être mise en place afin d'améliorer la situation des ménages non motorisés. Comme pour les questions précédentes, nous avons produit à l'aide du logiciel IRaMuTeQ, des graphes de communauté avec ces réponses et avons vérifié si certaines réponses spécifiques étaient associées de façon statistiquement significative à certains groupes de répondants en utilisant la méthode du khi-deux de Pearson.

Notre analyse révèle plusieurs suggestions de nouvelles politiques publiques. Nos entretiens réalisés dans la vieille capitale révèlent 17 nouvelles politiques fréquemment mentionnées tandis que pour la même question dans l'eurométropole, on suggère 11 nouvelles politiques publiques. Le Tableau 6 présente ces politiques en ordre de fréquence pour chacune des villes.

Tableau 6 - Comparaison des nouvelles politiques à mettre en place fréquemment mentionnées

Québec	Strasbourg
<p>Gestion des flux automobiles Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Les 65 ans et + • Ceux qui sont propriétaires de leur logement • Ceux qui sont membres du service d'autopartage 	<p>Gestion des flux automobiles Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie modeste
<p>Vélo Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui se sentent exclus socialement 	<p>Vélo Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Ceux ayant un niveau de vie intermédiaire • Ceux qui sont locataires de leur logement • Ceux qui ne sont pas membres du service d'autopartage
<p>Autobus Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes 	<p>Piéton</p>
<p>Pistes cyclables Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui sont membres du service d'autopartage • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement 	<p>Contraventions pour les cyclistes Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Les 41-64 ans • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif
<p>Transport Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les locataires de leur logement • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	<p>Pistes cyclables Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les 18-40 ans • Ceux qui ne sont pas membres du service d'autopartage
<p>Transport collectif</p>	<p>Stationnement Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui sont propriétaires de leur logement • Ceux qui sont membres du service d'autopartage
<p>Tramway Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	<p>Quartier Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui sont propriétaires de leur logement
<p>Trottoir Plutôt mentionné par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie intermédiaire • Les 41-64 ans • Les propriétaires de leur logement • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement 	<p>Train</p>

Infrastructure Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les locataires de leur logement • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	Accessibilité Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui sont propriétaires de leur logement
Cyclistes Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Les 65 ans et + 	Intermodalité Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes
Piétons	Transport Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes
Automobilistes	
Autopartage Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Les 65 ans et + • Les propriétaires de leur logement • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif • Ceux qui sont membres du service d'autopartage 	
Accessibilité Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie modeste • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire 	
Réseau cyclable Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Ceux qui sont membres du service d'autopartage 	
Autoroute	
Hiver Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé 	

Nous présentons ici des citations verbatim de nos répondants lors de la discussion à savoir quelles nouvelles politiques devraient être mises en place dans leur région. Tout comme à la section précédente, comme les réponses sont vraiment spécifiques à chaque terrain d'enquête, nous avons analysé les réponses de Strasbourg et de Québec séparément. Suite à l'analyse et à la relecture de ces échanges, retranscrits pour la recherche, plusieurs thèmes nous sont apparus dans chacune des villes. Dans les deux cas, nous présentons les citations ayant trait aux politiques les plus souvent mentionnées telles que présentées au Tableau 6.

Ce qu'on dit des nouvelles politiques à mettre en place à Strasbourg

Gestion des flux automobiles

Moi j'aime bien un truc qui font de plus en plus c'est des zones de rencontre. Je sais pas si vous avez déjà vu ça. Parce que là tout le monde, finalement, on se partage l'espace et ça se passe bien. Les voitures roulent lentement, les vélos et les cyclistes on se croise assez harmonieusement je trouve que ça se passe bien j'aime bien.

(F) France, 51 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

[...] moi je trouve qu'il faudrait plus de chemin piéton et surtout pourquoi pas concevoir des quartiers qui sont pas faits pour la voiture.

(F) Mylène, 55 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Il y a des solutions ah pour oui, je vais partir par les politiques pour contraindre la voiture [...] Non, mais c'est une autre question ça, contraindre l'accès au centre-ville [...] enfin je crois qu'on doit réduire la place de la voiture si par exemple dans ma rue il y a des voitures partout je trouve ça gêne un peu la paysage tu vois je préférerais par exemple avoir des trottoirs plus larges pour mettre par exemple des arbres...

(H) Maxime, 35 ans - Personne seule - Région : Strasbourg

[...] c'est heu l'accès des gens qui sont pas en ville à la ville, parce que le premier réflexe, le week-end, les gens, ils viennent en voiture, ils se mettent quasiment devant le magasin. [il faut mieux informer les automobilistes des parkings relais...] nous on habite là dans le quartier derrière et on voit tous les samedis après-midi beaucoup de voitures tourner. Si vous restez à la fenêtre et vous regardez, vous voyez la même voiture passer trois fois de suite quoi. Et là je suis en train de me demander alors par contre la ville est assez agressive sur le stationnement sur les amendes donc ça c'est bien je trouve, mais est-ce qu'ils peuvent pas profiter de mettre l'amande sous le balai d'essuie-glace de la voiture pour ajouter au dos de l'amande, saviez-vous que vous auriez pu économiser en vous garant dans ce parking extérieur qui est à moins de 2 minutes d'ici quoi. Il y a un mode de transport pour un lieu, il y a une autre mode pour un autre lieu. Donc il faut être prêt à changer de mode quand on change de lieu.

(H) Martin, 36 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Ben le centre-ville sur la grande île je trouve que il y a toujours des voitures. Et ça heu à part la livraison heu je dirais que c'est pas du tout une nécessité. Mais il faudrait, ouais ouais en Allemagne ça se fait ça une pastille verte, orange, rouge en fonction de la pollution pour justement réduire le flux de voitures en centre-ville, là encore à Paris il y a 2 semaines c'était alerte particule. Oui il y en a eu une ici aussi. Ah moi j'augmenterais les obstacles à la voiture. Que ce soit vraiment contraignant de prendre la voiture.

(F) Madeleine, 26 ans - Couple - Niveau de vie : Modeste - Région : Strasbourg

Vélo

Donc là on a vraiment créé un flux cycliste et un flux piéton. Mais quand cette rue a été interdite aux cyclistes je crois que c'est de 8 h à 20 h enfin un truc comme ça, les amendes sont tombées, les gens étaient dingues et bon... pour moi c'était logique parce que je suis dans ce partage de la route hein, et que je considère en effet quand on est piéton, touriste, Strasbourg étant tellement basé sur le tourisme, le piéton a droit de flâner, il faut arrêter de le faire chier parce que toi tu dois vite aller en course ou vélo quoi.

(F) Béatrice, 38 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

[...] bon il y a le Vélhop qui est pas mal quand j'ai des amis qui sont là, mais c'est vrai que peut-être qu'un système à la parisienne entre guillemets où on peut prendre un vélo pour 10 minutes et le reposer, là, Vélhop c'est juste une location de vélo où il faut aller le chercher et le ramener. Donc peut-être encore plus développer ce système de on peut le poser où on veut voilà...

(F) Édith, 54 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

[...] mieux dégager les routes ici quand il neige. Parce qu'ils pensent pas aux gens qui sont à vélo donc [pousser la neige] au milieu de la rue ça va, mais ceux qui sont sur les côtés ça va mal...

(F) Émeline, 31 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Je crois que ça existe à Mulhouse ou en tout cas ailleurs en France c'est qu'il y ait une vraie subvention sur l'achat des vélos électriques. Il paraît qu'à Mulhouse je crois que c'est 300 € qu'on vous donne pour l'achat d'un vélo électrique qui coûte vraiment plus cher certes, mais c'est pas mal hein. Or, quelqu'un qui habite à Oswald ou à Illkirch donc au sud de Strasbourg et qui travaillerait par exemple chez [nomme son employeur], s'il avait un vélo électrique il hésiterait pas à... Et ça, ça, ça serait vraiment bien ça je regrette que ce soit pas le cas. Du coup, ce que je disais plus tôt que si je travaillais plus loin et ben avec un vélo électrique ça serait différent. Voilà ! Ça c'est un truc qui me paraît important.

(F) France, 51 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Piéton

C'est vrai que bon à Strasbourg il y a quand même pas mal d'endroits qui sont piétons, on a plus le droit d'aller en voiture, ça c'est bien. Heum... Il y a peut-être juste un problème. Faut peut-être gérer aussi les relations entre les piétons et les cyclistes. Là je trouve que la ville en fait pas assez sur ça. Heum. Faudrait mieux faire transparaître le fait est-ce que les pistes cyclables c'est uniquement pour les vélos ou les piétons ont le droit de zigzaguer dessus ?

(F) Sabine, 28 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Contravention pour les cyclistes

Bon alors par contre il y a un truc que je critique quand même, mais c'est en même temps c'est normal qu'ils le fassent, mais je critique un peu là en ce moment les mesures qu'ils sont en train de prendre contre les cyclistes de la part de la police à vouloir verbaliser à outrance certaines pratiques heum... Moi ça m'arrive de traverser, de passer au rouge, clairement pas à un carrefour, ça je fais pas. [...] Si là un flic m'arrête ça va vraiment me fâcher quoi. Après le défaut de lumière je trouve que c'est normal de le verbaliser.

(F) France, 51 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

[...] la répression des vélos, heu par les flics je sais qu'au bout d'un moment ils le sont un peu acharné, moi je me suis pris quand même un PV de 90 € pour un feu orange en vélo. Je trouve que c'était un peu abusé, heum, mais maintenant ils ont, parce qu'ils ont, ils se sont rendu compte qu'ils avaient abusé maintenant je pense qu'ils font toutes les amendes à 11 €. 11 € pour un feu rouge je le conçois, 90 € pour un feu orange, j'ai un peu du mal. [rire]

(F) Rachel, 39 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Ce qu'on dit des nouvelles politiques à mettre en place à Québec

Gestion des flux automobiles

Heum la vitesse à 30 km l'heure, pour les rues résidentielles, je pense que ça c'est très important.

(H) Tobias, 37 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Ben c'est parce qu'en fait je pense que c'est tellement juste un changement de mentalité que je sais pas si ça va se faire tant que ça. Je suis pas sûr que ça va changer un jour. Juste [ajouter une voie réservée sur] Robert Bourassa, ça fait un tollé. Là je pense qui s'habituent quand même les automobilistes là. Ah mais c'était comme mon Dieu, vous nous enlevez une voie puis ça a pas d'allure. Fait que tu sais je pense qu'on est loin...

(F) Mireille, 34 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

[...] tu sais tout le développement le développement des banlieues et des nouveaux quartiers qui sont pas du tout pensés pour accommoder les gens qui ont pas de voiture ou même sans accommoder les gens qui ont pas de voiture, pour encourager les gens à moins utiliser leur voiture [...] Tu sais il y avait eu des efforts dans les débuts de l'ère Labeaume où on sentait un réel désir d'améliorer certains aspects. Il avait fait des voies réservées pour covoitureurs 2 et plus incluant les enfants pis à un moment donné, he, mais... L'explication c'est que 90 % des gens de la ville de Québec peuvent pas concevoir que c'est pas la meilleure chose au monde d'élargir les autoroutes là!

(F) Virginie, 28 ans - Couple - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] arrêter de développer les autoroutes, tu sais d'élargir les autoroutes. Ça aussi on en parle, il faut élargie Henri IV, sur la rive sud il y a trop de chars fait qu'on va élargir la 20. C'est sûr qu'après ça les chars tu te poses pas de question. [...] Il y a une limite à un moment donné à mettre des voies. Ça me paraît... tu sais j'habitais justement à Charlesbourg tu sais tu connais la Laurentienne⁵⁰, ben quand j'étais au cégep elle avait deux voies pis pendant que j'étais à l'université ils en ont mis une troisième. Pis moi j'aurais bien aimé ça qu'elle soit réservée au bus quand j'étais dans l'express. Mais maintenant c'est revenu comme avant [la congestion].

(H) Raphaël, 32 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] faire le deuxième viaduc là. Ça, ça donnerait encore plus d'accès puis moins dangereux pour les piétons. Parce que là il y a beaucoup. Parce que même ici je veux dire t'essaie de traverser à une heure et quart une heure et demie t'as une belle petite lumière à piétons. Ben souvent je te dis qu'il faut que tu surveilles parce que les autos passent. Je sais pas comment de fois que j'ai fait le signal, parce que il y en a qui en profitent pour tourner parce que la lumière à piétons est là. Mais là je viens en tabarouette !

(F) Thérèse, 64 ans - Personne seule - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] redessiner leurs rues complètement de façon à ce que tout le monde puisse avoir son compte. Le transport en commun les piétons les voitures, et il faut arrêter de laisser dire les automobilistes que la rue est à eux et que ça va empirer les choses puis arrêter de leur demander leurs avis. Ils peuvent parler parler parler puis chialer, chialer, chialer, mais une fois que c'est fait ils verront bien que ça fonctionne quand même !

(F) Héloïse, 43 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

⁵⁰ Autoroute reliant Le centre ville de Québec à sa banlieue nord

Vélo

Ben au niveau des vélos moi je pense qu'ils doivent bien sûr penser aux cyclistes pour faire des trajets [pistes cyclables] utilitaires de plus en plus plus en plus c'est sur que l'hiver le vélo quand tu arrives avec les autos ça c'est pas évident faut que... Les cyclistes aussi sont pas beaucoup prudent, il y a pas beaucoup de respect entre les cyclistes et les autos, les piétons je trouve que bon c'est pas on est quand même, nous autres aussi des fois on traverse n'importe où parce que des fois c'est long et des fois il fait froid on a pas le confort... c'est ça.

(F) Pauline, 65 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

Autobus

[...] ils pourraient augmenter les mesures comme l'abonnement bus entre les employeurs, ils pourraient fortement le suggérer à des entreprises de plus de x employés pour encourager ceux qui veulent et ceux qui peuvent le faire, il y a des endroits où c'est pas possible de le faire. Exemple de versement transport en France. [...] Quand on refait les infrastructures, inclure les transports collectifs. Pas nécessairement en agrandissements et en accroissement du volume de véhicules, mais peut-être avec des incitatifs pour le diminuer et le faire traverser du côté du transport en commun lorsque possible.

(H) Léo, 41 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

[...] il y a déjà même plus d'autobus qui fait Trois-Rivières-La Tuque et à partir du 15 janvier, ma mère disait qu'ils feraient plus Québec Sainte-Foy Saint-Augustin Neuville, Donnacona, ainsi de suite sur la 138 [...] ils auraient du faire deux arrêts : Sainte-Anne de La Pérade, et Donnacona, mais ils le font pas. C'est ça que je trouve un peu dommage des personnes éloignées, c'est plus difficile aussi.

(H) Benoit, 44 ans - Colocation - Région : Québec

Bon je mettrais des trottoirs. En gros s'il y a un arrêt d'autobus, je mettrai un trottoir. Débarquer sur un gazon c'est pas. Juste ici en haut il n'y en a pas. D'un côté il y a un trottoir de l'autre il n'y en a pas. Mais l'autobus dépendant de la direction... J'aimerais ça pouvoir avoir un trajet d'autobus qui fait un grand boulevard sans détour. Que ce soit Henri-Bourassa ou Hamel ou le boulevard Laurier. Le boulevard Laurier est pas pire de ce côté-là, il y en a déjà un, mais hein ça dépend. La connexion avec la rive sud de toute façon c'est compliqué [...]

(H) Denis, 41 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Probablement des voies réservées pour les autobus genre pour la 7, qui est le parcours de vieux là. Des parcours aussi dans les quartiers résidentiels ben pas résidentiels, mais les quartiers industriels, l'aéroport, finalement où ce qu'il y a des emplois disponibles puis que tu sais quand t'as pas de voiture, tu sais quand tu restes en centre-ville tu peux pas te parquer ! fait que, mais tu sais t'as peut-être le goût de travailler à l'aéroport parce que t'aurais peut-être un meilleur salaire que travailler chez McDo en haute ville.

(F) Mélanie, 35 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Pistes cyclables

En général, favoriser un développement du transport collectif et du transport actif. Tu sais comme je disais les pistes cyclables c'est récréatif, elles sont pas pensées pour les déplacements pour le travail ou pour aller vers un lieu d'achat. Il y a beaucoup de lieux d'emploi qui fournissent une douche pour les cyclistes, un endroit barré pour le vélo.

(F) Arianne, 33 ans - Famille - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Faudrait favoriser, arrêter d'essayer, OK je prêche pour ma paroisse, arrêter de dire que les cyclistes ont pas leurs places dans la ville. Et développer un vrai réseau cyclable. Un vrai réseau cyclable en prenant modèle sur je sais pas moi les Pays-Bas ou la Finlande en arrêtant de se voiler la face et de dire l'hiver est un obstacle. Ce n'est pas vrai l'hiver n'est pas un obstacle. Déneiger les pistes cyclables! pourquoi est-ce que d'un coup la piste cyclables le long de la rivière St-Charles je là ça y est, elle est plus déneigée [...] l'hiver c'est pas un obstacle, il faut déneiger les pistes cyclables, arrêtez... Là OK, heu t'as le bord de la rue là, t'as le trottoir puis t'as les pistes cyclables, puis du 1^{er} avril au 31 octobre les voitures se stationnent plus, tu sais les voitures doivent laisser l'espace de la piste cyclable. 1^{er} novembre flouthc, ils ont ont, heu, c'est parce que les cyclistes ils ont pas disparu là !

(F) Héloïse, 43 ans - Personne seule - Niveau de vie : Aisé - Région : Québec

Ben je peux dire juste le déneigement en hiver, déneiger les pistes en hiver, heum mais je comprends il y a des pistes qui va à nulle part donc peut-être ah un système de Bixi je pense qu'il va falloir avoir ça à un moment donné. [...] Souvent moi je vais prendre la piste cyclable sur la rue St-Charles pour aller l'est à l'ouest, mais il devrait y avoir une meilleure façon. Je sais il y a tellement de cyclistes là-bas c'est incompréhensible qu'on fait rien, et je pense que tu sais je pense que les pistes cyclables, les vélos boulevard, ce genre de truc là ça doit peut-être augmenter la valeur des propriétés, je comprends pas pourquoi il y a tellement de réticences envers tous ces changements.

(H) Tobias, 37 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

[...] c'est toujours un peu de faire en sorte de pas voir le vélo et les piétons comme un loisir, tu sais de on se promène, mais vraiment d'y aller de façon utilitaire et de mettre en place des choses dans ce sens-là.

(H) Jack, 34 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

Un rôle pour l'État ou une simple question individuelle

Comme on le voit dans les Figure 36 et Figure 37, une très grande proportion des répondants estiment que l'État à un rôle à jouer envers les ménages non motorisés.

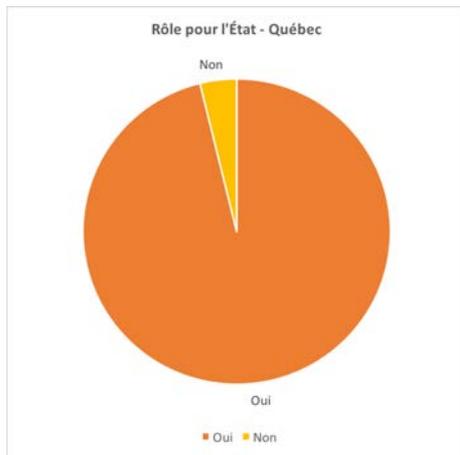


Figure 36 - Rôle pour l'État à Québec

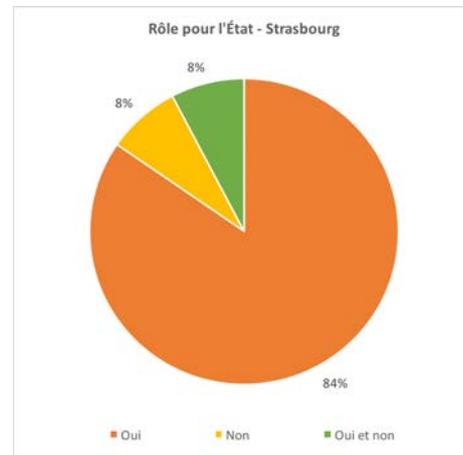


Figure 37 - Rôle pour l'État à Strasbourg

Dans leurs réponses, les participants expriment quel rôle l'État doit jouer selon eux. Le Tableau 7 présente un bref rappel de ces divers rôles.

Tableau 7 - Comparaison des rôles pour l'État fréquemment mentionnés

Québec	Strasbourg
Consulter la population Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire • Ceux ayant un niveau de vie modeste 	Auto Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 65 ans et +
Auto Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie intermédiaire 	Ville Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 65 ans et + • Les propriétaires de leur logement
Autobus - horaire Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Les 65 ans et + • Ceux qui ne sont pas membres du service d'autopartage • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif 	Transports collectifs
Réflexion Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 18-40 ans 	Quartier Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Les 18-40 ans • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Les propriétaires de leur logement • Ceux qui sont membres du service d'autopartage
Transports collectifs Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les propriétaires de leur logement • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif 	Vélos Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 41-64 ans
Train Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement • Les 41-64 ans • Les locataires de leur logement • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif 	Prendre ses responsabilités Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Les 41-64 ans • Ceux ayant un niveau de vie intermédiaire • Les locataires de leur logement
Transport	Permettre de vrais choix
Coût (trop cher) Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie intermédiaire • Les propriétaires de leur logement 	Politique de transport Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes
Ville Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement 	Routes Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Les locataires de leur logement

Abonnement mensuel Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les femmes • Les 65 ans et + • Ceux ayant un niveau de vie modeste • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif 	Région Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie modeste
Infrastructure Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement • Ceux ayant un niveau de vie aisé 	Trottoirs Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 65 ans et + • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire • Ceux qui ne sont pas membres du service d'autopartage
Investissement Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux ayant un niveau de vie aisé 	Incitatifs
Tramway Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement • Les 41-64 ans • Ceux ayant un niveau de vie aisé 	Pistes cyclables
Transport scolaire Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 65 ans et + • Ceux qui n'ont pas un abonnement au transport collectif 	Stationnement Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux ayant un niveau de vie aisé
Trois paliers du gouvernement (municipal, provincial, fédéral) Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ne se sentent pas exclus socialement • Ceux qui sont membres du service d'autopartage • Ceux ayant un niveau de vie aisé 	Tramway
Santé publique Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 18-64 ans 	Train
	Favoriser les piétons Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Ceux qui ont un abonnement au transport collectif
	Arbres Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les hommes • Ceux ayant un niveau de vie aisé • Les propriétaires de leur logement
	Sauvegarde de la planète Plutôt mentionné par : <ul style="list-style-type: none"> • Les 41-64 ans • Ceux ayant un niveau de vie modeste • Ceux qui n'ont pas le permis de conduire

Ce qu'on dit du rôle de l'État

Nous présentons ici des citations verbatim de nos répondants lors de la discussion à savoir si l'État a un rôle envers les ménages non motorisés ou s'il s'agit plutôt d'une question de choix individuels.

Il y a un rôle pour l'État, je pense que c'est assez évident.

(F) Nadine, 27 ans - Colocation - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Ah je pense vraiment que c'est une question individuelle, après l'État heum, en lui même n'est pas idéologique l'État il va s'adapter à la demande d'une population [...]

(F) Béatrice, 38 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Je pense que oui, mais ce rôle là est surtout en termes d'urbanisme, en termes de planification du territoire plutôt qu'en aide directe.

(F) Virginie, 28 ans - Couple - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] moi je trouve que ça va plus loin c'est-à-dire que l'État a un rôle dans l'environnement dans l'espace de vie et en fait il a aussi un rôle à je dirais pas en éducation, mais en proposant des choix de vie et que si les transports publics sont de moins en moins bien traités on enlève quelque chose et surtout on éduque les gens à prendre de plus en plus la voiture.

(F) Mylène, 55 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Ah non ! c'est sûr qu'ils ont un rôle. Puis là c'est encore une fois tous les niveaux, municipal et tout ça ? Ben c'est sûr qu'ils ont un rôle parce qu'ils facilitent les déplacements en auto par leurs choix. Tu sais si on construit des autoroutes et qu'on élargie les autoroutes ça va faciliter, si on investit dans le routier, les nouvelles routes [...]

(H) Raphaël, 32 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] bon il y a des gens qui ont pas choisi d'être dans des quartiers éloignés, mais il y a aussi des gens qui choisissent d'être dans des quartiers éloignés pour avoir je sais pas un plus grand jardin, ou une plus grande maison, mais c'est effectivement leur choix. Est-ce le rôle de l'État de leur amener un tram juste pour leur faire plaisir ? Je sais pas. Bon ceux qui subissent... C'est un peu les deux.

(H) Martin, 36 ans - Couple - Niveau de vie : Aisé - Région : Strasbourg

Le rôle de l'État est de s'assurer que tout le monde est bien servi. Présentement je pense qu'il y a un déséquilibre au niveau de l'offre : les automobilistes versus tous les autres [...]

(H) Denis, 41 ans - Famille - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Québec

[...] pour moi l'État devrait s'impliquer beaucoup plus, pour favoriser ces choix-là.

(F) Naomi, 38 ans - Famille monoparentale - Niveau de vie : Intermédiaire - Région : Strasbourg

Heu ben non là clairement, clairement l'État a son rôle à jouer puis actuellement il le joue en faveur des automobilistes là regarde ! Maintenant si on se prend au sérieux et si les gens qui sont dans les postes d'administration publique prennent leur rôle au sérieux, on vit dans une époque où il y a des enjeux planétaires importants et il faut se, il faut s'arrimer pour que décisions politiques concourent à faire état de cette réalité-là et à diminuer notre empreinte écologique. Ça passe beaucoup par le transport.

(F) Jade, 48 ans - Personne seule - Niveau de vie : Modeste - Région : Québec

Conclusion

Bien qu'il reste beaucoup de travail d'analyse et de croisement de nos résultats qualitatifs avec des données quantitatives issues des enquêtes origine-destination et des recensements de la population, les premières analyses des entretiens qualitatifs nous permettent quelques conclusions. À ce moment de notre thèse, ces premières conclusions ne peuvent pas être complètement expliquées, ce que permettra le travail à venir sur la thèse.

Les personnes issues de ménages non motorisés disent percevoir ou subir une certaine forme d'exclusion sociale liée à la mobilité. Cette exclusion semble plus vive à Québec qu'à Strasbourg. En synthétisant les réponses uniquement de ceux qui perçoivent ou subissent l'exclusion sociale sur les deux terrains et en faisant une analyse de type khi-deux sur les réponses liées au terrain de recherche, il apparaît que l'exclusion sociale strasbourgeoise est beaucoup plus liée à l'accès au permis de conduire et à la nécessité d'avoir une voiture liée au monde du travail et au train qui semble être perçu comme un moyen privilégié de combattre l'exclusion et l'isolement. Tandis qu'à Québec, l'exclusion est plus perçue comme quelque chose que l'on ressent face aux autres, qui est lié au fait de ne pas se sentir écouté lors des consultations ou de décision publique et causée par des lacunes (peu de fréquence, faible couverture du territoire) du réseau d'autobus. En faisant le même travail de corrélation avec l'âge, on s'aperçoit que les coûts liés à la mobilité sont un facteur d'exclusion plutôt pour les personnes âgées de 65 ans et plus. Alors que les plus jeunes (18-40 ans) le perçoivent plus comme une contrainte que les autres groupes. Lorsque l'on utilise le genre comme facteur d'analyse on découvre que pour les femmes l'exclusion est liée à la banlieue, au monde du travail, à la capacité de payer et à l'autobus alors que pour les hommes elle est liée au fait de ne pas être écouté et à l'utilisation du vélo pour combattre l'exclusion. Nous avons aussi noté que l'exclusion semble diminuer lorsque le niveau de vie augmente.

Au niveau des politiques publiques, les Strasbourgeois ont eu tendance à nommer plus de politiques existantes que les Québécois, mais dans les deux cas une variété de politiques publiques a été énumérée. La gestion des flux automobiles dans la ville est dans les deux cas la politique qui est le plus souvent mentionnée comme nécessitant des améliorations, suivies dans les deux cas des politiques relatives au vélo, et ce même à Strasbourg qui bénéficie pourtant d'un réseau cyclable très développé et d'un populaire système de vélo en location à prix modiques. Et dans les deux cas, une grande majorité de répondants estiment que l'État doit jouer un rôle afin de faciliter le mode de vie des ménages non motorisés.

Ce travail initial permet de constater des différences intéressantes entre les deux populations. Pourtant, plusieurs questions restent en suspens et seront traitées dans la suite du travail de thèse. Par exemple, nous allons comparer les politiques publiques des deux régions et leurs adéquations avec ces résultats initiaux réalisés grâce aux entretiens qualitatifs. Nous allons ensuite utiliser des données quantitatives pour établir un indice de dépendance automobile propre à chacun des territoires et ajouter deux autres villes à la comparaison.

Bibliographie

- Abrams, D., Christian, J. et Gordon, D. (dir.). (2008). *Multidisciplinary Handbook of Social Exclusion Research* (1 édition). Chichester, England ; Hoboken, NJ: Wiley.
- Anderson, J. E. (1975). *Public policy-making*. New York: Praeger.
- Appiah-Adu, P. K. et Bawumia, D. M. (2015). *Key Determinants of National Development: Historical Perspectives and Implications for Developing Economies*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Banister, D. (2002). *Transport planning*. London; New York: Spon.
- Barry, B. (1998). Social exclusion, social isolation and the distribution of income. Repéré à <http://eprints.lse.ac.uk/6516/>
- Baumgartner, F. R., Green-Pedersen, C. et Jones, B. D. (2006). Comparative studies of policy agendas. *Journal of European Public Policy*, 13(7), 959-974.
- Beauvais, J.-M. et Espinasse, C. (2001). *Avec ou sans voiture ?* Paris: la Documentation française.
- Birkland, T. A. (2010). *An introduction to the policy process: theories, concepts, and models of public policy making* (3rd ed). Armonk, NY: M.E. Sharpe.
- Blumenberg, E. (2002). On the Way to Work: Welfare Participants and Barriers to Employment. *Economic Development Quarterly*, 16(4), 314-325.
- Bochner, B. S. et Stuart, D. G. (1978). Analyzing latent travel demands of transit dependents. *Traffic Quarterly*, 32(4), 563-581.
- Boltanski, L. et Chiapello, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.
- Cass, N., Shove, E. et Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review*, 53(3), 539-555.
- Caubel, D. (2006). An increase of public transport and accessibility to urban amenities, some limited results: the case of the Lyons conurbation (vol. 1, p. 507-516). WIT Press.
- Cebollada, À. (2009). Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, 17(3), 226-233.
- Cervero, R., Sandoval, O. et Landis, J. (2002). Transportation as a Stimulus of Welfare-to-Work Private versus Public Mobility. *Journal of Planning Education and Research*, 22(1), 50-63.
- Chevalier, M. (2002). *L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et ménages à faibles ressources*. PUCA. Repéré à <http://www.innovations-transport.fr/L-usage-et-l-acces-a-l-automobile>
- Cochran, C. E. (1999). *American public policy: an introduction*. New York: St. Martin's/Worth.
- Collet, R. (2007, novembre 13). *Dynamique de la Motorisation et Usage de l'Automobile en France (L'Île-de-France en Perspective)* (Université Panthéon-Sorbonne - Paris I). Repéré à <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00318707>
- Cullinane, S. (2003). Hong Kong's low car dependence: lessons and prospects. *Journal of Transport Geography*, 11(1), 25-35.
- Currie, G., Richardson, T., Smyth, P., Vella-Brodrick, D., Hine, J., Lucas, K., ... Stanley, J. (2010). Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-

- being in Melbourne – Updated results. *Research in Transportation Economics*, 29(1), 287-295.
- Curtis, C., Renne, J. L., Bertolini, L. et Renne, J. (2009). *Transit Oriented Development*. Farnham, Surrey, England ; Burlington, VT, USA: Ashgate.
- Darcy, M. (1999). The Discourse of « Community » and the Reinvention of Social Housing Policy in Australia. *Urban Studies*, 36(1), 13-26.
- Dill, J. (2013). Understanding the Transit-Dependent Population. Repéré à <http://trid.trb.org/view.aspx?id=1235349>
- Dupuy, G. (1999). *La dépendance automobile*. Paris: Anthropos.
- Dupuy, G. (2000). La spirale de l'automobilisation. *Flux*, 16(41), 69-70.
- Dye, T. R. (1995). *Understanding public policy* (8th ed). Englewood Cliffs, N.J: Prentice Hall.
- Farrelly, M. et Sullivan, H. (2010). Discourses of democracy in neighborhood governance. *Critical Policy Studies*, 4(3), 234-249.
- Fol, S. (2009). *La mobilité des pauvres pratiques d'habitants et politiques publiques*. Belin, Paris.
- Gagnon, E. et Saillant, F. (2009). La question de l'exclusion sociale: généalogie et enjeux. Dans *Exclusions et inégalités sociales : Enjeux et défis de l'intervention publique* (p. 1-28). Québec Que.: Presses de l'Université Laval.
- Gallez, C. et Madre, J.-L. (1993). Équipement automobile des ménages et cycle de vie. *Sociétés contemporaines*, 14(1), 59-78.
- Garrett, M. et Taylor, B. (1999). Reconsidering Social Equity in Public Transit. *Berkeley Planning Journal*, (13), 6-27.
- Giuliano, G. (2005). Low income, public transit, and mobility. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1927(-1), 63-70.
- Grengs, J. (2001). Does public transit counteract the segregation of carless households? Measuring spatial patterns of accessibility. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1753(-1), 3-10.
- Grengs, J. (2005). The abandoned social goals of public transit in the neoliberal city of the USA. *City*, 9(1), 51-66.
- Grengs, J. (2010). Job accessibility and the modal mismatch in Detroit. *Journal of Transport Geography*, 18(1), 42-54.
- Halleux, J.-M. et Lambotte, J.-M. (2006). Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire? *Les cahiers du CEPESS*, (1). Repéré à <http://orbi.ulg.ac.be/handle/2268/27998>
- Hall, P. (1988). Impacts of New Technologies and Socio-Economic Trends on Urban Forms and Functioning. Dans *Urban Development and Impact of Technological Economic and Socio-Demographic Changes, Reports of an Expert Meeting*. Paris.
- Hall, P. A. (1993). Policy Paradigms, Social Learning, and the State: The Case of Economic Policymaking in Britain. *Comparative Politics*, 25(3), 275.
- Hall, P. A. et Taylor, R. C. R. (1997). La science politique et les trois néo-institutionnalismes. *Revue française de science politique*, 47(3), 469-496.

- Hassenteufel, P. (2005). De la comparaison internationale à la comparaison transnationale. *Revue française de science politique*, Vol. 55(1), 113-132.
- Hassenteufel, P. (2008). *Sociologie politique: l'action publique*. Paris: Armand Colin.
- Hawkesworth, M. (1994). Policy studies within a feminist frame. *Policy Sciences*, 27(2-3), 97-118.
- Holzer, H. J., Quigley, J. M. et Raphael, S. (2003). Public Transit and the Spatial Distribution of Minority Employment: Evidence from a Natural Experiment. *Journal of Policy Analysis and Management*, 22(3), 415-441.
- Howlett, M. et Ramesh, M. (2003). *Studying public policy: policy cycles and policy subsystems*. Toronto; New York: Oxford University Press.
- Hsieh, H.-F. et Shannon, S. E. (2005). Three approaches to qualitative content analysis. *Qualitative Health Research*, 15(9), 1277-1288.
- Insee. (2016). Définitions, méthodes et qualité - Niveau de vie. *Institut national de la statistique et des études économiques*. Repéré 8 février 2016, à <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/niveau-de-vie.htm>
- Jiao, J. et Dillivan, M. (2013). Transit Deserts: The Gap between Demand and Supply. *Journal of Public Transportation*, 16(3). Repéré à http://www.nctr.usf.edu/wp-content/uploads/2013/10/16.3_jiao.pdf
- Johnson, R. B., Onwuegbuzie, A. J. et Turner, L. A. (2007). Toward a Definition of Mixed Methods Research. *Journal of Mixed Methods Research*, 1(2), 112-133.
- Johnston-Anumonwo, I. (1997). Race, gender, and constrained work trips in Buffalo, NY, 1990. *The Professional Geographer*, 49(3), 306-317.
- Jones, C. O. (1970). *An introduction to the study of public policy*. Belmont, Calif.: Wadsworth Pub. Co.
- Jones, D. W. (2008). *Mass motorization + mass transit an American history and policy analysis*. Bloomington: Indiana University Press.
- Jones, P. (2011). Conceptualising Car « Dependence ». Dans *Auto Motives: Understanding Car Use Behaviors* (p. 39-61). Bingley, UK: Emerald Group Publishing Limited.
- Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking mobility : contemporary sociology*. Ashgate.
- Kaufmann, V., Jemelin, C., Pflieger, G. et Pattaroni, L. (2008). Socio-political analysis of French transport policies: The state of the practices. *Transport Policy*, 15(1), 12-22.
- Kenworthy, J. R. et Laube, F. B. (1999). Patterns of automobile dependence in cities: an international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 33(7-8), 691-723.
- Kenyon, S., Lyons, G. et Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207-219.
- Koutsopoulos, K. C. et Schmidt, C. G. (1986). Mobility Constraints of the Carless. Dans E. de Boer (dir.), *Transport Sociology* (p. 169-181). Pergamon. Repéré à <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/B9780080236865500195>
- Kübler, D. et Maillard, J. de. (2009). *Analyser les politiques publiques*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble.

- Kunstler, J. H. (1993). *The geography of nowhere: the rise and decline of America's man-made landscape*. New York: Simon & Schuster.
- Lamoureux, D. et Sève, M. D. (1989). Faut-il laisser notre sexe au vestiaire? *Politique*, (15), 5–22.
- Lanciano-morandat, C. et Verdier, É. (2004). Dynamiques des régimes sociétaux d'enseignement supérieur et d'innovation. *Revue internationale de politique comparée*, Vol. 11(3), 369-388.
- Le Breton, E. (1999). L'utilisateur des transports collectifs urbains: une identité en débat au sein des entreprises. *Sociologie du Travail*, 41(3), 255-273.
- Le Breton, E. (2002). *LES TRANSPORTS URBAINS ET L'UTILISATEUR: Voyageur, client ou citoyen ?* Editions L'Harmattan.
- Lecours, A. (2002). L'approche néo-institutionnaliste en science politique: unité ou diversité? *Politique et sociétés*, 21(3), 3–19.
- Lima, L. et Steffen, M. (2004). Comparaison internationales en politiques publiques : stratégies de recherche, méthodes et interprétation. *Revue internationale de politique comparée*, Vol. 11(3), 339-348.
- Litman, T. (2003). Social inclusion as a transport planning issue in Canada. Dans *Transport and Social Exclusion G7 Comparison Seminar*. London. Repéré à http://www.vtpi.org/soc_ex.pdf
- Lucas, K. (2004). Transport and social exclusion. Dans K. Lucas (dir.), *Running on empty: Transport, social exclusion and environmental justice*. (p. 39-53). Bristol, UK: Policy Press.
- Lyons, G. (2003). The introduction of social exclusion into the field of travel behaviour. *Transport Policy*, 10(4), 339-342.
- Maksim, H.-N. (2011). *Potentiels de mobilité et inégalités sociales: la matérialisation des politiques publiques dans quatre agglomérations en Suisse et en France*. Lausanne, Suisse.
- Marston, G. (2004). *Social policy and discourse analysis: policy change in public housing*. Aldershot, Hants, England; Burlington, VT: Ashgate.
- Massot, M. H. et Orfeuil, J.-P. (2008). Mobilité résultante et mobilité organisatrice : les paradigmes de la mobilité au service de la compréhension de la ville. Dans Y. Chalas et F. Paulhiac (dir.), *La mobilité qui fait la ville*. Lyon: Éd. du CERTU.
- Mattioli, G. (2014). Where Sustainable Transport and Social Exclusion Meet: Households Without Cars and Car Dependence in Great Britain. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), 379-400.
- McCray, T. et Brais, N. (2007). Exploring the Role of Transportation in Fostering Social Exclusion: The Use of GIS to Support Qualitative Data. *Networks and Spatial Economics*, 7(4), 397-412.
- Mévellec, A. (2005). *La construction politique des agglomérations : logiques politiques et dynamiques institutionnelles : une comparaison franco-québécoise*. Université du Québec à Chicoutimi et Université de Rennes I, Chicoutimi, Rennes.
- Mignot, D. et Rosales-Montano, S. (2006). *Vers un droit à la mobilité pour tous : Inégalités, territoires et vie quotidienne*. Paris: La Documentation française.

- Miller, H. T. et Demir, T. (2007). Policy Communities. Dans F. Fischer, G. Miller et M. S. Sidney (dir.), *Handbook of public policy analysis: theory, politics, and methods* (p. 137-147). Boca Raton: CRC/Taylor & Francis.
- Motte, B. (2006, juillet 10). *La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne* (Université Panthéon-Sorbonne - Paris I). Repéré à <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00108302>
- Motte-Baumvol, B. (2007a). La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre(5), 897-919.
- Motte-Baumvol, B. (2007b). Les populations périurbaines face à l'automobile en grande couronne francilienne. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (205), 53-66.
- Muller, P. (2000). L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique. *Revue française de science politique*, 50(2), 189-208.
- Muller, P. (2005). Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique: Structures, acteurs et cadres cognitifs. *Revue française de science politique*, 55(1), 155.
- Newman, P. G. et Kenworthy, J. R. (1989). *Cities And Automobile Dependence: An International Sourcebook*. Aldershot: Gower Technical. Repéré à <http://trid.trb.org/view.aspx?id=351194>
- Newman, P. et Kenworthy, J. R. (1999). *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington, D.C: Island Press.
- Newman, P., Kenworthy, J. et Vintila, P. (1995). Can we overcome automobile dependence?: Physical planning in an age of urban cynicism. *Cities*, 12(1), 53-65.
- Ohnmacht, T., Maksim, H. et Bergman, M. M. (2009). *Mobilities and inequality*. Farnham, England; Burlington, VT: Ashgate Pub. Co.
- Ong, P. M. (2002). Car ownership and welfare-to-work. *Journal of Policy Analysis and Management*, 21(2), 239-252.
- Orfeuill, J.-P. (2000). Les controverses sur l'automobile à la lumière des études de mobilité et de l'évolution des valeurs. Dans *L'évolution de la mobilité, Comprendre les dynamiques, Eclairer les controverses - Synthèse Inrets N° 37*. Inrets.
- Petev, I. D. et Coulangeon, P. (2012). L'équipement automobile, entre contrainte et distinction sociale. *Economie et statistique*, 457(1), 97-121.
- Power, A. (2001). Social Exclusion and Urban Sprawl: Is the Rescue of Cities Possible? *Regional Studies*, 35(8), 731-742.
- RAC. (1995). *Car dependence: a report for the RAC Foundation for Motoring and the Environment*. London: RAC Foundation for Motoring and the Environment.
- Ragin, C. et Zaret, D. (1983). Theory and Method in Comparative Research: Two Strategies. *Social Forces*, 61(3), 731-754.
- Rajé, F. (2007). The Lived Experience of Transport Structure: An Exploration of Transport's Role in People's Lives. *Mobilities*, 2(1), 51-74.
- Ratinaud, P. et Déjean, S. (2009). IRaMuTeQ: implémentation de la méthode ALCESTE d'analyse de texte dans un logiciel libre. *Modélisation Appliquée aux Sciences Humaines et Sociales MASHS*, 8-9.

- Reinert, A. (1983). Une méthode de classification descendante hiérarchique: application à l'analyse lexicale par contexte. *Les cahiers de l'analyse des données*, 8(2), 187-198.
- Reinert, M. (1990). Alceste une méthodologie d'analyse des données textuelles et une application: Aurelia De Gerard De Nerval. *Bulletin de Méthodologie Sociologique*, 26(1), 24-54.
- Reinert, M. (2000). La tresse du sens et la méthode «Alceste». Application aux «Rêveries du promeneur solitaire». *JADT 2000 (5èmes Journées internationales d'analyse statistique des données textuelles)*. Repéré à <http://lexicometrica.univ-paris3.fr/jadt/jadt2000/pdf/31/31.pdf>
- Rhodes, R. A. W. (1997). *Understanding governance: policy networks, governance, reflexivity, and accountability*. Buckingham; Philadelphia: Open University Press.
- Rhodes, R. A. W. (2006). Policy Network Analysis. Dans M. Moran, M. Rein et R. E. Goodin (dir.), *The Oxford handbook of public policy*. Oxford; New York: Oxford University Press.
- Rogalsky, J. (2010). Bartering for Basics: Using Ethnography and Travel Diaries to Understand Transportation Constraints and Social Networks Among Working-Poor Women. *Urban Geography*, 31(8), 1018-1038.
- Romilly, P., Song, H. et Liu, X. (2001). Car ownership and use in Britain: a comparison of the empirical results of alternative cointegration estimation methods and forecasts. *Applied Economics*, 33(14), 1803-1818.
- Rose, E., Witten, K. et McCreanor, T. (2009). Transport related social exclusion in New Zealand: Evidence and challenges. *Kōtuitui: New Zealand Journal of Social Sciences Online*, 4(3), 191-203.
- Rougé, L. (2009). L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation. *Articulo - Journal of Urban Research*, (5).
- Sabatier, P. A. et Weible, C. M. (2007). An Advocacy Coalition Framework : Innovations and Clarifications. Dans P. A. Sabatier (dir.), *Theories of the policy process* (2^e éd., p. 189-220). Boulder, Colo.: Westview Press. Repéré à <http://site.ebrary.com/id/10510160>
- Sachs, W. (1992). *For love of the automobile: looking back into the history of our desires*. Berkeley: University of California Press.
- Salskov-Iversen, D. (1997). A Discursive Perspective on British Local Government's Response to Change: A Tale of Two Cities. *Discourse & Society*, 8(3), 391-415.
- Sartori, G. (1991). Comparing and Miscomparing. *Journal of Theoretical Politics*, 3(3), 243-257.
- Schönfelder, S. et Axhausen, K. W. (2003). Activity spaces: measures of social exclusion? *Transport Policy*, 10(4), 273-286.
- Seiler, C. (2008). *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*. Chicago: University Of Chicago Press.
- Sheller, M. et Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207 – 226.

- Skillington, T. (1998). The City as Text: Constructing Dublin's Identity Through Discourse on Transportation and Urban Re-Development in the Press. *The British Journal of Sociology*, 49(3), 456-473.
- Smith, A. (2000). L'analyse comparée des politiques publiques: une démarche pour dépasser le tourisme intelligent? *Revue internationale de politique comparée*, 7(1), 7-19.
- Stanley, J. K., Hensher, D. A., Stanley, J. R. et Vella-Brodrick, D. (2011). Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(8), 789-801.
- Stanley, J., Stanley, J., Vella-Brodrick, D. et Currie, G. (2010). The place of transport in facilitating social inclusion via the mediating influence of social capital. *Research in Transportation Economics*, 29(1), 280-286.
- Steffen, M. (2004). La comparaison internationale comme révélateur des apprentissages institutionnels. *Revue internationale de politique comparée*, Vol. 11(3), 389-411.
- Stenson, K. et Watt, P. (1999). Governmentality and 'the death of the social'? : A discourse analysis of local government texts in South-east England. *Urban Studies*, 36(1), 189-201.
- Stone, A. (1992). Le «néo-institutionnalisme». Défis conceptuels et méthodologiques. *Politix*, 5(20), 156-168.
- TEA Cost Action. (2012). Memorandum of Understanding for the implementation of a European Concerted Research Action designated as COST Action TU1209 : Transport Equity Analysis : assessment and integration of equity criteria in transportation planning. European Cooperation in the field of Scientific and Technical Research - COST.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies mobilities for the twenty-first century*. London; New York: Routledge.
- Urry, J. (2003). Social networks, travel and talk. *The British Journal of Sociology*, 54(2), 155-175.
- Urry, J. (2004). The « System » of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39.
- Urry, J. (2007). Des inégalités sociales au capital en réseau. *Revue Suisse de Sociologie*, 33(1), 9-26.
- Urry, J. (2008). Moving on the Mobility Turn. Dans W. Canzler, V. Kaufmann et S. Kesselring (dir.), *Tracing mobilities towards a cosmopolitan perspective* (p. 13-23). Aldershot, England; Burlington, VT: Ashgate.
- Uteng, T. P. (2009). Gender, ethnicity, and constrained mobility: insights into the resultant social exclusion. *Environment and Planning A*, 41(5), 1055 – 1071.
- Vandersmissen, M.-H., Thériault, M. et Villeneuve, P. (2004). What about effective access to cars in motorised households? *Canadian Geographer / Le Géographe Canadien*, 48(4), 488-504.
- Villeneuve, D. (2013, juillet 4). *La nouvelle prédominance du mode partenariat public-privé dans la production de tramways au Canada* (Université d'Ottawa, Ottawa, Ont.). Repéré à <http://www.ruor.uottawa.ca/fr/handle/10393/26137>

- Vincens, M., Vandersmissen, M.-H. et Thériault, M. (2007). Impacts de la restructuration du réseau d'autobus de la ville de Québec sur l'accessibilité aux emplois des femmes et sur leur mobilité professionnelle. *Cahiers de géographie du Québec*, 51(144), 419–446.
- Vivre en ville. (2012). *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*. Montréal.
- Weber, M. (1949). *The methodology of the social sciences* (traduit par E. Shils). Glencoe [Ill.]: Free Press.
- Wells, K. et Thill, J.-C. (2012). Do Transit-Dependent Neighborhoods Receive Inferior Bus Access? a Neighborhood Analysis in Four U.S. Cities. *Journal of Urban Affairs*, 34(1), 43-63.
- Wenglenski, S. (2004). Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, octobre(4), 539-550.
- Wickham, J., Lohan, M., Javela, M. et Battalini, E. (2002). *Cars: Car-Systems in the city and the sociology of embedded technologies*. (European Commission under the Targeted Socio-Economic Research Programme (TSER n° SOE1-CT97-1071). Dublin, Ireland. Repéré à <https://www.yumpu.com/en/document/view/6868214/scenarios-for-a-sustainable-society-trinity-college-dublin>