

Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Géographie de Lille (IAUGL)

Master 2 Urbanisme et Aménagement (UA)

Spécialité : CoMUA

Mobilités et expertise d'usage : une analyse des modes d'habiter roubaisiens
au prisme des croisements entre aptitudes individuelles, spécificités
socio-territoriales et déplacements effectifs

Nastassya Danger

Année Universitaire 2023/2024

Tuteur universitaire : Marc Dumont

Tuteurs professionnels : Christian Ladesou et Éric Verbrackel

Référent·es recherche-action participative : Florence Ienna et Bertrand Bocquet

Structure d'accueil : Attac Roubaix-Tourcoing

Avant propos

Du 15 avril au 20 septembre 2024, l'occasion m'a été donnée d'effectuer mon stage de M2 Urbanisme et Aménagement au sein de l'association Attac Roubaix-Tourcoing. Créée en 1998, l'Association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne (ATTAC), est une association d'éducation populaire qui milite pour la justice fiscale, sociale et écologique. Le collectif local Attac Roubaix-Tourcoing œuvre au côté des habitants des quartiers de Roubaix afin de leur permettre d'interpeller les experts sur des thématiques qui les concernent. Depuis 2015, Attac Roubaix-Tourcoing et ses partenaires, œuvrent plus particulièrement en faveur de la gratuité des transports en commun dans l'agglomération lilloise. *A fortiori*, c'est l'Observatoire des villes du transport gratuit, fondé en 2019 à Dunkerque, qui contribue à nourrir les réflexions d'Attac. En ce sens, expertise citoyenne, pouvoir d'agir et appréhension des mobilités sur le territoire roubaisien, sont au cœur de ce sujet de recherche pour lequel l'association a décidé d'avoir recours aux méthodes de la recherche-action participative. Lesdites méthodes, attentes qui en découlent et les résultats qu'elles permettent d'obtenir sont développés tout au long du mémoire, outil qui se veut, outre être la retranscription la plus fidèle possible de ces presque 6 mois de stage, être porteur de perspectives pour Attac et ses partenaires dans la suite de leur mobilisation.

Remerciements

Je tiens à remercier les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce mémoire de fin d'études.

Marc Dumont, pour ses conseils et éclaircissements théoriques toujours justes, desquels je vais encore pouvoir bénéficier trois ans durant.

Christian Ladesou et Éric Verbrackel, pour l'accueil et la confiance accordée, le partage d'expériences militantes et de connaissances de terrain, mais aussi pour leur disponibilité et leur bonne humeur non négligeable.

Florence Ienna, Bertrand Bocquet et Caroline Douce pour l'initiation aux méthodes participatives, la logistique et leur bienveillance.

Les experts de leur quotidien et bien plus encore, qui ont accepté de nous rencontrer, de donner de leur temps et de la visibilité à cette recherche.

Les associations sans lesquelles ces rencontres n'auraient pas été possibles, pour ne citer qu'elles, le Secours populaire de Roubaix, les comités de quartier de Moulin-Potennerie et de Justice, le LEC ou encore la Maison des associations de Roubaix.

Les M2 CoMUA et camarades d'autres parcours pour les moments de détente et le soutien. Pensées particulières à Noémie Lecq et nos séances de rédaction au Biglemoi.

Mes parents, Annie et Pascal Danger, pour leur écoute, leurs encouragements et le retour aux sources entre deux périodes prolongées, scotchée à mon bureau d'adolescente.

Grégoire Fontaine, pour le quotidien.

Avant propos.....	2
Remerciements.....	3
Introduction.....	5
1. Contexte général : recherche-action participative, inégalités structurantes et mobilités sur le territoire roubaisien.....	12
1.1. Contexte de la recherche.....	12
1.1.1. Historique de la recherche.....	12
1.1.2. Objectifs et hypothèses de départ.....	13
1.1.3. Intérêts du recours à la recherche-action participative.....	16
1.2. Contexte socio-territorial de Roubaix.....	18
1.2.1. Des inégalités socio-territoriales à l'échelle de la métropole.....	18
1.2.2. Des inégalités socio-territoriales à l'échelle de la ville.....	23
1.3. Roubaix et les mobilités de proximité.....	27
1.3.1. L'offre de mobilité en question.....	27
1.3.2. L'évolution de l'offre de mobilité au regard des nouvelles normes environnementales : le SDIT et les ZFE dans l'agglomération lilloise.....	32
2. Comprendre les modes d'habiter par les mobilités des roubaisiens.....	37
2.1. Une méthodologie à co-construire.....	37
2.1.1. La démarche itérative.....	37
2.1.2. Les outils déployés.....	40
2.1.3. Les acteurs mobilisés.....	45
2.2. Des modes d'habiter différenciés.....	56
2.2.1. Usages du territoire roubaisien et pratiques de mobilité.....	56
2.2.2. Contraintes, freins et désirs de mobilité.....	61
2.2.3. Des idéaux-types hétérogènes au croisement entre offre de mobilité, aptitudes individuelles et déplacements effectifs.....	67
3. "Et après ?" : perspectives pour la poursuite de la mobilisation et questionnement des enjeux démocratiques dans la durée.....	82
3.1. Une expertise collective pour l'amélioration de l'offre de mobilité à Roubaix.....	82
3.2. Des sujets qui font parler.....	87
3.2.1. Situations de handicap et mobilités à Roubaix.....	87
3.2.2. Expériences contrariées ou négatives : les rapports humains en question.....	89
3.2.3. Les vulnérabilités économiques comme enjeu majeur.....	93
3.3. Poursuivre collectivement la recherche.....	96
3.3.1. Des zones d'ombre à éclaircir.....	96
3.3.2. De l'expertise d'usage au pouvoir d'agir.....	98
Conclusion.....	100
Bibliographie & Webographie.....	104
Index des figures.....	109
Glossaire des sigles.....	111
Annexes.....	112

Introduction

Dans un contexte de changement climatique et de transition écologique, les mobilités et leurs effets plus ou moins directs (émission de gaz à effet de serre et impact sur la qualité de l'air, étalement urbain ou atteinte à la biodiversité) se trouvent interrogés. Si le trafic aérien témoigne d'inégalités sociales déterminantes dans l'émission de CO₂¹ (Orfeuill, 2015), les mobilités quotidiennes ne sont pas en reste. En effet, les seuls véhicules particuliers sont à l'origine de plus de la moitié des émissions nationales de gaz à effet de serre dans le secteur du transport, secteur d'activité qui est lui-même le plus polluant (Notre-environnement, 2021 ; 2023). Aussi, la notion de "dépendance automobile" théorisée par Gabriel Dupuy (1999) traduit l'existence d'un système du tout automobile dans lequel "le conducteur n'est qu'un rouage parmi d'autres" (Paquot, 2016) et qui tend à limiter l'offre d'alternatives, et ce, malgré une volonté d'un certain nombre d'usager-es, de moins utiliser la voiture (Kaufmann, 2019). En ce sens, si la voiture reste *a priori* un élément de distinction sociale et un idéal d'agrément ou de liberté (Gorz, 1973 ; Paquot, 2016), la voiture est devenue un besoin qui ne dépend pas uniquement du simple comportement individuel et qui, outre ses impacts environnementaux avérés, entraîne une série de transformations des territoires (Gorz, 1973). Ce qui est vrai pour la voiture l'est également pour ses alternatives ou les mesures qui visent à en réduire les nuisances. C'est le cas de l'instauration de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m²), du développement des

¹ Les voyages longues distances et, *a fortiori*, le trafic aérien, concernent avant tout les franges les plus riches de la population : 1 % génère les ¾ du trafic aérien (Orfeuill, 2015).

² Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ont été instaurées en France dès 2015 par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et rendues obligatoires par la Loi Climat et Résilience du 22 août 2021. En ce sens, toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain doivent mettre en place une ZFE-m avant le 31 décembre 2024. Cette mesure, visant à améliorer la qualité de l'air en limitant l'accès des véhicules les plus polluants à certaines zones de la ville, connaît néanmoins quelques dérogations précisées par le décret n°2022-1641 du 23 décembre 2022 (si la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote est inférieure ou égale à 10 µg/m³ au cours des 3 ou 5 dernières années et sur l'ensemble des stations fixes de mesures de la qualité de l'air de l'agglomération ou au moins pour 95% de la population de chaque commune de l'agglomération ou lorsque les agglomérations démontrent au plus tard 18 mois avant l'échéance de l'instauration des ZFE-m que les actions qu'elles mettent en place permettent d'atteindre ces concentrations sur l'ensemble des stations de l'agglomération ou au moins pour 95% de la population de chaque commune dans des délais plus court ou similaires à ceux d'une ZFE-m) (de Briant, 2023).

mobilités douces³ et actives⁴ et des nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS⁵) ou encore de la mise en place de mesures de gratuité (totale ou partielle) des transports en commun⁶. Ces mesures, visant à réduire la place de la voiture en ville et à favoriser le report modal⁷, ont des répercussions locales tant en termes d'aménagement du territoire que d'influence sur les modes d'habiter, à savoir, "les manières de pratiquer, de penser, de dire, de vivre les différents espaces, territoires et lieux qu'habitent les individus et les groupes, sans nécessairement y vivre au quotidien" (Morel-Brochet & Ortar, 2012).

C'est pourquoi, traiter des mobilités, *a fortiori* quotidiennes, c'est nécessairement remettre les mobilités dans le contexte social, économique et territorial dans lequel elles évoluent, mais c'est également assumer de laisser une part de subjectivité à cette analyse à travers la manière dont les mobilités et les territoires sont vécus. Autrement dit, il ne s'agit pas d'analyser les mobilités seules, y compris dans le contexte de leur évolution au prisme des transitions à l'œuvre, mais de les étudier dans leur système d'interaction avec les usager-es, les espaces et les temporalités d'usage. Le paradoxe qui réside dans l'injonction, voire le devoir de mobilité, à l'aune de nécessaires transitions écologiques (Fol, 2010 ; Bertrand, 2013) va dans le sens de l'analyse des mobilités dans un système d'interactions. D'une part, les mobilités ont des effets territoriaux et environnementaux et d'autre part, le

³ Les mobilités douces désignent des déplacements non carbonés ou très faiblement carbonés par rapport aux émissions de gaz à effet de serre engendrées par les véhicules motorisés individuels (marche, vélo, métro, bus, tramway etc.) (Géoconfluences, 2023).

⁴ Les mobilités actives désignent les déplacements effectués sans apport d'énergie autre qu'humaine et par le seul effort physique de la personne qui se déplace (marche, vélos et trottinettes sans assistance électrique, fauteuil roulant non motorisé, etc.) (EHESP & a-urba, 2020).

⁵ Les objectifs des lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sont de réduire les axes utilisables par les voitures, de restructurer l'espace urbain et de baisser le niveau de pollution en ville en proposant une alternative à l'automobile plus rapide que le bus et moins cher que le tramway grâce à un système de circulation du BHNS (autobus ou trolleybus) en site propre (voie réservée pour le BHNS au même titre que les lignes de métro circulent en site propre) (Guillon, 2008).

⁶ La gratuité des transports en commun qu'elle soit totale ou partielle (destinée à des personnes éligibles en raison de critères comme l'âge, la santé ou le faible niveau de revenus ou destinée à l'ensemble des habitants ou usager-es sur des créneaux donnés, par exemple le weekend ou en période de pic de pollution) est mobilisée par des parties prenantes de différentes orientations politiques pour des raisons distinctes : raisons environnementales (pour réduire la place de la voiture en ville et réduire la pollution), sociales (pour lutter contre l'exclusion et la ségrégation ou encore pour faciliter les démarches d'emploi et d'insertion) ou encore économique et territoriale (redynamiser les centres-villes par exemple). En ce qui concerne la raison environnementale, la gratuité peut éviter de générer plus de déplacements automobiles lors des pics de pollution notamment, mais les études sur le report modal effectif manquent encore pour prouver son efficacité. (Observatoire des villes du transport gratuit, 2022).

⁷ Le report modal désigne le report d'une partie des flux d'un mode de transport vers un autre, lorsque des mesures sont mises en place pour privilégier le report modal, il s'agit généralement d'orienter les flux de la voiture individuelle vers des transports décarbonés (ex : vélo) ou moins carbonés (ex : train, bus, tramway) que la voiture (Géoconfluences, 2020).

devoir de mobilité tend à engendrer ou à accentuer certaines inégalités socio-économiques réelles ou perçues ciblant d'abord les ménages les plus précaires (Bertrand, 2013). En effet, l'injonction à la mobilité n'est pas seulement celle du voyage de longue distance, mais est également inscrite dans les mobilités quotidiennes.

De plus, alors que la mobilité et son penchant hypermobile sont valorisés, lorsque la mobilité est contrainte elle n'est pas toujours bien vécue (Kaufmann, 2019). Aussi, cette injonction à la mobilité peut se transformer en injonction, à l'égard des plus pauvres, à trouver un travail, et ce, peu importe le nombre de kilomètres parcourus (Fol, Miot & Vignal, 2014). Dans ce contexte, les inégalités relevant de la mobilité sont renforcées par la double fragmentation entre les territoires et le travail (Le Breton, 2013) et les horaires atypiques qui ne permettent pas aux travailleurs de prendre les transports en commun et renforcent la dépendance automobile (Féré & Zobèle, 2013). L'injonction à la mobilité, *a fortiori* pour le travail, est notamment ce qui, couplé à l'émergence de politiques de taxation des énergies fossiles fournissant un carburant nécessaire pour nombre de personnes coupées des dynamiques de métropolisation, a pu accentuer un sentiment de délaissement et de mise en péril de manières d'être et de vivre (sentiment déjà présent en raison de la dégradation du marché du travail et de celles des services de proximité) d'une partie de la population des franges périurbaines et rurales et donc, conduire au mouvement des Gilets Jaunes (Coquard, 2019).

Cependant, si la voiture conserve une valeur fonctionnelle forte dans les milieux ruraux et périurbains (Kaufmann, 2019) et que les inégalités engendrées ou accentuées par les mobilités révèlent des facteurs spatiaux et territoriaux importants, la diversité des pratiques et expériences de mobilité dans les milieux périurbains et ruraux sont en lien avec la position sociale des individus (Berroir *et. al.*, 2017). Autrement dit, les pratiques de mobilité et les usages des différents modes de transports sont influencés par de multiples facteurs, souvent croisés, qui ne dépendent pas des seules mobilités et de leur évolution ni même du territoire vécu en lui-même. En ce sens, les mobilités et leurs enjeux invitent à une analyse socio-spatiale des inégalités qui les structurent, et ce, en milieu rural et périurbain comme dans les villes des métropoles. En effet, il existe des inégalités structurantes au sein des métropoles, c'est le cas en ce qui concerne la présente recherche, de la métropole de Lille : agglomération française de plus de 250 000 habitants la plus ségréguée hors région parisienne (Collectif Degeyter, 2017). Ces inégalités se retrouvent dans les villes de ces métropoles, y compris dans les villes les plus homogènes en termes de structuration sociale et les plus pauvres comme celle de Roubaix (45 % de la population vivant en dessous du

seuil de pauvreté et 74 % du territoire classé en quartier prioritaire de la ville - QPV⁸), terrain d'étude de l'enquête qui suit (Collectif Degeyter, 2017). Or, la pauvreté et les catégories politiques qui en émanent comme les QPV influencent les mobilités quotidiennes des individus concernés (Bouzouina *et. al.*, 2016 ; Juste *et. al.*, 2020). Aussi, l'injonction à la mobilité tend à confondre ancrage territorial et immobilité (Fol, 2010) si bien que les habitants des QPV et personnes les plus précaires sont souvent taxés d'immobilisme (Juste *et. al.*, 2020). Or, d'une part, les niveaux d'attachement au quartier sont variés et ne sont pas synonymes d'absence de mobilité, et ce, notamment chez les populations jeunes (Oppenchain, 2013) et d'autre part, si les résidents des quartiers prioritaires se déplacent moins et sur de plus faibles distances, ils consacrent autant de temps aux déplacements quotidiens et sortent autant de fois par jour que les autres résidents (Juste *et. al.*, 2020).

Outre les conditions socio-économiques, c'est un ensemble de conditions individuelles (santé, âge, situation familiale, etc.) qui interviennent dans l'appréhension des mobilités quotidiennes et qui s'entrecroisent avec les ressources matérielles des individus, la nature du territoire et l'offre de mobilité en évolution. En effet, il existe un écart réel entre les aptitudes individuelles à se déplacer, les pratiques possibles et l'injonction à la mobilité (Massot & Orfeuill, 2005). Par exemple, ce n'est pas parce qu'un quartier ou une ville est pourvue d'une bonne desserte en transports en commun (ce qui, *a priori* est le cas de Roubaix) que certaines catégories de personnes n'en sont pas exclues ou ne sont pas ségréguées spatialement et que l'offre, suffisante en apparence, doit justifier ces inégalités (Bertrand, 2013). Aussi, les mobilités sont vectrices de sociabilisation et d'expériences sensorielles et sociales (positives comme négatives), notamment en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun pour les publics dans leur diversité et les difficultés spécifiques qu'ils peuvent rencontrer : adolescents de quartier prioritaire (Oppenchain, 2013) et personnes en situation de handicap psychique, cognitif ou mental⁹ par exemple (Meissonnier, 2016 ; Mengue-Topio *et. al.*, 2017). Le concept de "motilité" inventé et théorisé par Vincent Kaufmann (2002), éclaire ces situations en prenant en compte leurs pluralités et leurs complexités. La motilité désigne une "aptitude à se mouvoir dans l'espace et dans le temps" (Kaufmann, 2019) et met l'accent sur la dimension intentionnelle ou subie de la mobilité et de l'immobilité en prenant ensemble, de fait, comme système : le champ des possibles - ou pratiques possibles pour Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuill

⁸ Contrairement aux zones urbaines sensibles (ZUS) et aux contrats urbains de cohésion sociale (CUCS) qui les ont précédés, les quartiers prioritaires de la ville (QPV) instaurée par la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, ne retiennent qu'un unique critère : celui de la pauvreté (Juste *et. al.*, 2020).

⁹ Le handicap mental révèle une déficience intellectuelle, le handicap cognitif un dysfonctionnement des fonctions cognitives (troubles de l'attention, de la mémoire, des gestes, etc.) et le handicap psychique des troubles psychiques invalidants (Meissonnier, 2016).

(2005) - les aptitudes à se mouvoir (*motilité*) et les déplacements réels (Kaufmann *et. al.*, 2015). Dès lors, au croisement entre des conditions individuelles (incluant conditions matérielles d'existence et autres conditions, liées notamment, à la santé et aux structures familiales) et à la structuration du territoire ou l'offre de mobilité conditionnant les déplacements, s'ajoute l'analyse des mobilités en termes d'intentionnalité et de contraintes. Autrement dit, en termes de pouvoir d'agir. En ce sens, l'immobilité, perçue ou réelle, doit également être prise en compte sans jugement de valeur dans l'analyse des mobilités quotidiennes. Ce n'est pas le niveau de mobilité qui traduit la nature des modes d'habiter, mais ce sont les usages, pratiques et connaissances du territoire concrétisés par des usages et expériences de mobilités elles-mêmes influencées par un ensemble de conditions individuelles et un "champ des possibles" en termes d'offre de mobilité qui traduisent les modes d'habiter. Autrement dit, les conditions individuelles et l'offre de mobilité ou réalité du territoire, dont la proximité ou non de certains services fait partie, influencent des usages et expériences de mobilités différenciés qui génèrent alors des appréhensions différenciées des territoires et donc des modes d'habiter singuliers. Ainsi, le confinement des activités (Ramadier, 2007) et des déplacements de moindre portée (Juste *et. al.*, 2020) qui semblent être observés dans les quartiers prioritaires ne doivent pas être perçus de fait comme des situations d'immobilité et d'enfermement ou d'enclavement subi, l'intentionnalité est à questionner. L'intentionnalité et la contrainte apportées par le concept de "motilité" permettent alors de remettre en cause l'injonction à la mobilité et les dérives d'un droit à la mobilité¹⁰ qui se confondrait avec cette dernière. Dès lors, si droit à la mobilité il y a, il doit également inclure un droit à l'immobilité et à la proximité (Kaufmann, 2019) et relever davantage d'un droit à un accès égal à la mobilité (Schoonbrodt, 1992). Autrement dit, lorsqu'un individu souhaite (intentionnalité) ou doit (contrainte) se déplacer, il est en mesure de le faire, car malgré des aptitudes qui peuvent être entravées par différentes conditions individuelles, mais également des aléas ou transformations nécessaires de l'offre de mobilité (pannes, travaux, etc.) l'offre de mobilité ou l'offre territoriale dans son ensemble peut s'adapter à sa situation et lui permettre de se déplacer.

Néanmoins, puisque les mobilités ne sont pas seulement des déplacements d'un point A à un point B et que les mobilités quotidiennes sont influencées par des facteurs extérieurs, mais croisés, à l'analyse des simples déplacements, il faut privilégier une étude qui rende compte des tranches de vie dont les mobilités quotidiennes et de proximité participent pleinement (Massot & Orfeuill, 2005). Les modes d'habiter sont influencés par des facteurs pluriels et complexes, mais les publics restent actifs, voire établissent

¹⁰ "Le code des transports reconnaît le droit de tous les usager-es, y compris ceux dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, à se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens" (articles L. 1111-1 à L. 1111-6 du Code des transports).

intentionnellement des stratégies pour se déplacer et plus largement pour habiter, qui révèlent leur rapport (usages et connaissances) au territoire et donc leur pouvoir d'agir sur ce territoire et leurs modes d'habiter. C'est la nécessité d'une analyse des modes d'habiter au prisme du droit à un accès égal à la mobilité telle que nous la comprenons à présent dans la lignée de Kaufmann, Massot et Orfeuill, comme croisement entre des aptitudes ou conditions individuelles, des pratiques possibles et des déplacements concrets.

D'où la problématique de ce travail de recherche : *En quoi les croisements entre aptitudes individuelles, spécificités socio-territoriales, dont l'offre de mobilité en apparence suffisante à Roubaix fait partie, et déplacements réels, est-il à l'origine des modes d'habiter roubaisiens ? Que nous disent ces modes d'habiter du droit à un accès égal à la mobilité et du pouvoir d'agir local ?* En ce sens, les éléments de réponse proposés s'appuieront, outre sur un corpus académique, sur l'ensemble des outils méthodologiques mis en place au cours de la recherche : ateliers participatifs, entretiens semi-directifs, observations, questionnaire et participation à des événements ponctuels à l'image de formations ou de réunions d'acteurs.

Dans un premier temps, c'est le contexte historique, social et territorial de la recherche, ainsi que l'intérêt et les objectifs du recours à la recherche-action participative qui seront explicités. Ainsi, il s'agira d'ancrer ce travail et sa nécessité, d'une part, au regard de l'inscription du territoire roubaisien dans un ensemble de dynamiques d'inégalités socio-territoriales à l'origine de mobilisations sociales importantes en faveur du droit à un égal accès aux mobilités, et d'autre part, au regard de l'analyse de son offre de mobilité et de ses évolutions en cours, risquant à la fois, de reproduire les inégalités et d'induire des transformations des modes d'habiter, compris comme, "manières de pratiquer, de penser, de dire, de vivre les différents espaces, territoires et lieux qu'habitent les individus et les groupes, sans nécessairement y vivre au quotidien" (Massot & Orfeuill, 2005).

Dès lors, afin de mieux saisir la nature de ces modes d'habiter ou manière d'être au territoire par des pratiques, des usages, des connaissances, des discours et le développement de stratégies, qui font entrer différents lieux et espaces dans le quotidien des personnes en fonction des choix, des nécessités et des contingences, et la portée des croisements qui les structurent, il s'agira d'analyser les modes d'habiter roubaisien à partir des données obtenues grâce aux outils méthodologiques déployés. Nous rendrons compte de modes d'habiter différenciés et complexes, au croisement entre aptitudes individuelles, offre de mobilité et déplacements effectifs. Ces descriptions seront notamment rendues possibles par l'intermédiaire d'idéaux-types. Ainsi, et grâce au concept de motilité, mettant l'accent sur la dimension intentionnelle ou subie de la mobilité et de l'immobilité, nous pourrons questionner l'agentivité des individus et des groupes d'individus dans les situations

relatives aux mobilités. Enfin, la troisième et dernière partie aura pour but de mettre au jour un ensemble de propositions pour la poursuite des objectifs fixés par Attac et ses partenaires en termes de mobilité à Roubaix. À partir des propositions formulées par les enquêté·es, il s'agira de mettre en exergue une agentivité rationnelle, en partie induite du quotidien et de la nécessité, exprimant ainsi une expertise d'usage à développer et à remobiliser en proposant un ancrage des dynamiques participatives dans la durée, au regard d'objectifs scientifiques et démocratiques.

1. Contexte général : recherche-action participative, inégalités structurantes et mobilités sur le territoire roubaisien

Cette première partie vise à expliciter le contexte historique, social et territorial de la présente recherche-action participative, ainsi que d'en présenter les objectifs, l'organisation et les parties prenantes structurantes. De ce fait, le développement rend compte de la pleine inscription de la recherche dans un contexte de récentes mobilisations métropolitaines et roubaisiennes en faveur d'un droit à la mobilité ou d'un droit à un égal accès à la mobilité, mais également dans un contexte de disparités socio-économiques et socio-spatiales marquées à l'échelle de l'agglomération lilloise, comme à l'échelle de Roubaix et de son versant nord-est. Cette première partie permet alors également d'interroger le croisement entre évolution de l'offre de mobilité au regard des nouvelles mesures environnementales et inégalités structurantes.

1.1. Contexte de la recherche

1.1.1. Historique de la recherche

Cette recherche est issue d'un double contexte de mobilisation. Pour une part, c'est la suppression de la gratuité des transports en commun dans la métropole de Lille pour les personnes précaires et personnes en situation de handicap en 2015, ayant entraîné à sa suite, la création de la coordination pour la gratuité des transports publics recoupant une dizaine d'associations et de collectifs, dont Attac et la Mutuelle des fraudeurs¹¹. Attac s'est alors majoritairement investie à Roubaix¹² avec notamment, en mars/avril 2018, la

¹¹ Créée en 2009, la Mutuelle des fraudeurs de Lille fonctionnait alors sous forme de cotisation par mois pour rembourser les amendes de ces membres. La gratuité des transports faisaient partie de leurs principales revendications (<http://mutuelledesfraudeursdelille.over-blog.org>). La loi Savary du 22 mars 2016 a rendu illégale en France l'organisation de mutuelle de fraudeurs (<https://www.lacoalition.fr>).

¹² Les raisons données par Attac de ce fort investissement en faveur de la gratuité du réseau de transport à Roubaix sont : la grande précarité de ses habitants, la forte exposition de la ville aux particules fines et au dioxyde d'azote, ainsi que la richesse de Roubaix en termes de mouvements sociaux et de mobilisations. Cependant, il est intéressant de souligner que la gratuité comme argument environnemental, si elle peut

réalisation d'une enquête sur l'utilisation des transports en commun et la diffusion de questionnaires sur les marchés des quartiers de l'Epeule et du Nouveau Roubaix, mais également à la Condition Publique et dans les locaux de la Fédération des Associations Laïques (FAL). Pour une autre part, c'est la suppression des lignes de bus 16 et 30 en 2018 desservant toutes deux le quartier Moulin-Potennerie, qui a entraîné une mobilisation associative et habitante importante avec notamment la création d'une pétition et la rédaction d'une lettre au président de la Métropole Européenne de Lille (MEL) ainsi qu'au délégataire Ilévia (Nord Éclair, 14 avril 2019). En effet, les habitants n'avaient, semble-t-il, pas été prévenus de la suppression de ces deux lignes desservant pourtant entre autres, des commerces et le collège Jean Baptiste Lebas¹³. Dès lors, Attac et ses partenaires, dont les comités de quartier¹⁴ du Cul-de-four et de Moulin-Potennerie, ont souhaité poursuivre leur engagement en faveur de la gratuité et de la mobilisation citoyenne relative aux transports. C'est pourquoi, une première recherche-action participative¹⁵ a été commanditée dans le quartier du Cul-de-Four, mais celle-ci, tombée en pleine pandémie de Covid-19, fut abandonnée précipitamment.

1.1.2. Objectifs et hypothèses de départ

Dès lors, la présente recherche s'inscrit dans la dynamique de relance de la mobilisation en faveur de la gratuité des transports et dans la poursuite des recherches portant sur la compréhension des mobilités à Roubaix. Attac, qui souhaitait, en plus de pouvoir alimenter les débats en cours au sein des conseils citoyens¹⁶ et des comités de

permettre d'éviter certains déplacements automobiles, fait débat au regard du manque d'études sur ses effets - dont le report modal qu'elle pourrait provoquer (Observatoire des villes du transport gratuit, 2022).

¹³ D'après les témoignages que l'on peut entendre dans l'émission Angle d'Attac du 18/12/2021 "Roubaix : quartiers pour la gratuité des transports en commun", les habitants n'ayant pas été prévenus de la suppression des lignes de transports, des élèves du collège Jean Lebas faisaient du stop et couraient après d'autres bus (lien de l'émission en bibliographie). Un autre témoignage entendu au cours de l'assemblée générale du comité de quartier de Moulin-Potennerie le 13/04/2024, indique que ces mêmes élèves, se sont vus contraints de se lever 1h plus tôt durant la période de suppression des lignes de bus afin de ne pas être en retard au collège.

¹⁴ Les comités de quartier sont "des structures associatives visant à permettre aux habitants de disposer d'espaces et de moments collectifs de discussion et à développer un certain nombre d'initiatives, notamment, en matière de logement, d'emploi et d'animation" (Neveu, 2004). Si certains comités persistent sous la forme d'associations indépendantes de la Mairie, ces instances ont d'abord été créées dès la fin des années 70 par la municipalité d'union de gauche qui souhaitait promouvoir le développement de la démocratie locale. Le comité de quartier de Moulin-Potennerie, d'abord créé par les habitants de la Potennerie, mais progressivement déplacé à Moulin, quartier plus précaire que celui de la Potennerie, date, quant à lui, de 1978 (Neveu, 2004).

¹⁵ Voir définition au point 1.1.3.

¹⁶ Inscrit dans la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014, le conseil citoyen est une instance obligatoire permettant d'associer les habitants et acteurs des quartiers prioritaires de la ville

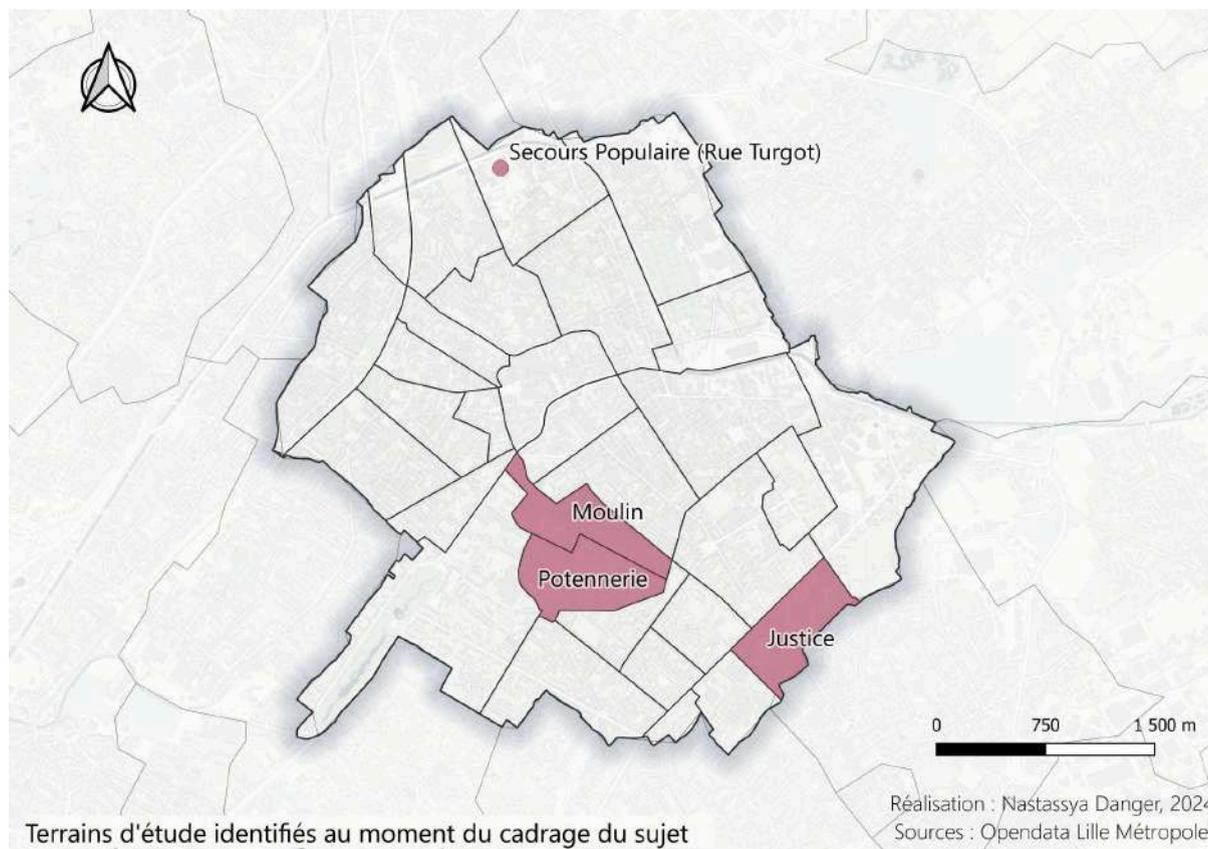
quartier roubaisiens, inscrire cette recherche dans une démarche d'éducation populaire avec la possibilité de redonner du pouvoir d'agir aux habitants et, également, de leur redonner une place dans la politique municipale, a alors déposé une demande de recherche auprès de la Boutique des Sciences¹⁷ de l'Université de Lille.

Outre, les attentes formalisées par la fiche de poste créée par Attac et la Boutique des Sciences (réalisation d'un diagnostic mobilité, organisation d'ateliers collectifs, production de préconisations en termes de mobilité urbaine), ce sont les journées de formation préalables du 1er et 2 février 2024, ayant eu lieu au siège de l'Université de Lille, ainsi que la réunion de lancement de stage le 15 avril à l'Université de Lille, qui ont permis de cadrer le sujet de manière co-construite, entre les parties prenantes majeures, à savoir l'association Attac Roubaix-Tourcoing représentée par Christian Ladesou et Eric Verbrackel, la Boutique des Sciences de l'Université de Lille représentée par Florence Ienna et Bertrand Bocquet, l'enseignant-chercheur et tuteur universitaire Marc Dumont et la stagiaire Nastassya Danger. En effet, la co-construction de la question s'opère en 2 temps qui visent en premier lieu à formaliser une priorité dans les attentes du demandeur, puis dans un second mouvement, à peaufiner la question avec l'ensemble des parties prenantes majeures tout au long de la recherche. Ainsi, à l'issue des journées de formations, le sujet a été resserré autour de la compréhension des mobilités de proximité et mobilités inter-quartiers des habitants de Roubaix à travers trois terrains d'étude identifiés, non sans débat en raison de leurs natures différentes : les quartiers de Moulin-Potennerie et de Justice via leurs comités de quartiers respectifs, ainsi que le Secours populaire situé rue Turgot dans le quartier du Cul-de-Four au nord de Roubaix (Figure 1).

(QPV) à la gouvernance d'une politique partenariale (ANCT, 2021). Roubaix contient 5 conseils citoyens, à travers 5 grands secteurs chacun associés à une Mairie de quartier (<https://www.ville-roubaix.fr>).

¹⁷ Une Boutique des sciences et une structure mettant en lien la demande sociale et le monde de la recherche et fournissant ainsi un soutien indépendant à la recherche participative (Millot, 2019). La Boutique des sciences de l'Université de Lille a d'abord été créée en 2015 avant d'être rattachée en 2020 à l'Université de Lille au sein du service valorisation économique et sociétale de la recherche. La Boutique des sciences de l'Université de Lille est l'une des trois Boutiques des sciences françaises avec celle de Lyon portée par l'Université de Lyon et celle de Montpellier portée par la Maison des sciences de l'Homme (MSH Sud) (<https://rechercheparticipative.univ-lille.fr/>, 2023).

Figure 1. Carte des terrains d'études identifiés au moment du cadrage du sujet



Aussi, en plus des ateliers collectifs devant permettre, à partir de groupes déjà constitués, aux individus concernés de s'approprier pleinement les enjeux de mobilité à Roubaix, plusieurs outils et méthodologie ont été proposés en amont (réalisation de cartes schématiques temporelles mettant en lumière les déplacements des enquêtés, parangonnage ou création de carnets de bord individuels entre autres). Si toutes les idées n'ont pas été retenues et d'autres outils se sont ajoutés au fur et à mesure de l'enquête, ces exemples visaient à faire de la recherche une recherche tant qualitative (importance du narratif pour les portraits d'enquêtés) que quantitative (donner un volume, des chiffres pour argumenter). Aussi, les dimensions sociales et spatiales ont toutes les deux été mises sur un pied d'égalité dans l'enquête. Autrement dit, il s'agit de voir comment la forme spatiale influence les déplacements, mais également de comprendre comment les mobilités interfèrent avec les différentes structures sociales et le rapport au budget dans les déplacements. Pour ce faire, un calendrier de recherche a été établi (Figure 2).

Figure 2. Tableau du calendrier de la recherche

	Fév.	Mars	Avril (15)	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept. (20)
ATTAC	Préparation des contacts et du terrain		Lien entre la stagiaire et les acteurs locaux <i>Réunion de démarrage</i>	Coeur de l'enquête		<i>Réunion de mi-parcours</i>		<i>Réunion de fin</i>
Boutique des Sciences			<i>Réunion de démarrage</i>			<i>Réunion de mi-parcours</i>		<i>Réunion de fin</i> Organisation de la restitution publique
Stagiaire	Lectures, état de l'art, préparation de grilles d'entretien	Découverte de la structure et du terrain, prise de contact <i>Réunion de démarrage</i> + lectures...		Coeur de l'enquête + plan du mémoire, lectures...		Complément d'enquête, rédaction du mémoire <i>Réunion de mi-parcours</i>		<i>Réunion de fin</i> Rendu du mémoire, soutenance universitaire, restitution publique
Tuteur Univ.	<i>Réunion de démarrage, réunion de mi-parcours, réunion de fin + suivi universitaire</i>							

Réalisation : Nastassya Danger, 2024.

Sources : Journées de formation à la recherche-action participative, 1er et 2 février 2024.

Dans les faits, ce calendrier n'a pas toujours pu être respecté en raison de contingences sur lesquelles nous revenons dans le deuxième chapitre, comme la disponibilité des acteurs. Néanmoins, ce cadrage temporel a permis, outre de donner une visibilité globale sur les différentes étapes importantes et l'ensemble de la recherche, d'identifier le rôle de chaque partie prenante majeure afin de faciliter la recherche.

1.1.3. Intérêts du recours à la recherche-action participative

Les 1er et 2 février 2024, au cours des journées de formation préalables au lancement de la recherche, l'occasion a été donnée aux participants de proposer collectivement une définition de la recherche-action participative et d'en identifier également les freins et points de vigilance. Cette définition collective rejoint les éléments proposés par les travaux canadiens de Jacques M. Chevalier et Daniel J. Buckles à l'origine

d'outils en faveur de la recherche-action participative (Chevalier & Buckles, 2008). En ce sens, il en est ressorti que la recherche-action participative relève d'une co-construction et d'un partage de savoirs entre différentes parties prenantes et qui permet alors une ouverture du monde de la recherche à travers des résultats rendus accessibles et une prise en compte réelle des apports dûs aux différentes parties prenantes. Ce dispositif nécessite une méthodologie singulière avec la mise en place d'outils participatifs, une confrontation régulière au terrain et une démarche itérative. Les points de vigilance identifiés relèvent notamment des mêmes facteurs qui en font l'intérêt, à savoir la diversité d'acteurs et la nécessité de trouver un consensus entre ceux-ci ainsi qu'un nécessaire équilibre entre l'importance accordée à ces différents acteurs et leurs savoirs, mais c'est également le risque de récupération politique ou institutionnel de la recherche qui a été mentionné à plusieurs reprises (Boutique des Sciences, 2024).

Aussi, le fait de mener une recherche-action participative à Roubaix comporte plusieurs avantages. D'une part, les mobilisations précédentes (gratuité des transports ou en réaction à la suppression de lignes de bus notamment) et les liens déjà constitués entre associations et habitants par ces différentes mobilisations, favorisent de nouvelles collaborations. D'autre part, Roubaix est, en effet, pourvue d'un important maillage associatif qui offre de fournir, outre une possibilité de nouveaux partenariats à construire, des approches et profils de participants variés. En effet, si la recherche a évolué, pour rappel, en premier lieu les terrains d'étude privilégiés devaient être les quartiers Moulin-Potennerie et Justice (par l'entrée comité de quartier) et le Secours populaire français (SPF) du quartier du Cul-de-Four (quartier qui fut l'objet d'un début de recherche-action participative). Les deux comités de quartier (Justice, appelé Association Culture Loisirs Justice Roubaix ou ACLJR, et Moulin-Potennerie) sont de natures différentes : si le comité de quartier de Moulin-Potennerie est une structure davantage engagée (ses expériences relatives aux mobilités ayant certainement renforcé ce trait), le comité de quartier de Justice propose davantage d'activités de loisirs à l'égard de personnes âgées et de personnes en situation de handicap mental en raison de sa proximité géographique avec l'ESAT¹⁸ du Vélodrome. Le Secours populaire a quant à lui, une dimension plus sociale avec notamment, l'aide alimentaire et les formations proposées aux bénéficiaires, bénéficiaires qui peuvent aussi y être bénévoles. Par ailleurs, Roubaix a aussi la réputation d'être une commune historiquement liée, par son passé industriel, aux mouvements ouvriers et dont les habitants de certains quartiers, comme l'Alma Gare ou le Pile, se sont à plusieurs reprises mobilisés et se mobilisent encore (Cossart & Talpin, 2015 ; Talpin, 2020). Si, l'importance du

¹⁸ Établissement et service d'accompagnement par le travail : structures médico-sociales visant à l'insertion professionnelle des personnes en situation de handicap.

maillage associatif et l'histoire du mouvement social ne signifie pas que les habitants de Roubaix sont de fait, engagés dans des structures existantes, d'une part il constitue un jeu d'acteurs intéressant dans le cadre de cette recherche et d'autre part, ce fort maillage associatif est révélateur, à l'échelle de l'agglomération lilloise, d'une "forte relation de dépendance aux associations et aux services publics dans l'accès aux prestations d'assistance sociale" (Collectif Degeyter, 2017). Autrement dit, le maillage associatif sur le territoire roubaisien met en lumière un ensemble de vulnérabilités, notamment sociales et économiques. En ce sens, la recherche-action participative permet de donner une dimension politique à des enjeux du quotidien. En effet, comme susmentionné, l'objectif visé par Attac était, outre de répondre à une demande sociale, de faire en sorte que les personnes physiques et morales concernées par les enjeux de mobilité à Roubaix puissent être en mesure de s'en approprier les enjeux et d'en parler face aux institutions. C'est pourquoi, Attac, souhaitait travailler de prime abord avec des groupes déjà constitués (possibilité accrue en raison du maillage associatif), soit que les participants aient déjà des habitudes ensemble et que la parole se libère assez simplement, soit que leur ancrage dans un même groupe leur permette de trouver des points de convergence et d'entamer des discussions sur ces sujets précis. À cela, s'ajoute que la méthode promue par la Boutique des sciences s'appuie exclusivement sur un travail avec des publics concernés. De plus, la complémentarité des méthodes employées permet, notamment à l'aide des entretiens individuels, d'orienter la recherche vers les personnes qui ne sont pas nécessairement dans les structures associatives visées ou qui n'y ont pas nécessairement un engagement bénévole. Ce point est développé dans le deuxième chapitre du mémoire.

1.2. Contexte socio-territorial de Roubaix

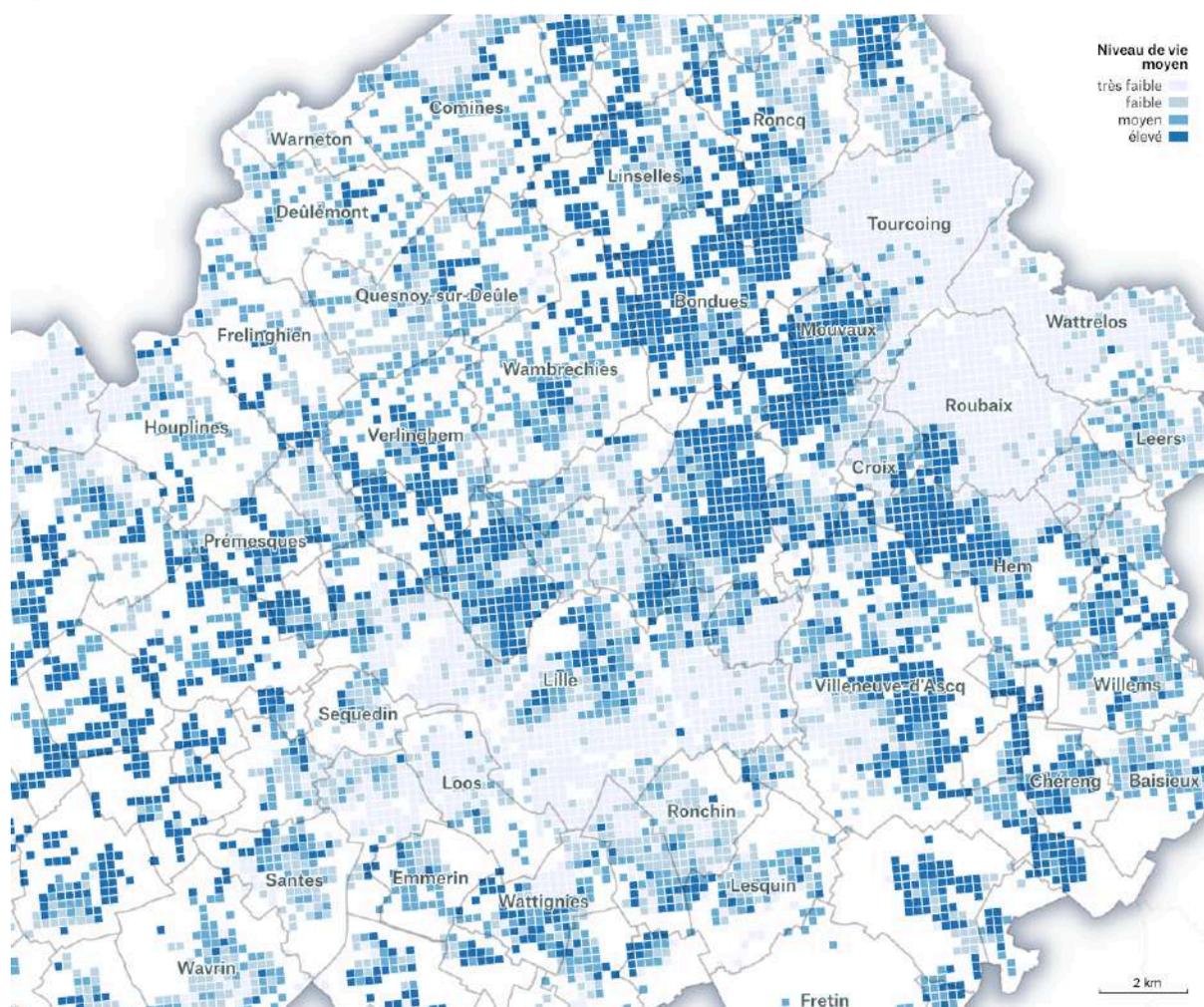
1.2.1. Des inégalités socio-territoriales à l'échelle de la métropole

L'association Attac est alors partie du présupposé de l'influence des conditions matérielles d'existence sur les pratiques de mobilité et les expériences qui en découlent. En effet, sur la fiche de poste qui a conduit à la réalisation du stage, c'est notamment la question des populations les plus aisées qui ne prennent pas ou peu les transports en commun et n'investissent donc pas ou peu Roubaix qui figure. En cela, les enjeux socio-économiques constituent des facteurs importants d'analyse, mais le cadrage du sujet avec les parties prenantes à l'origine de la possibilité-même de la recherche (Boutique des sciences, Attac, enseignant-chercheur et stagiaire) a également mis au jour l'importance des

facteurs spatiaux. En d'autres termes, les facteurs socio-économiques comme les faibles revenus d'un individu ou d'un ménage, influencent les pratiques de mobilité, mais les facteurs spatiaux, voire territoriaux, comme l'accessibilité au réseau de transport, sont également engagés dans ce processus. Aussi, ces facteurs sont croisés, c'est ce qui sera développé dans le deuxième chapitre. Néanmoins, l'importance d'une analyse socio-territoriale des pratiques de mobilité et donc, des usages possibles d'un territoire, se fait déjà ressentir.

Roubaix, ville de plus de 98 000 habitants en 2021 (Insee, 2024), est située à moins de 10 km de la frontière belge, au nord-est de la métropole de Lille, métropole que nous nommerons systématiquement "agglomération lilloise" afin d'éviter la confusion entre réalité géographique et dénomination politique ou institutionnelle (Collectif Degeyter, 2017). Roubaix s'inscrit dans un contexte d'inégalités socio-territoriales marquées à l'échelle de l'agglomération. En effet, l'agglomération lilloise est l'agglomération de plus de 250 000 habitants la plus ségréguée en dehors de Paris. Les classes populaires y sont majoritairement concentrées à Roubaix et à Tourcoing, mais également dans les quartiers ouvriers de Lille, à Lille-Sud, et à Armentières. Ces inégalités encore structurantes aujourd'hui s'inscrivent historiquement dans le passé industriel de la région et dans le projet de tertiarisation ou "bifurcation tertiaire" de l'agglomération dans les années 1980 (Collectif Degeyter, 2017). En effet, la tertiarisation a réactivé et approfondi la structure divisée et inégalitaire de la ville industrielle avec notamment, l'implantation d'entreprises à haute valeur ajoutée, l'arrivée de cadres diplômés et la raréfaction des emplois ouvriers (Collectif Degeyter, 2017). En ce sens, Roubaix, ancien fleuron du textile français est à présent la grande ville métropolitaine la plus pauvre avec 45% de la population vivant en dessous du seuil de pauvreté. Pourtant, Roubaix jouxte des villes dont le niveau de vie moyen est beaucoup plus élevé, comme Croix, dont le niveau de contribution à l'ex impôt sur la fortune était le troisième plus élevé du pays (Mediapart, 12 août 2023), Marcq-en-Baroeul et Bondues (Figure 3). Aussi, tout comme la concentration des classes populaires, la répartition concentrée des plus riches dans l'agglomération de Lille participant de la ségrégation socio-spatiale, a un ancrage historique. C'est le reflet de l'installation historique de la bourgeoisie en périphérie des grands centres urbains industriels (Collectif Degeyter, 2017).

Figure 3. Carte du niveau de vie moyen dans l'agglomération lilloise

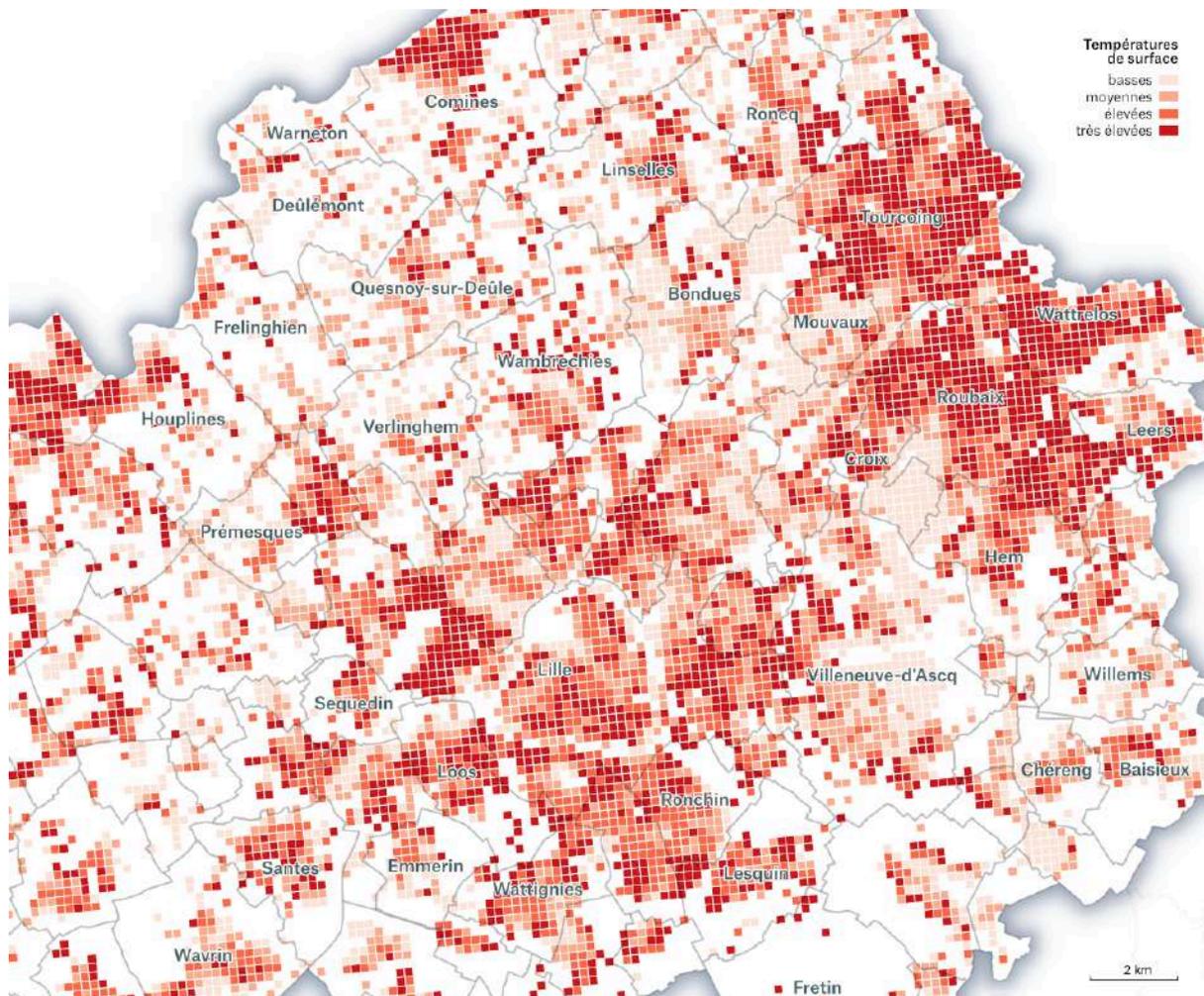


Réalisation : Cédric Rossi, 2023.
Sources : Mediapart, 12 août 2023.

Roubaix s'inscrit alors dans la dynamique qui est celle du versant nord-est de l'agglomération lilloise, dynamique marquée par un faible niveau de vie moyen, *a fortiori* dans les communes de Roubaix, Tourcoing et Watrelos (Figure 3). Cependant, la carte ci-dessus révèle quelques disparités au sein-même des communes du versant nord-est. En ce qui concerne Roubaix, et ces éléments seront développés dans le point suivant, la partie sud-ouest jouxtant le plus Croix, est la moins précarisée. C'est le quartier de Barbieux dans lequel se trouve le parc du même nom, principal, si ce n'est seul, espace vert de Roubaix. Outre des inégalités économiques, ce sont d'ailleurs des inégalités environnementales importantes qui marquent la dynamique du versant nord-est. En effet, si l'agglomération de Lille est la deuxième en termes de densité avec une continuité urbaine de 1,2 million d'habitants, les espaces verts se concentrent majoritairement dans les villes résidentielles bourgeoises comme Bondues, Mouvaux et Croix et sont davantage liés aux terrains de golf ainsi qu'aux quartiers résidentiels arborés (Mediapart, 12 août 2023). Dès lors, le manque

d'espace vert se conjugue avec la nature du bâti et a des répercussions sur les températures en surface (Figure 4). En effet, le versant nord-est, particulièrement marqué par le passé industriel de la région, fourmille d'habitats ouvriers en briques, avec ou sans courée, d'immeubles collectifs sous forme de logements sociaux ainsi que d'entrepôts et de friches industrielles (Degeyter, 2017). Ce paysage industriel accentue alors les inégalités, *a fortiori* environnementales, à l'aune du changement climatique et de ses conséquences (Figure 4 ; Figure 5).

Figure 4. Carte des températures en surface dans l'agglomération lilloise

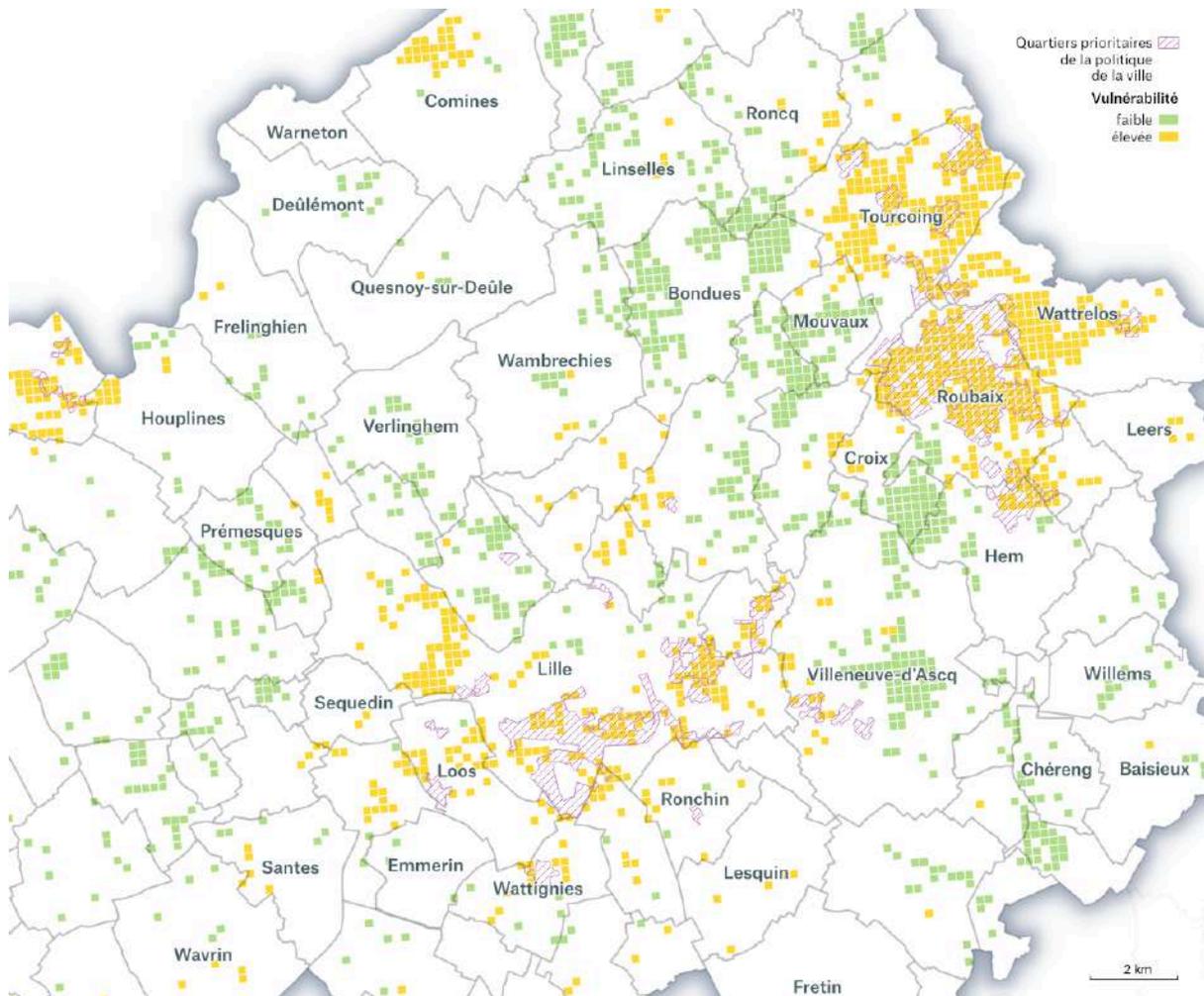


Réalisation : Cédric Rossi, 2023.
Sources : Mediapart, 12 août 2023.

En effet, les îlots de chaleur compris comme différence de température entre les espaces urbanisés et les espaces non-urbanisés (François Leconte pour Mediapart, 12 août 2023) sont dus à la concentration des bâtiments et à l'imperméabilisation en surface" (Valérie Masson pour CNRS Le Journal, 14 septembre 2021). Dès lors, le versant nord-est de l'agglomération lilloise, soumis à un faible niveau de vie moyen est également enclin aux

fortes températures en surface l'été, et *a fortiori*, en périodes de plus en plus fréquentes de canicules (Figure 4 ; Figure 5).

Figure 5. Carte bivariée des vulnérabilités croisées au niveau de vie moyen et aux températures en surface dans l'agglomération lilloise



Réalisation : Cédric Rossi, 2023.
Sources : Mediapart, 12 août 2023.

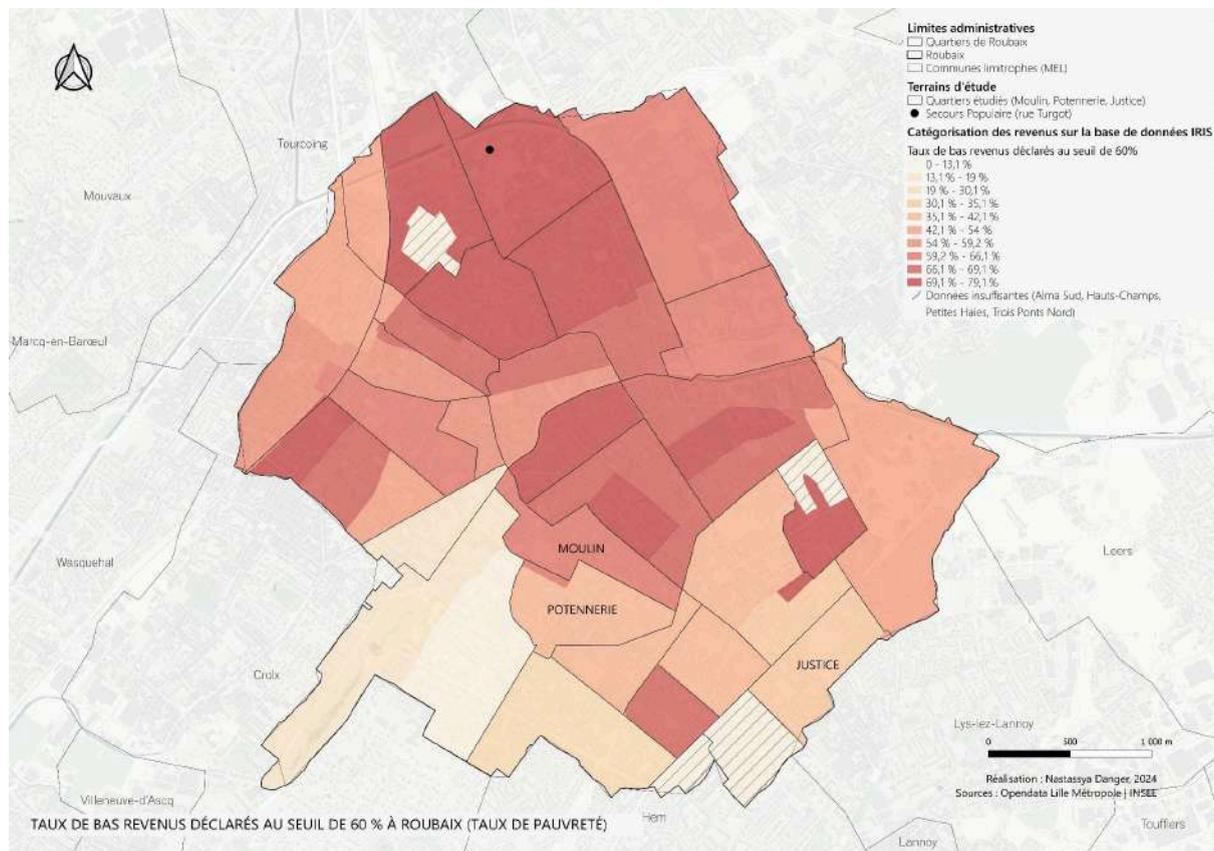
En ce sens, un croisement des facteurs est à observer entre les territoires où les ménages sont les plus pauvres et les territoires qui subissent les plus fortes chaleurs en surface. Ce croisement dévoile une nouvelle fois de fortes inégalités socio-spatiales dans le nord-est de l'agglomération et particulièrement dans les quartiers prioritaires de la ville (Figure 5). Autrement dit, dans l'agglomération lilloise, les plus pauvres subissent aussi le plus les effets du changement climatique. Dès lors, ce qui est intéressant dans le cadre de la présente recherche, c'est d'une part, de comprendre que les dimensions spatiales et économiques sont bien liées dans la manière de vivre un territoire, et d'autre part,

d'appréhender un ensemble de facteurs qui interviennent également dans ce processus que l'on peut qualifier de mode d'habiter. Ainsi, cette imbrication des enjeux et des facteurs croisés permet d'identifier des publics spécifiquement touchés par les inégalités socio-spatiales. Par exemple, en 2012, à Villeneuve d'Ascq et Lille, 75% des 18-24 ans étaient scolarisés, contre 45% pour Roubaix et Tourcoing, ce qui est en dessous de la moyenne nationale fixée à 52,1% (Collectif Degeyter, 2017). Dès lors, outre l'identification de publics spécifiques, c'est également l'identification de vulnérabilités différenciées et de degré de vulnérabilités qui traduisent tout ou partie des modes d'habiter (ex : privilégier tel mode de transport pour se rendre à l'université ou au travail) que permet de prendre en compte le croisement des facteurs entre données spatiales et ensemble de données socio-économiques. En d'autres termes, les modes d'habiter sont définis par un ensemble de facteurs croisés (santé, niveau de vie, activités exercées, etc.) et la recherche menée s'appuie sur cette hypothèse pour définir les modes d'habiter roubaisiens. Ce point est largement mis en lumière dans le deuxième chapitre.

1.2.2. Des inégalités socio-territoriales à l'échelle de la ville

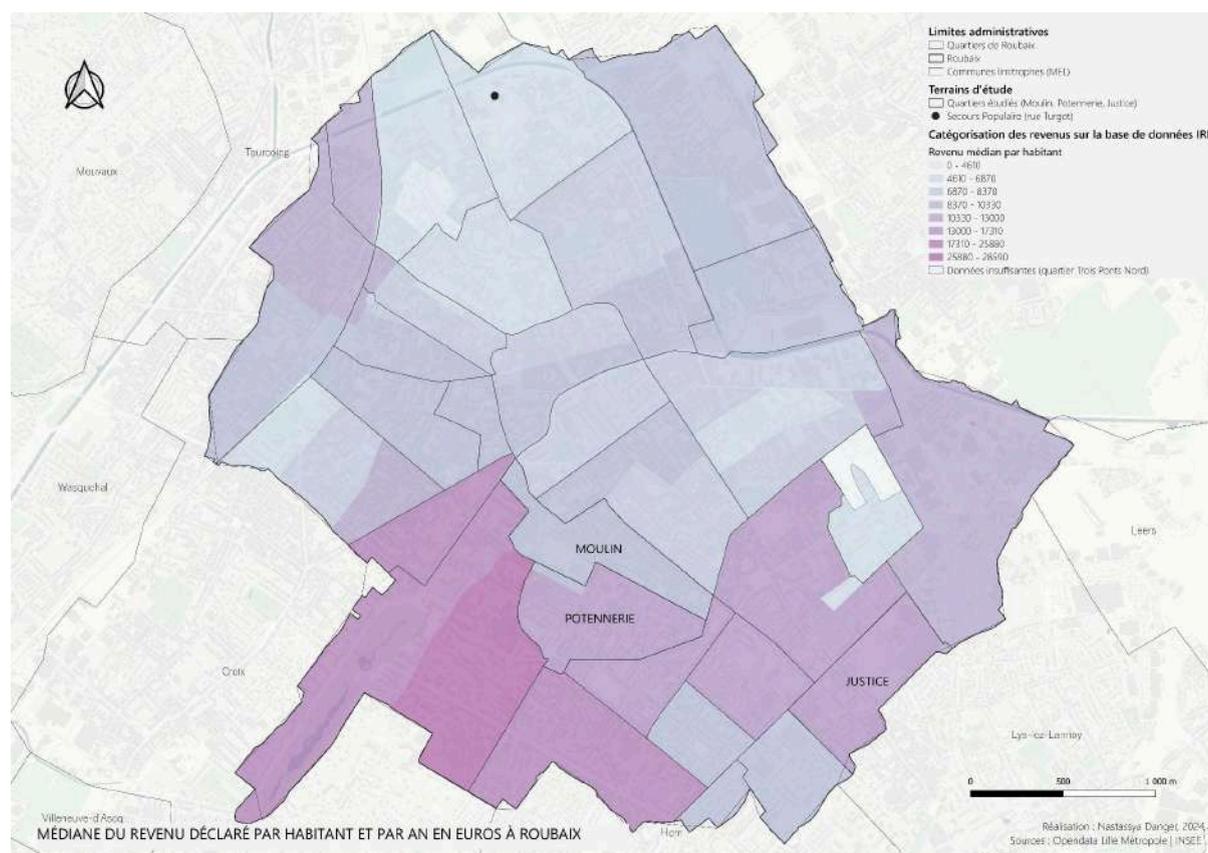
Si la structure sociale de la population roubaisienne semble relativement homogène au regard du faible niveau de vie (Figure 3) et des vulnérabilités environnementales auxquelles elle est confrontée (Figure 4 ; Figure 5), un focus sur le taux de bas revenu (Figure 6) et le revenu médian par habitant et par an (Figure 7) à l'échelle de la ville de Roubaix fait apparaître les disparités préalablement perçues à l'échelle de l'agglomération. En effet, d'abord, nous observons que la moitié nord de Roubaix est plus encline aux bas revenus, et donc plus pauvre, que la moitié sud (Figure 6). Cette moitié nord est notamment représentée par les quartiers de l'Alma Gare au nord et du Pile à l'ouest, quartiers historiques de mobilisations populaires et de promotion de la démocratie participative qui continuent de faire l'objet d'importantes politiques de renouvellement urbain (Cossart & Talpin, 2015 ; Talpin, 2020). De plus, la carte du taux de pauvreté (Figure 6), laisse apparaître un secteur sud-ouest, limitrophe de Croix qui serait en apparence plus aisé ou moins en difficulté que le reste de la commune. Ce sont les quartiers Vauban et Barbieux, quartier dans lequel se trouve le parc qui, pour rappel, est le seul espace vert de Roubaix.

Figure 6. Carte du taux de bas revenus déclarés au seuil de 60% à Roubaix (taux de pauvreté)



Aussi, le quartier Moulin-Potennerie, incluant deux quartiers (Moulin d'une part et Potennerie d'autre part) historiquement réunis par l'intermédiaire de la création du comité de quartier en 1978, semble recouper deux réalités socio-économiques différentes (Figure 6 ; Figure 7). C'est ce dont témoignaient déjà les travaux de Catherine Neveu (2004) retraçant l'histoire du comité de quartier Moulin-Potennerie. Pour une part, le quartier Potennerie, lui-même divisé en deux Potenneries : la Potennerie blanche et la Potennerie rouge, se référant à la couleur des bâtiments et à une fine nuance de statut social, est un quartier marqué par l'urbanisation intermédiaire, la présence de petits jardins, de logements sociaux de faible hauteur avec la présence de propriétaires occupants, de retraités et de familles. Pour une autre part, le quartier Moulin, tirant son nom de la présence d'un moulin au XIXe siècle, est un quartier à la population beaucoup plus pauvre, d'habitats plus anciens, souvent dégradés, avec des courées et un front à rue. Si à l'origine le comité de quartier devait également comprendre le quartier Barbieux, il a d'abord été créé par les habitants de Potennerie, mais vite déplacé à Moulin, car, en raison de leur différence de statut social, les habitants de Moulin ne se sentaient pas à même de venir à Potennerie (Neveu, 2004).

Figure 7. Carte de la médiane du revenu déclaré par habitant et par an en euros à Roubaix



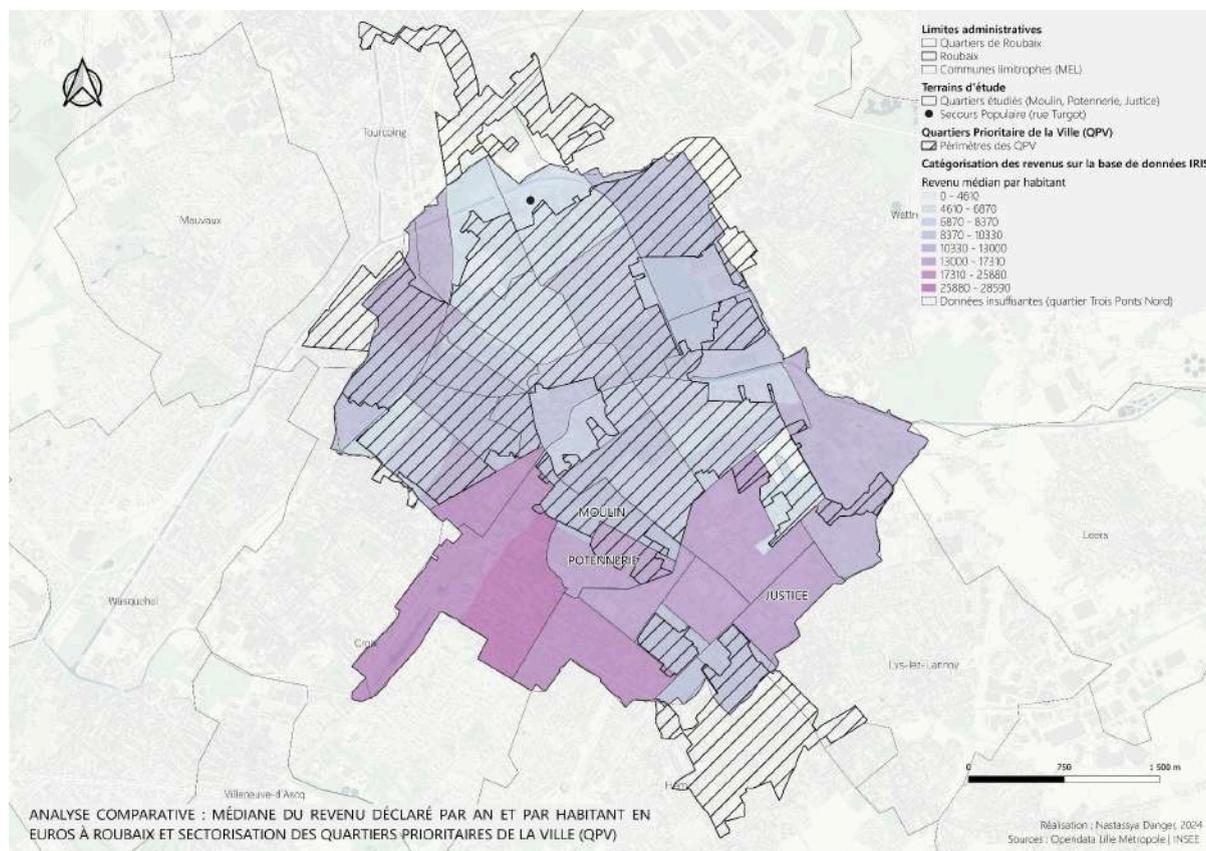
Par ailleurs, ce qui est assez significatif et rejoint en cela l'analyse à l'échelle métropolitaine, c'est que le centre-ville de Roubaix est plus pauvre que sa périphérie, a *fortiori*, sud-ouest. En ce sens, lorsque, dans le deuxième chapitre du mémoire, seront évoqués les quartiers de résidence des habitants ayant participé à l'enquête (ateliers collectifs ou entretiens individuels), il sera important de rappeler que, même s'il peut s'agir d'un avantage au regard d'un accès aux différents modes de transports et aux aménités urbaines, le fait d'habiter en centre-ville est aussi significatif en termes d'inégalités socio-spatiales structurantes.

De plus, il apparaît que certains publics sont particulièrement touchés par les inégalités socio-spatiales, et cela à l'échelle de Roubaix-même. La situation de la population ouvrière roubaisienne est représentative de ces disparités. En effet, le taux de chômage ouvrier atteint les 35% dans plus de la moitié de la commune. Les emplois ouvriers ayant été drastiquement diminués au profit d'emplois tertiaires qui ne profitent pas aux habitants de la commune (Collectif Degeyter, 2017). Néanmoins, le seul taux de chômage ne suffit pas à appréhender ces inégalités puisqu'il existe une réalité qui est celle de la sortie durable du marché du travail ne permettant plus aux individus de bénéficier du chômage. Ainsi, il y a un fort taux d'inactivité dans les quartiers populaires (Collectif Degeyter, 2017). Ces inégalités

sont structurantes des modes d'habiter en ce qu'elles génèrent un ensemble de pratiques (dont celles relatives aux mobilités) et d'usages du territoire singuliers. Or, la présence de telles inégalités ne signifie pas que les personnes concernées les subissent complètement. Pour une part, les ouvriers ne sont pas immobiles et sont même, "parmi les actifs, ceux qui font les trajets les plus longs pour aller travailler dans les zones industrielles et logistiques se situant dans les communes limitrophes ou au sud de Lille" (Collectif Rosa Bonheur, 2019). Pour une autre part, les personnes considérées comme inactives, car éloignées durablement du marché du travail, ne font pas nécessairement rien. En témoignent le développement d'une économie de subsistance et la production d'une centralité populaire, à savoir l'adaptation par les classes populaires et immigrées (20% de la population roubaisienne à l'image de celle de Tourcoing), de l'espace à leurs besoins en termes de logement, de travail, de commerces ou encore de lieux de sociabilité (Collectif Rosa Bonheur, 2019). En d'autres termes, la centralité populaire est "un espace produit par et pour les classes populaires" (Collectif Rosa Bonheur, 2019). Un exemple concret de transformations de l'espace pour et par ces classes populaires roubaisiennes est le développement de garages à ciel ouvert dans les rues de Roubaix, garages alternatifs témoignant ainsi d'une économie de subsistance pleinement ancrée dans l'espace et qui tend à le façonner.

Enfin, la carte permettant une analyse comparative entre la médiane du revenu déclaré par an et par habitant et le périmètre des QPV (Figure 8), montre qu'outre l'importante place que prennent les QVP à Roubaix (ce qui est logique au regard du taux de pauvreté), les QPV s'affranchissent de la limite administrative des quartiers. En ce sens, nous retrouvons les deux Potenneries évoquées avec une partie en QPV à l'est du quartier. Ce dépassement administratif se constate également à l'échelle des limites communales vers Tourcoing, Wattrelos, Hem et Lys-lez-Lannoy, témoignant ainsi une nouvelle fois d'une réalité socio-spatiale, voire socio-territoriale, qui est celle du versant nord-est de l'agglomération lilloise.

Figure 8. Carte d'analyses comparatives entre la médiane du revenu déclaré par an et par habitant en euros à Roubaix et la sectorisation des quartiers prioritaires de la ville (QPV)



1.3. Roubaix et les mobilités de proximité

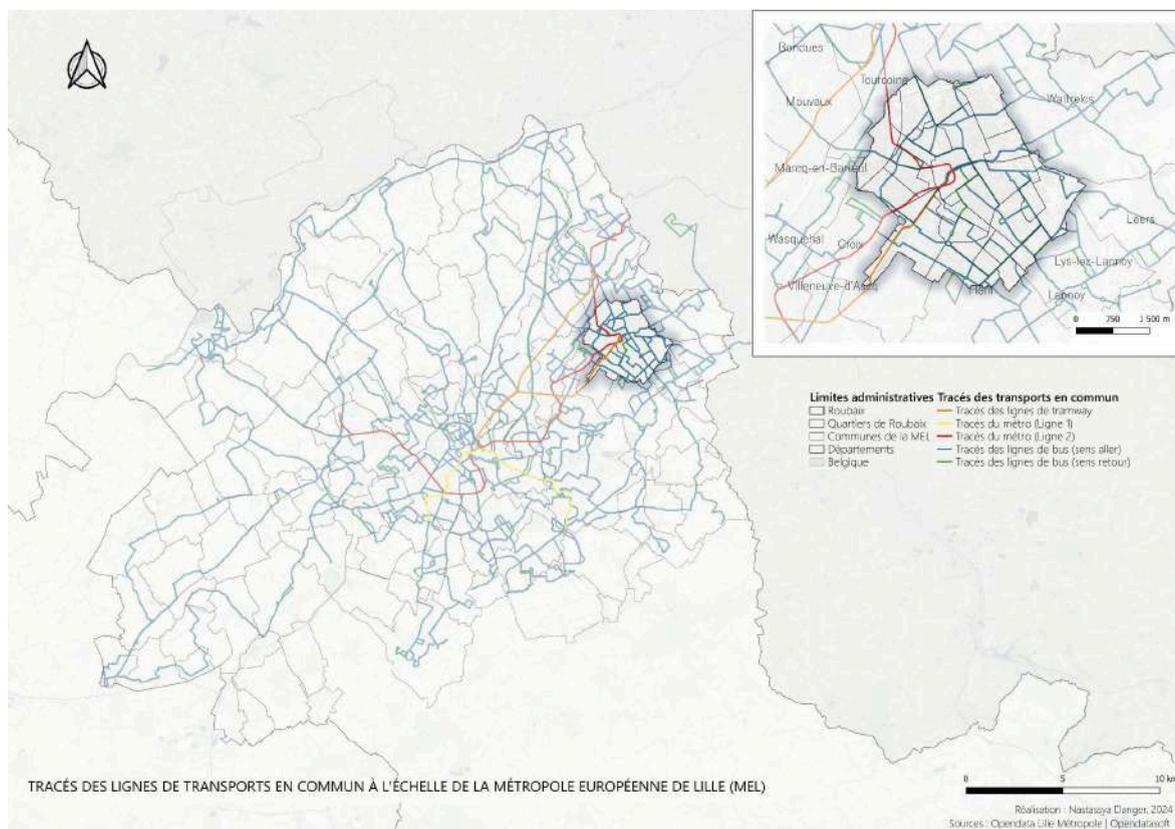
1.3.1. L'offre de mobilité en question

Dans une logique de décarbonation croissante des mobilités et en ce que les mobilités quotidiennes définissant tout ou partie des modes d'habiter, sont en grande partie rendues possibles par l'offre de mobilité de proximité, il est important de rendre compte de l'effectivité du réseau de transports urbains.

Tout d'abord, à l'échelle de l'agglomération lilloise (Figure 9), il est intéressant de remarquer que, comme la plupart des autres communes de l'agglomération, Roubaix s'inscrit dans un système d'accessibilité relié à Lille, et *a fortiori*, à son centre-ville. Ce système en étoile du réseau de transports urbains de l'agglomération lilloise est parfois décrié en ce qu'il force le passage par Lille pour rejoindre des communes qui sont finalement assez proches de Roubaix. Par exemple, Hassan (Entretien n°9) explique qu'en partance de

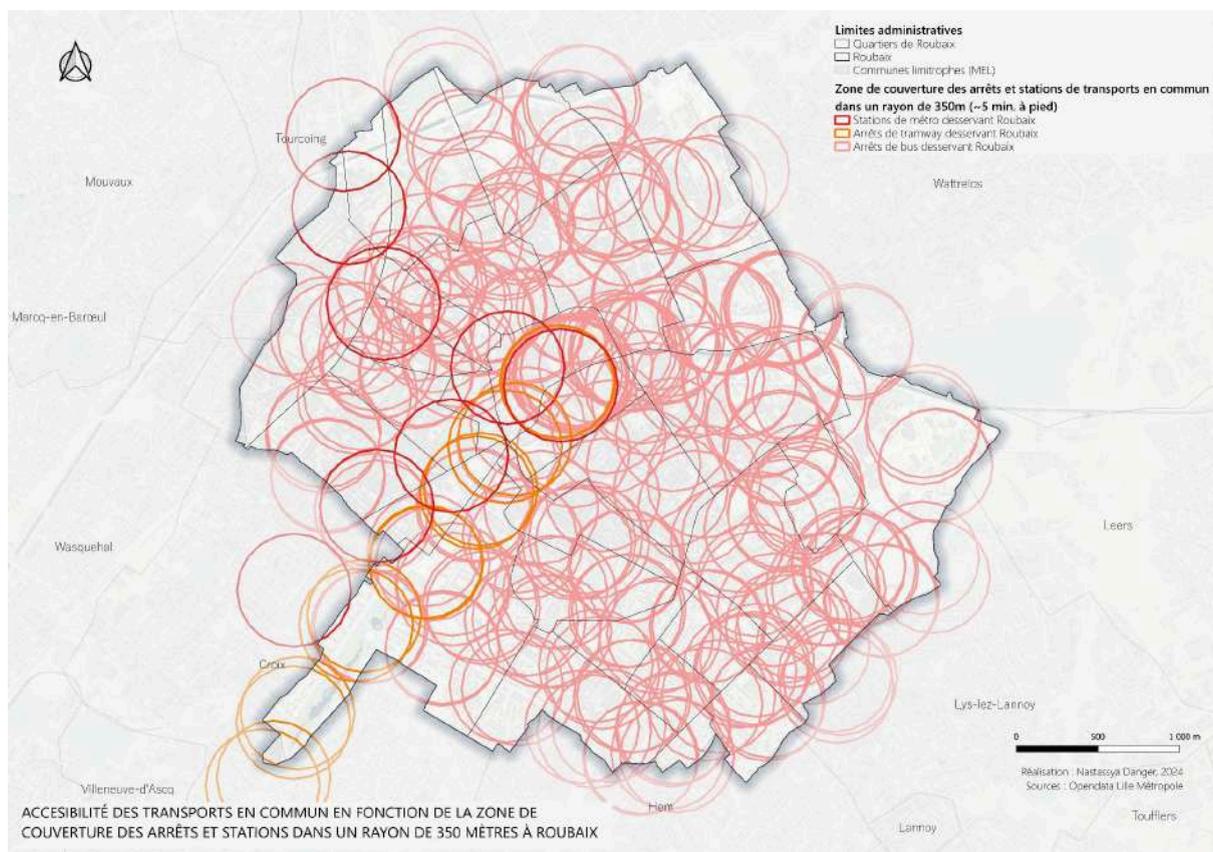
Roubaix, il y a assez peu de bus pour aller en direction de Bondues, commune se trouvant à l'ouest de Roubaix, juste derrière Mouvaux, commune elle-même limitrophe de Roubaix. À l'aune de nécessaires transitions écologiques, ce manque de réseau de proximité peut être interrogé, en effet, un même trajet en voiture et en transports en commun peut avoir une durée totalement différente. Pour reprendre l'exemple du trajet entre Roubaix et Bondues, c'est effectivement le plus régulièrement la ligne de bus 89, en passant d'abord par Tourcoing, qui permet de rejoindre Bondues en 30 à 40 minutes environ, mais ce même trajet peut atteindre un peu plus d'une heure en fonction du point de départ dans Roubaix nécessitant d'autres lignes de bus et d'autres changements (ex : bus 33 puis marche ou L4, L91 puis marche) contre 20 minutes en voiture en moyenne. Néanmoins, la durée de trajet en vélo peut être similaire à celle en transports en commun voire inférieure avec, dans ce cas précis, 30 minutes de trajet en moyenne. Si la destination vers Bondues n'a pas été majoritairement citée dans les désirs et freins rencontrés par les différentes personnes enquêtées, elle témoigne d'enjeux de maillage à l'échelle locale et d'une centralité forte de la ville de Lille alors que l'agglomération lilloise est davantage polycentrique et organisée certes autour de Lille, mais également de Villeneuve d'Ascq, Roubaix et Tourcoing (Collectif Degeyter, 2017).

Figure 9. Carte des tracés des lignes de transports en commun à l'échelle de la métropole européenne de Lille (MEL)



Cependant, malgré les enjeux de maillage évoqués, la carte ci-dessus et son focus sur Roubaix, rendent compte de la pleine inscription de Roubaix dans le versant nord-est duquel elle fait partie. En effet, Roubaix est bien reliée, *a fortiori* en bus, à ses communes limitrophes et constitue à son tour, avec Tourcoing, une polarité importante pour le versant nord-est de la métropole. Ce statut de centralité pour le versant nord-est lui est notamment permis par son offre cumulée de transports urbains. En effet, avec Lille et Tourcoing, Roubaix est la seule ville qui bénéficie à la fois d'une offre de bus, de métro et de tramway. Cette centralité est particulièrement visible à la station Eurotéléport, véritable hub de mobilité parfois jugé surfréquenté (Ateliers collectifs, 2024). Néanmoins, l'offre de mobilité la plus représentée reste le bus quadrillant l'ensemble du territoire roubaisien alors que le réseau de tramway en provenance de Lille et le réseau de métro desservent davantage la moitié ouest de Roubaix, ce qui permet à ce secteur d'avoir accès à jusqu'à trois offres de mobilité dans un rayon de 350 mètres (Figure 9 ; Figure 10). Aussi, l'ensemble de la commune est, *a priori*, pourvue d'une bonne desserte.

Figure 10. Carte d'accessibilité des transports en commun en fonction de la zone de couverture des arrêts et stations dans un rayon de 350 mètres à Roubaix

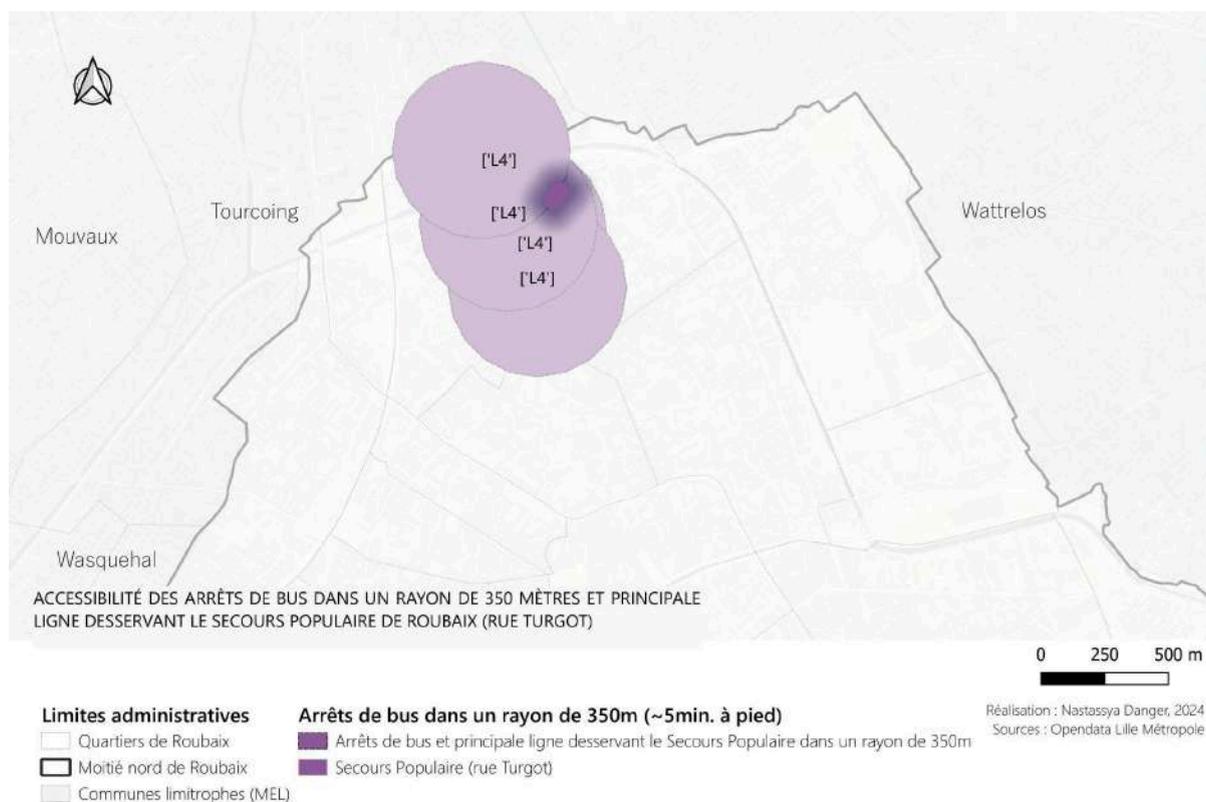


En effet, à Roubaix, le périmètre d'accessibilité à un arrêt de transport en commun est généralement de 350 mètres maximum, soit environ 5 minutes à pied (Figure 10), ce qui

est proche du constat opéré par la MEL dans l'agglomération lilloise¹⁹. Aussi, le nord-est du quartier Moulin-Potennerie, l'un des terrains d'étude identifiés au moment du cadrage du sujet, fait partie des secteurs qui peuvent bénéficier des trois offres de transport dans un rayon de 350 mètres. Cependant, à l'image de Roubaix, le bus est le mode de transport le plus présent dans ce quartier avec quatre lignes de bus le desservant directement : la ligne de bus 12, les citadines C12 et CIT5 et la liane L8 (Figure 11). Le quartier Justice, quant à lui, n'a accès qu'à un seul mode de transport, le bus, mais est traversée par davantage de lignes de bus : les lignes de bus 33, 34, 66, 78, les lianes L3, L4 et L8 et la ligne de zones d'activité Z6 (Figure 11). Il semble alors que l'absence d'accès à d'autres modes de transport en commun soit compensée par un foisonnement de lignes de bus. Aussi, ce foisonnement peut se justifier par la position stratégique du quartier Justice faisant office de limite de la ville vers Lys-lez-Lannoy dont l'offre de mobilité est accessible à Roubaix et inversement. Autrement dit, les communes limitrophes de Roubaix peuvent faire partie des modes d'habiter roubaisiens.

¹⁹ Les chiffres de la MEL indiquent que 85% de la population métropolitaine se trouve à proximité d'un arrêt de transport collectifs urbains (à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus, à moins de 400 mètres d'un arrêt de tramway ou d'une LIANE et à moins de 500 mètres d'un arrêt de métro) (MEL, 2022).

Figure 12. Carte de l'accessibilité des arrêts de bus dans un rayon de 350 mètres et principale ligne desservant le Secours populaire de Roubaix (rue Turgot)



1.3.2. L'évolution de l'offre de mobilité au regard des nouvelles normes environnementales : le SDIT et les ZFE dans l'agglomération lilloise

L'offre existante de mobilité évolue dans un contexte de transitions territoriales imputées aux nouvelles normes environnementales, dont l'objectif de réduction de la place de la voiture en ville. En ce sens, le schéma directeur des infrastructures de transports (SDIT) adopté par le Conseil métropolitain de la MEL le 28 juin 2019, prévoit de nouvelles liaisons structurantes en termes de transports en commun dans l'agglomération lilloise à l'horizon 2035, soit un total d'environ 75 km de nouvelles lignes (Lille Métropole, Projet de tramway Lille et sa couronne ; Lille Métropole, Extramobile). Les objectifs du SDIT sont de proposer un meilleur maillage du territoire en termes de transports en commun et donc, de mobilité douce, en proposant notamment, un ensemble de connexions entre les différents modes de transports dont une articulation entre le réseau ferré régional et le réseau de transports urbains. D'une part, le SDIT intègre le développement de deux lignes de BHNS²⁰ : une d'ouest

²⁰ Voir définition et principes en note de bas de page 5, introduction.

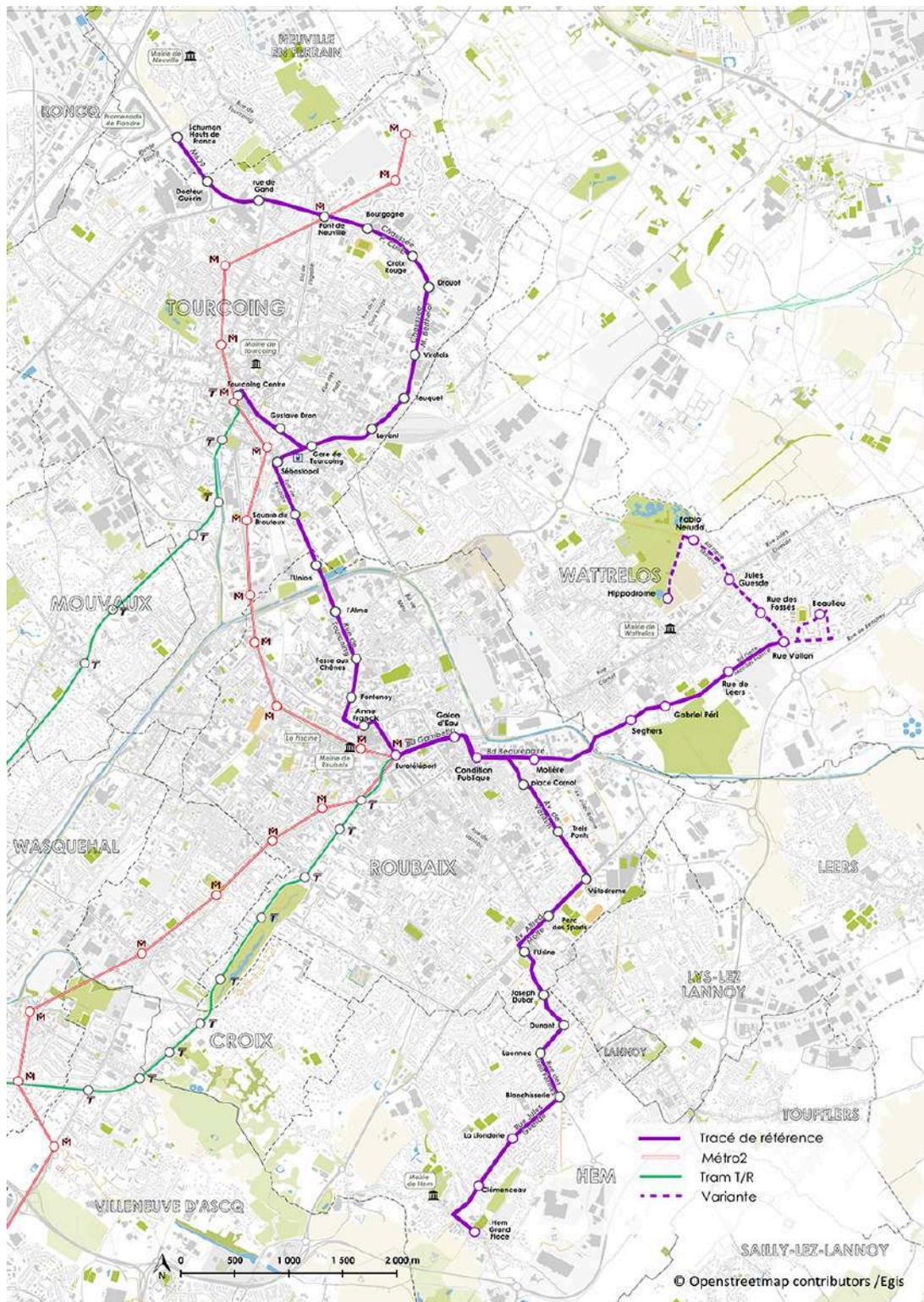
en est, de Lille et Villeneuve d'Ascq²¹ et une autre du nord au sud, entre Saint André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq²², et d'autre part, le SDIT poursuit le développement du tramway dans l'agglomération lilloise. C'est d'ailleurs l'évolution du tramway qui devrait le plus impacter le territoire roubaisien et l'ensemble du versant nord-est de l'agglomération. En effet, si le SDIT implique la création d'une ligne de tramway sur la partie ouest de la première couronne lilloise, ce schéma directeur part également de l'existant à Roubaix et Tourcoing avec le prolongement des lignes de tramway. Ainsi, le tramway du pôle métropolitain de Roubaix et Tourcoing devrait atteindre 20 à 22 km de lignes pour 40 à 45 stations et 5 villes desservies, à savoir du nord au sud, Neuville-en-Ferrain, Tourcoing, Roubaix, Wattrelos et Hem. Des connexions permettant l'intermodalité seraient assurées au niveau des lignes de tramway existantes à Tourcoing Gare et à Eurotéléport, au niveau de la ligne 2 du métro aux stations Pont de Neuville, Tourcoing Centre, Tourcoing Gare et Eurotéléport ainsi qu'au niveau du réseau ferré à la gare SNCF de Tourcoing (Lille Métropole, Extramobile²³). Des stations apparaissent alors à plusieurs reprises, mais pour des modes de transports différents.

²¹ Cette ligne de BHNS s'étendrait de 16 à 18 km pour 35 à 37 stations et desservirait 6 à 8 villes : Lomme, Lille, Hellemmes, Lezennes, Villeneuve d'Ascq et Sainghin-en-Mélantois. Des connexions permettant l'intermodalité seraient assurées au niveau des deux lignes du métro, du futur tramway et de l'autre BHNS reliant Saint André-lez-Lille à Villeneuve d'Ascq. Voir site internet de la MEL : <https://www.lillemetropole.fr/extramobile-le-tramway-lille-et-sa-couronne>

²² Cette ligne de BHNS s'étendrait sur environ 14 km pour 26 stations et 9 villes desservies : Saint André-lez-Lille, La Madeleine, Marcq-en-Baroeul, Mons-en-Baroeul, Villeneuve d'Ascq, Hellemmes, Ronchin, Lesquin et Lezennes. Des connexions permettant l'intermodalité seraient assurées au niveau des deux lignes du métro, du tramway existant à destination de Tourcoing et Roubaix, du futur tramway et de l'autre ligne de BHNS de Lille à Villeneuve d'Ascq. Voir site de la MEL, note de bas de page 21.

²³ Extramobile est le nom d'un ensemble de projets de la MEL visant à favoriser les mobilités douces par le développement de 75km de nouvelles lignes via 2 nouvelles lignes de tramway et 2 lignes de BHNS. Voir note de bas de page 21.

Figure 13. Carte des tracés des futures lignes de tramway du pôle métropolitain de Roubaix et Tourcoing à l'horizon 2035



Réalisation : Métropole Européenne de Lille, 2024
 Sources : Métropole Européenne de Lille

Dès lors, ce qui est intéressant de notifier est que les travaux se font à partir de l'existant en ce que le territoire roubaisien comprend déjà des points de connexions importants qui sont fréquentés et permettent d'améliorer l'offre. La MEL indique qu'ainsi, dans un rayon de 500 mètres, seraient desservis 126 000 habitants, 48 000 emplois et 35 000 scolaires (Lille Métropole, Extramobile). Aussi, des endroits dépendant jusqu'ici d'un seul mode de transport, comme le sud-est de Roubaix dans lequel se trouve le quartier Justice (Figure 11 ; Figure 12), seront alors à leur tour desservis par le tramway (Figure 13). Ces nouvelles dessertes pourront alors potentiellement désengorger les bus qui jusqu'ici étaient considérés comme sur-fréquentés comme la citadine CIT5 desservant Justice. De plus, des endroits jugés difficiles d'accès en transports en commun, comme l'Usine de Roubaix et le Vélodrome, sont également des points qui seront desservis par les nouvelles lignes de tramway à Roubaix (Figure 13).

Par ailleurs, si la concertation a eu lieu au premier trimestre 2019 et que les tracés ont été arrêtés en décembre 2022, leurs potentielles modifications font encore l'objet de réunions entre acteurs concernés, dont les habitants font partie. Le 7 juin 2024, s'est d'ailleurs tenue, à la médiathèque de Roubaix, la réunion du groupe d'experts citoyens animé par Alexandre Garcin, 3e adjoint au maire, élu à la transition écologique, aux mobilités et aux espaces publics, Clémence Gourvil, cheffe de projet aménagement urbain et Alice Marvallin, chargée de mission participation citoyenne. Cette réunion avait principalement pour but d'expliquer les avancées du projet aux membres du groupe réunis et de leur faire voter, à main levée, des modifications quant aux positionnements d'arrêts, que les élus seraient à même de négocier auprès des instances métropolitaines (Annexes).

Cependant, si les aménagements du SDIT doivent voir le jour à l'horizon 2035, il existe d'autres mesures environnementales dont les premiers effets vont se manifester à plus court terme. C'est le cas des zones à faibles émissions ou ZFE²⁴. Étant donné que les ZFE sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, la ZFE de l'agglomération lilloise est décidée au niveau des instances politiques de la MEL. Or, dans ce cas précis, le conseil métropolitain a voté en premier lieu à 113 voix pour, 10 contre (dont les conseillers métropolitains de Roubaix) et 53 abstentions, une ZFE plus stricte que celle demandée au niveau national. En effet, la ZFE de l'agglomération lilloise interdirait les véhicules diesel produits avant 2006, contre avant 1997 dans la réglementation originelle. Si les 95 communes doivent encore s'exprimer, se serait alors environ 33 000 véhicules qui seraient concernées dans l'agglomération (Nord Éclair, 03 juillet 2024). Cette mesure pourrait avoir un important impact social à l'échelle de Roubaix et du versant nord-est de l'agglomération, versant qui pour rappel, est le plus pauvre de l'agglomération lilloise. En

²⁴ Voir définition et principes en note de bas de page 2, introduction.

effet, avec le scénario renforcé, ce seraient 11 884 véhicules qui seraient concernés à Roubaix, Tourcoing et Wattrelos, dont 5000 seulement à Roubaix (Nord Éclair, 29 février 2024). De plus, beaucoup de véhicules, dont ceux des personnes âgées ayant besoin pour une raison ou une autre de leur véhicule au quotidien, ne sont pas classés (Nord Éclair, 29 février 2024). Dès lors, les mesures environnementales à l'œuvre ont un impact social qui n'est pas négligeable dans la reproduction ou l'accentuation des inégalités socio-spatiales. De plus, alors que pour inciter au changement de comportement, un "bouquet" de mesures complémentaires allant au delà de la restriction automobile et stationnaire est nécessaire (Observatoire des villes du transport gratuit, 2022), la temporalité de mise en place des ZFE (avant le 31 décembre 2024) et la temporalité plus longue du SDIT (horizon 2035) ne coïncident pas et ne permettent donc pas un accompagnement du report modal. En d'autres termes, outre les mesures environnementales en elles-mêmes, c'est d'une part, les différents calendriers politiques, et d'autre part, l'absence de mesures complémentaires permettant un report modal intentionnel, qui peuvent générer des conditions propices à la production ou à l'accentuation d'inégalités socio-spatiales.

Ainsi, Roubaix s'avère être une ville soumise à de nombreuses disparités sociales et économiques au regard de sa place dans la métropole comme en son sein. Dès lors, si ces inégalités ne sont pas synonymes d'absence de réponse ou de mobilisation des personnes concernées, les évolutions de l'offre de mobilité au regard des normes environnementales risquent, si elles ne sont pas accompagnées de mesures sociales et d'un respect des modes d'habiter individuels et collectifs, de les accentuer. C'est pourquoi, avant même de projeter l'impact de tels projets sur le territoire roubaisien et ses habitants, il est nécessaire de comprendre la nature des modes d'habiter en présence et la manière dont les aptitudes individuelles se croisent à l'offre de mobilité et influencent alors les modes d'habiter. En effet, comprendre les modes d'habiter, c'est comprendre tout ou partie des usages du territoire et des pratiques de mobilité et considérer l'expérience individuelle et collective comme une véritable ressource en termes de savoir et de mobilisation. C'est tout l'objet du deuxième chapitre.

2. Comprendre les modes d’habiter par les mobilités des roubaisiens

À partir de la description des outils méthodologiques mis en place, de leur évolution tout au long de la recherche et de l’analyse des données et résultats obtenus, la deuxième partie permet de rendre compte de modes d’habiter différenciés et complexes, au croisement entre aptitudes individuelles, offre de mobilité réelle et déplacements effectifs. Aussi, tout en interrogeant la démarche de recherche-action-participative, cette partie donne des pistes pour la poursuite par Attac et ses partenaires, de leurs objectifs, notamment à travers l’importance donnée au détail des acteurs qui y ont largement contribué.

2.1. Une méthodologie à co-construire

2.1.1. La démarche itérative

Si les journées de formation des 1er et 2 février et la réunion de lancement du 15 avril ont permis, outre d’établir un cadre de confiance entre les parties prenantes majeures²⁵, de cadrer le sujet de la recherche et d’établir un calendrier prévisionnel permettant notamment d’anticiper les étapes à venir et la méthodologie adéquate, des modifications ont eu lieu tout au long du stage. Néanmoins, ces changements sont le signe, outre de certaines difficultés qu’il a fallu surmonter, surtout de nécessaires adaptations au terrain et aux acteurs concernés qu’implique la recherche-action participative. Ainsi, c’est notamment au cours des rencontres régulières réunissant les parties prenantes majeures et des points spécifiques individuellement avec certaines d’entre elles, que ces adaptations ont pu être validées afin de poursuivre le travail.

Tout d’abord, concernant les terrains d’étude, le cadrage de la recherche avait, pour rappel, fixé trois terrains d’étude à Roubaix : les quartiers Moulin-Potennerie et Justice par l’intermédiaire de leurs comités de quartiers respectifs et le Secours populaire français dans le quartier du Cul-de-Four. Les natures différentes de ces terrains d’étude, et donc les potentielles difficultés à faire se croiser les résultats obtenus, ont d’ailleurs entraîné des débats entre les parties prenantes majeures. En effet, si le Secours populaire ne constitue

²⁵ Le cadre de confiance se traduit notamment par la réalisation d’un outil appelé la “roue socratique” permettant de sélectionner ensemble des critères à respecter desquels dépendent la réussite de la recherche. La roue socratique était apportée par la Boutique des sciences à chaque réunion afin de la faire évoluer ensemble en fonction de l’avancée de la recherche. Les critères que nous avons choisi étaient : la posture éthique, les processus itératifs, l’engagement, l’accès aux ressources et le cadrage.

pas, à l'image de Moulin-Potennerie et de Justice, un quartier, l'entrée privilégiée était pour ces trois terrains d'étude, un groupe déjà constitué. Aussi, l'association Attac avait d'ores et déjà commencé à travailler avec le Secours populaire, si bien que ce dernier avait des attentes auprès de l'association et de la recherche-action participative en termes de mobilité pour ces bénévoles et bénéficiaires. Ces débats internes témoignent des attentions spécifiques portées à la cohérence et l'utilité de la recherche, car la recherche-action participative doit pouvoir donner suite, mais également des défis que génèrent ce type de recherche en termes d'écoute, de consensus et de place accordée aux différentes parties prenantes, majeures ou non. En définitive, c'est d'ailleurs le Secours populaire qui, avec 2 ateliers collectifs (le 22 mai avec 8 participant·es et le 7 juin avec 6 participant·es, dont 4 déjà présent·e lors du premier atelier collectif) dans ses locaux, s'est davantage inscrit dans la dynamique d'éducation populaire et d'alimentation des débats sur les mobilités recherchées par Attac²⁶. En effet, alors que le samedi 13 avril s'est tenu l'assemblée générale du comité de quartier Moulin-Potennerie dans lequel le contexte général de la recherche a en partie été donné et les premiers contacts se sont fait, aucun atelier collectif avec le comité de quartier Moulin-Potennerie n'a pu être réalisé en raison de l'indisponibilité de ses membres et d'un manque de cohésion entre le calendrier de la recherche et celui du comité de quartier. Cependant, le président du comité de quartier a fait en sorte de diffuser les demandes d'entretiens individuels si bien que 4 entretiens en proviennent. Quant au comité de quartier Justice, il fut à l'origine du tout premier entretien individuel réalisé et d'un atelier collectif le 28 mai avec 5 participant·es au Centre social des Trois Villes à Hem. Cet atelier a été intéressant du point de vue du récit individuel de mobilité, mais n'a pas donné lieu à autant de discussions collectives que les ateliers organisés avec le concours du Secours populaire. Dès lors, les contingences relevant de la disponibilité des acteurs partenaires et la rencontre avec d'autres personnes, dont celles qui n'habitent pas Roubaix, mais y exercent une activité régulière, ont fait évoluer les terrains d'étude et une approche en termes de quartier vers une approche en termes de mode d'habiter. En ce sens, il s'agissait d'instaurer un narratif à partir du territoire tel qu'il est vécu. Aussi, l'hypothèse qui peut être faite *a posteriori* est que l'étude concentrée à l'échelle du quartier n'aurait peut-être pas été la plus pertinente. En effet, d'une part, et nous y revenons au cours du chapitre 2.2., rares étaient les enquêté·es dont le mode d'habiter relèvent, exclusivement ou presque, du quartier, et d'autre part, les enquêté·es avaient aussi parfois du mal à indiquer leur quartier de résidence avec exactitude. Cela peut s'expliquer, outre par une présence relativement récente à Roubaix et par la transmission ou non d'une mémoire commune, par des identités

²⁶ Ces éléments sont développés dans le point 2.1.2. ainsi que dans le chapitre 2.2. relevant de l'analyse des résultats obtenus au cours de l'enquête.

de quartiers plus ou moins marquées que d'autres (ex : le quartier du Pile et son identité ouvrière forte et ancrée dans le temps contrairement à celle de Moulin-Potennerie) (Neveu, 2004).

En plus des terrains d'étude, ce sont les aspects méthodologiques, tels que les supports à destination des participant-es aux ateliers collectifs et les techniques d'enquête, qui ont évolué. En effet, la confrontation au terrain et aux acteurs a entraîné des adaptations méthodologiques importantes et une visée méliorative des outils mobilisés. Les exemples représentatifs de cet aspect itératif de la recherche sont, d'une part, la reprise des cartographies nécessaires aux ateliers collectifs, et d'autre part, la nouvelle version de la grille d'entretien. Premièrement donc, lors du premier atelier participatif avec le Secours populaire, les participant-es ont fait remarquer le manque de lisibilité de certaines productions cartographiques notamment en l'absence de repère concret. Ces remarques ont donné lieu à la réalisation de nouvelles cartes plus appropriables avec des points de repères et des photographies de lieux représentatifs du territoire roubaisien. Néanmoins, ces cartes auraient encore pu être améliorées, notamment avec des noms de rues (cette remarque ayant été faite par des participantes) et avec un focus par secteur. Secondement, les premiers entretiens individuels ont été structurants dans la compréhension de ce qui devait être cherché et donc, dans la réalisation de la grille d'entretien. En effet, si le premier entretien improvisé s'est fait sans grille, il a permis de créer une première version de la grille qui a elle-même été modifiée après la réalisation de 3 entretiens. Cette première version manquait de précision et rendait la compréhension des premières questions quant aux freins et désirs de déplacements trop confuses au regard de l'échelle concernée, pour les enquêté-es comme pour la recherche en elle-même, en risquant de biaiser les résultats (Entretien n°2 ; Entretien n°3 ; Entretien n°4).

Enfin, si au moment du cadrage, les résultats devaient essentiellement être obtenus par les ateliers participatifs organisés et les entretiens individuels menés, une nouvelle fois les méthodes se sont adaptées aux différentes directions qu'a prises l'enquête au contact du terrain et des acteurs rencontrés. C'est pourquoi, à la suite de remarques régulièrement entendues au cours des entretiens comme des ateliers, notamment quant à la surfréquentation de lignes de bus et aux incivilités, il a été décidé d'organiser des observations dans des lignes de bus différentes à heure fixe sur trois jours et de créer un questionnaire à destination des agent-es Ilévia. Dès lors, les apports méthodologiques n'ont pas été orchestrés au hasard. En ce sens, la démarche itérative de la recherche-action participative n'implique pas seulement un retour sur erreur, mais également, un approfondissement, par une démarche scientifique, des savoirs et expériences des acteurs mobilisés dans la recherche. En d'autres termes, il ne s'agit pas de vérifier l'expérience des

participant-es, mais de l'accompagner en lui donnant des ressources méthodologiques et donc, un cadrage scientifique.

2.1.2. Les outils déployés

La mise en place de cette méthodologie co-construite nécessitant une démarche itérative s'adaptant aux attentes et aux connaissances des acteurs a alors permis d'obtenir un nombre conséquent de données grâce à : 3 ateliers participatifs, 34 entretiens individuels, 3 observations de terrain à heure fixe sur 3 lignes de bus différentes et un questionnaire numérique auprès d'agents Ilévia, données auxquelles s'ajoutent des observations improvisées induites de la participation à des réunions de comité de quartier ou du groupe d'experts citoyens sur le tramway (Annexes). Le recours à ces méthodes différentes témoigne d'une complémentarité recherchée et d'objectifs précis. C'est ce qui, tout en proposant une description de la méthode ainsi qu'en rendant compte des difficultés rencontrées et apports ou points forts de ces méthodes, est détaillé dans ce point.

Tout d'abord, les ateliers participatifs sont des ateliers collectifs dans lesquels les parties prenantes majeures jouent un rôle d'animation, mais privilégient l'instauration d'une discussion entre les participant-es pour faire émerger les savoirs et les pratiques de mobilité dans une logique d'éducation populaire. D'une durée de 1h30 à 2h environ, ces ateliers participatifs ont réuni entre 5 et 9 participant-es (Figure 14). Les ateliers commençaient par une présentation des participant-es et de la recherche et par un rappel du cadre de confiance (anonymisation, tour de parole, etc.). Cette méthode est celle qui a mobilisé le plus de matériels : cartes, feutres, stylos, carnet de notes pour la participation des personnes présentes et la prise de note relevant de la recherche, mais également café et jus de fruits afin d'organiser la convivialité du moment. Outre la susmentionnée, mais nécessaire contrainte de l'adaptation du matériel aux attentes du public, l'importance de veiller à un temps de parole équitable afin que tout le monde puisse s'exprimer et le calendrier²⁷ resserré de la recherche, c'est la nature différente des publics participants qui a constitué l'une des principales difficultés. En effet, les dynamiques différentes entre les participant-es du Secours populaire, plus enclin à la discussion et au partage d'expérience spontané avec des personnes qui avaient une connaissance précise des enjeux de mobilité à Roubaix, et les participant-es de l'ACLJR, plus discrets et moins instinctifs malgré une pratique quotidienne des transports en commun pour deux d'entre elles, a nécessité une

²⁷ En effet, les 3 ateliers ont eu lieu sur 3 semaines consécutives, les 22 et 28 mai et le 7 juin, ce qui a nécessité d'enchaîner pendant 3 semaines un rythme incluant la création d'outils participatifs et leur validation, l'animation des ateliers, ainsi que l'amélioration des outils et l'analyse des données.

adaptation dans la manière d'être et d'avoir plus ou moins recours aux techniques d'animation. Cette différence peut notamment être issue de la nature-même des structures et de leur composition en ce que, pour rappel, l'ACLJR est un comité de quartier davantage orienté vers les activités de loisirs à destination de personnes âgées et personnes en situation de handicap mental, là où le Secours populaire est une structure associative engagée pour les plus précaires. Si cela ne signifie pas que les mobilités ne concernent pas le public de l'ACLJR, d'autant que 5 personnes ne peuvent pas être représentatives d'une dynamique d'ensemble, cette différence peut témoigner des modes d'habiter différenciés que nous aideront à comprendre les entretiens semi-directifs réalisés (2.2.1.). Enfin, malgré les difficultés rencontrées, cette méthode s'est révélée efficiente à plusieurs égards notamment en ce qu'elle a permis de spatialiser les enjeux de mobilité sur le territoire roubaisien (lignes fréquentées, déplacements effectifs, contraintes et freins à la mobilité, désirs de déplacements, etc.). À cet apport spatial concret que ne permettent pas réellement les entretiens, s'ajoute l'identification de dynamiques pouvant permettre à Attac de poursuivre la mobilisation après le temps de la recherche. C'est notamment ce qui est à encourager avec le Secours populaire.

Figure 14. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des ateliers participatifs

Méthode	Objectifs	Difficultés	Apports ; points forts
<u>Nom :</u> Atelier Participatif	> Promouvoir une démarche d'éducation populaire	> Adaptation du matériel	> Liens préalables entre Attac et les structures participantes
<u>Durée :</u> ~1h30 à 2h	> Faire émerger les savoirs et les pratiques de mobilité des participant-es	> Veiller à la répartition de la parole	> Participation des parties prenantes majeures ²⁸
<u>Matériel :</u> Cartes, carnet de notes, feutres, stylos, etc.		> Nature différentes des publics > Calendrier de la recherche	> Spatialisation des enjeux > Identification de dynamiques propices à la poursuite de la mobilisation

Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Ateliers participatifs, 2024

²⁸ La présence et la participation à l'animation des parties prenantes majeures, ici des membres d'Attac et de la Boutique des sciences, a permis de mieux répartir les tâches et prendre en notes les éléments de recherche. Il n'aurait pas été possible d'animer seul les ateliers.

Les entretiens semi-directifs, c'est-à-dire des entretiens garantissant une certaine liberté de réponse comme d'exploration de thématiques à aborder en fonction des réponses faites par les enquêté-es, duraient quant à eux, le plus souvent entre 20 et 30 minutes, mais ont parfois pu atteindre 1h ou les dépasser (Figure 15). À l'image des ateliers participatifs, le cadre de confiance incluant l'anonymisation des enquêté-es et le droit de ne pas répondre à toutes les questions étaient systématiquement explicités. Outre la nécessité de compléter les ateliers participatifs, les entretiens semi-directifs avaient pour objectifs d'apporter une complémentarité entre données qualitatives (narratif du récit de vie) et données quantitatives et de formaliser des idéaux-types permettant d'appréhender les modes d'habiter à l'échelle de Roubaix. En effet, les idéaux-types, concept théorisé par Max Weber, (1919) sont des constructions théoriques non-empiriques permettant de simplifier et d'analyser des phénomènes sociaux complexes, ici, les modes d'habiter à partir des expériences individuelles et collectives. En plus de la nécessaire création et reconfiguration de la grille d'entretien, les difficultés principales étaient de l'ordre de la prise de contact et de la disponibilité des enquêté-es et de la composition de l'échantillonnage. En effet, d'une part, le coeur de l'enquête initialement prévu en mai/juin (Figure 2) a finalement eu lieu en juin/juillet et d'autre part, si l'âge médian des enquêté-es est à présent de 46,5 ans, il a longtemps été davantage élevé jusqu'à atteindre plus de 50 ans, aussi l'échantillonnage reste très féminin (21 enquêtées sur 34). Ces éléments ont alors forcés l'identification d'autres structures dans lesquelles obtenir des publics plus jeunes et masculins. Cela a été le cas mi-juillet avec le Centre social de l'Alma et la Mission locale de Roubaix. Si l'entrée par les structures associatives a en grande partie orientée l'échantillonnage, elle s'est révélée être un véritable atout dans la mise en contact avec des personnes volontaires pour l'enquête. Enfin, si les entretiens semi-directifs n'étaient pas la priorité d'Attac et de la recherche-action participative outre la création d'idéaux-types, ils ont permis, à l'image des ateliers participatifs, d'identifier des dynamiques propices à la poursuite de la mobilisation par Attac après la recherche, et cette fois-ci, notamment avec des associations publiques avec lesquelles Attac n'a pas encore pour habitude de travailler. La question de l'échantillonnage en termes de genre et d'âge et celle du maillage associatif structurant sont développées dans le point suivant (2.1.3.).

Figure 15. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des entretiens semi-directifs

Méthode	Objectifs	Difficultés	Apports ; points forts
<u>Nom :</u> Entretien semi-directif	> Compléter les informations obtenus lors des ateliers participatifs	> Création et adaptation de la grille d'entretien > Prise de contact	> Liens préalables entre Attac et certaines structures > Efficacité de l'entrée par les associations
<u>Durée :</u> ~20 à 30 minutes	> Obtention de données quantitatives et qualitatives	> Disponibilité des enquêtés > Exhaustivité de l'échantillon	> Création d'idéaux-types afin d'identifier des modes d'habiter
<u>Matériel :</u> Grille d'entretien, stylo.	> Formuler des récits de vie et idéaux-types	> Analyse des données	> Identification de dynamiques propices à la poursuite de la mobilisation

Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Ateliers participatifs, 2024

Les observations, comme analyse des comportements, pratiques et interactions des individus, ici dans le bus à Roubaix, sont nées des remarques entendues au cours des ateliers participatifs et des entretiens individuels. En effet, certains points comme des difficultés rencontrées avec les conducteurs de bus ou d'autres incivilités *a priori* récurrentes (ex : refus de laisser sa place aux personnes âgées ou en situation de handicap) ont orienté ce travail. En ce sens, il s'agissait d'approfondir ces connaissances par des données supplémentaires et des exemples concrets. Aussi, le choix des lignes de bus s'est fait en fonction des lignes le plus évoquées d'abord au cours des ateliers participatifs avec le Secours populaire. À raison de trois observations sur trois jours et trois lignes différentes (L4, L8 et CIT5) à heure fixe (à partir de 9h20 environ afin d'aller au-delà des expériences faites pour beaucoup en heure de pointe), les observations ont duré entre 30 minutes et 1h environ le temps du trajet. La difficulté principale résidait dans la prise de notes et l'observation simultanées. En ce sens, une analyse du trajet a été effectuée en amont et une première grille d'observation a été générée à partir de google forms afin d'identifier les objectifs précis d'observation. Néanmoins, la grille étant trop restreinte et trop systématique, il a été choisi de seulement prendre des notes sur téléphone à partir de la deuxième observation, ce qui a rendu plus fluide la prise de note et l'observation simultanées. Dès lors, les observations ont permis de confirmer avec certains exemples concrets les difficultés rencontrées par les usager-es,

comme celles liées aux travaux et aux déviations, mais également de révéler d'autres pratiques comme l'achat régulier de tickets à bord du bus *a fortiori*, à bord de la L8. Nous revenons sur ces éléments dans le chapitre 2.2.

Figure 16. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des observations

Méthode	Objectifs	Difficultés	Apports ; points forts
<u>Nom :</u> Observation	> Approfondir les connaissances et pratiques évoquées par les participant-es aux ateliers et par les enquêté-es	> Prise de notes rapide et observation simultanées dans le bus nécessitant une bonne préparation en amont	> Confirmer par des exemples concrets les difficultés rencontrées par les usager-es (ex: travaux, déviations) > Révéler d'autres pratiques non évoquées (ex: achats de tickets dans le bus)
<u>Durée :</u> ~30 minutes à 1h (le temps du trajet)			
<u>Matériel :</u> Téléphone (prise de notes)			

Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Ateliers participatifs, 2024

Enfin, à l'image des observations, le questionnaire à destination des agent-es Ilévia est né des éléments entendus au cours des ateliers participatifs et des entretiens individuels, sur la nature des relations entre usager-es des transports en commun et agent-es (particulièrement conducteurs, conductrices, contrôleurs et contrôleuses) du service de mobilité Ilévia. L'objectif principal était alors de recueillir la parole de ses agent-es afin d'obtenir leur avis sur ces mêmes relations, mais aussi d'appréhender leurs expériences et conditions de travail. Seules 4 réponses ont été obtenues : 2 provenant de 2 conductrices de bus et 2 provenant de prestataires agent-es de sécurité. Les difficultés principales résidaient alors dans la prise de contact et le manque de temps à consacrer à ses questions au regard du calendrier serré de la recherche. Aussi, étant donné que cette question n'était pas prioritaire et qu'un risque de hors sujet était encouru, il a fallu hiérarchiser les enjeux pour finalement se consacrer entièrement à l'analyse des données obtenues par les autres méthodes. Néanmoins, dans une logique de poursuite de la mobilisation, il peut être intéressant pour Attac de poser la question des croisements entre conditions de travail des agent-es Ilévia et usages, expériences ou pratiques de mobilités sur le territoire Roubaisien.

Figure 17. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des questionnaires

Méthode	Objectifs	Difficultés	Apports ; points forts
<u>Nom :</u> Questionnaire	> Recueillir la parole et l'expérience des agent·es Ilévia	> Prise de contact > Manque de temps pour approfondir ces questions > Risque de hors sujet	> Ouverture sur d'autres pistes de réflexion pour la suite de la mobilisation après la recherche
<u>Durée :</u> ~10 minutes à remplir en ligne			
<u>Matériel :</u> Questionnaire Google Forms			

Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Ateliers participatifs, 2024

Dès lors, les méthodes employées sont complémentaires et permettent d'avoir des données qualitatives comme quantitatives recoupant un large panel d'informations. Aussi, ces données n'auraient jamais pu être obtenues sans le concours d'acteurs importants et variés largement issus du maillage associatif. C'est ce dont nous rendons compte à présent.

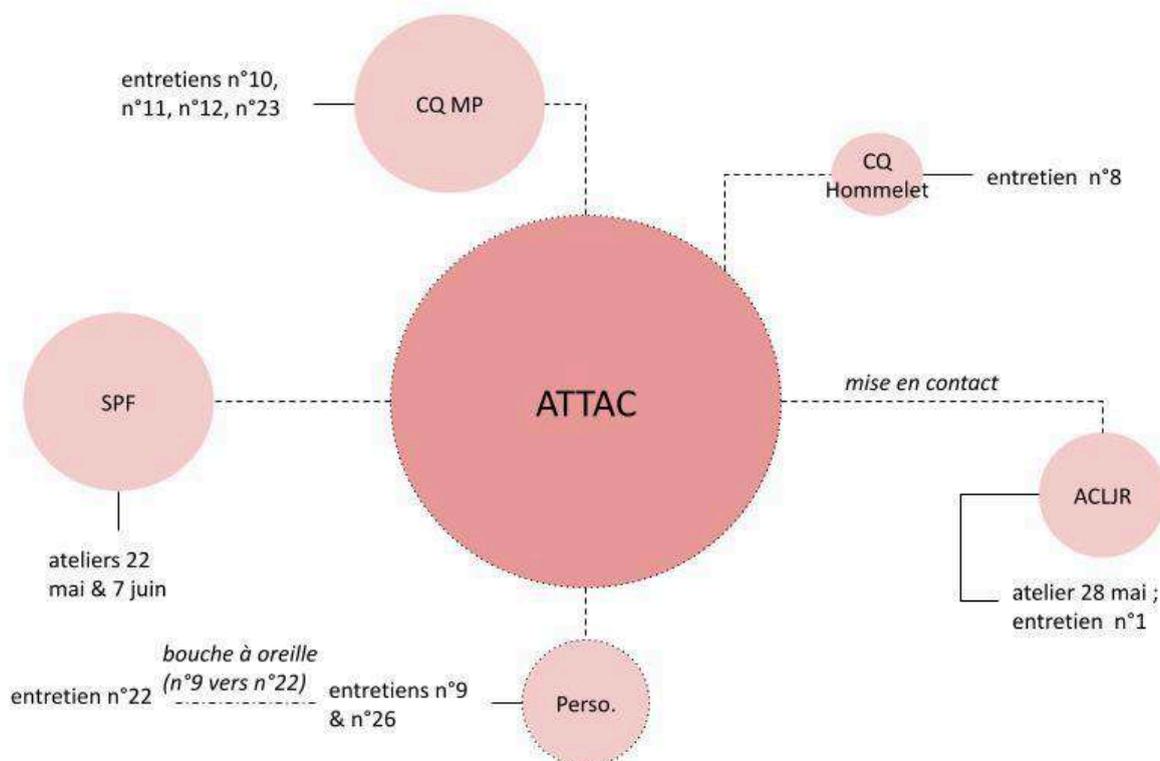
2.1.3. Les acteurs mobilisés

En effet, la présente recherche a nécessité une importante mobilisation d'acteurs, que le contact soit opéré directement par l'association Attac ou que la recherche d'acteurs soit induite par les missions de la stagiaire et dépasse donc le champ du réseau de connaissance d'Attac. Sans le concours de l'ensemble de ces acteurs, l'enquête n'aurait pas été possible. En ce sens, le but de cette sous-partie est de rendre compte des acteurs mobilisés à travers les entrées privilégiées et de permettre à l'association Attac, si elle le souhaite, de poursuivre la mobilisation avec les acteurs qui apparaissent, notamment en fonction de leur influence sur l'enquête.

Ainsi, sur chaque schéma (Figure 18 ; Figure 20 ; Figure 23), les entrées principales sont représentées par des cercles pleins rouges clairs, généralement plus gros que les autres, et les contacts que ces entrées ont permis, sont représentés par des cercles plein rouge-rosé. Certains cercles sont entourés de pointillés pour signaler l'ouverture que ces entrées ou contacts ont permis au cours de la recherche. Par ailleurs, chaque abréviation présente sur l'ensemble des schémas est développée en note de bas de page ou directement dans le texte.

Comme évoqué au cours de l'historique de la recherche (1.1.1.), ce travail de recherche-action participative est issu de mobilisations préalables dans lesquelles l'association Attac était mobilisée. Un ensemble de liens facilitant alors la recherche étaient déjà établis notamment entre Attac et le comité de quartier de Moulin-Potennerie et Attac et le Secours populaire de Roubaix dans le quartier du Cul-de-Four (Schéma 1). Aussi, d'autres liens étaient déjà établis, *a fortiori* par l'intermédiaire des autres activités associatives d'Eric Verbrackel, membre d'Attac et président de la FAL. Ces réseaux plus ou moins formels à l'échelle de Roubaix ont permis une prise de contact rapide avec l'ACLJR (à l'origine, pour rappel, d'un atelier participatif et d'un entretien individuel), le comité de quartier de l'Hommelet à la suite de la réunion du groupe d'expert citoyens organisée par la ville de Roubaix le 7 juin, et deux connaissances d'Eric, elles-mêmes roubaisiennes de longue date (Entretien n°9) et donc à même de créer elles aussi des liens (Entretien n°22) ou très impliquées dans le maillage associatif roubaisien (Entretien n°26). Ainsi, l'entrée par l'association Attac a été prolifique avec l'organisation de trois ateliers participatifs et la réalisation rendues possibles de 9 entretiens.

Figure 18. Schéma de l'entrée par l'association Attac et contacts qui en ont découlés²⁹



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Ateliers participatifs & Entretiens 2024

Cependant, cette entrée ne pouvait pas être suffisante, outre en raison du trop peu d'entretien, c'est notamment du point de vue de la représentativité en termes d'âge que cette entrée posait problème. En effet, sur les 9 entretiens 3 personnes ont entre 45 à 60 ans, la personne la plus jeune ayant 54 ans, et 6 personnes font partie de la catégorie 60 ans et plus (Figure 19). Or, si le genre et l'âge ne sont pas les seuls facteurs qui peuvent influencer les expériences et pratiques de mobilité, il est nécessaire d'obtenir un échantillonnage le plus complet possible en ce que les expériences et pratiques de mobilité, mais aussi des usages du territoire, peuvent en partie en dépendre. Aussi, à ce stade, en termes de genre, l'échantillonnage était plutôt équilibré avec 4 femmes et 5 hommes. De plus, pour rappel, ce qui était prioritairement attendu était d'abord l'organisation d'ateliers participatifs et, en cela, l'association Attac a entièrement rempli son rôle d'entrée privilégiée.

²⁹ CQ MP : Comité de quartier Moulin-Potennerie ; CQ Hommelet : Comité de quartier de l'Hommelet ; ACLJR : Association Culture Loisirs Justice Roubaix ; Perso. : réseau personnel de l'association et de ses membres ; SPF : Secours populaire français.

Figure 19. Tableau du femmes et d'hommes par tranche d'âge en fonction de l'entrée par l'association Attac

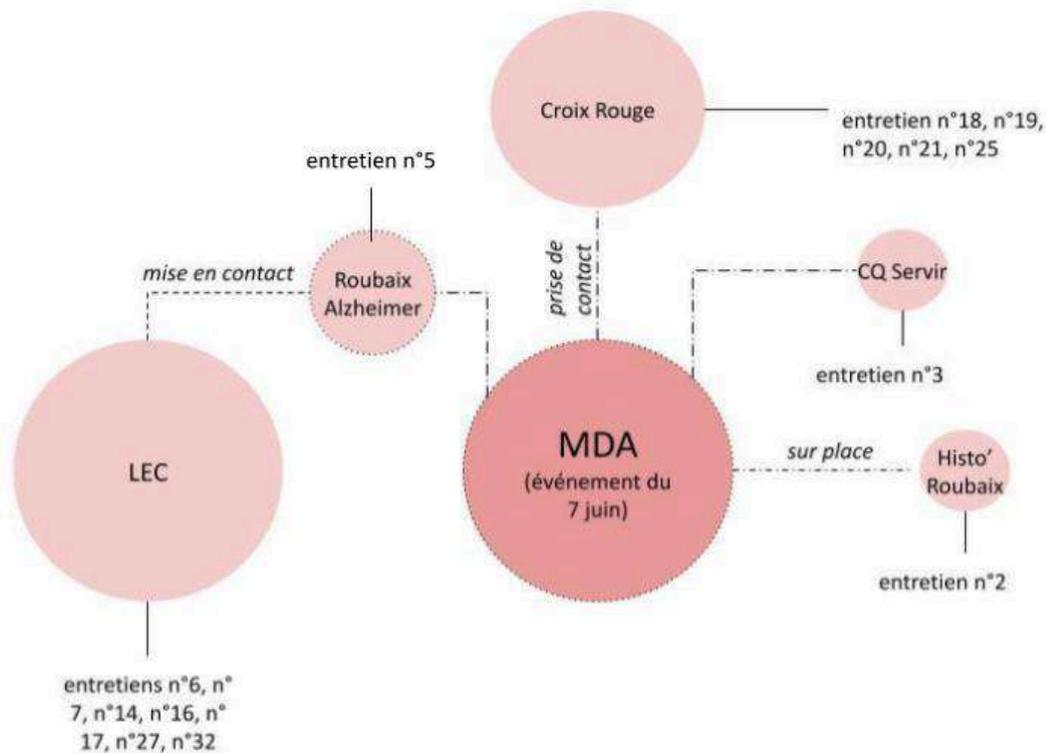
Tranche d'âge	Femmes	Hommes	Total
-18 ans			0
18-30 ans			0
30-45 ans			0
45-60 ans	1	2	3
+60 ans	3	3	6
Total	4	5	9

Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Afin de compléter l'échantillonnage des entretiens, et sur conseil de la Boutique des Sciences au cours d'une réunion entre parties prenantes majeures, il a été décidé de pousser la porte de la maison des associations de Roubaix (MDA). Le 7 juin se tenait à la MDA une braderie solidaire portée par différentes associations, ce qui a permis de réaliser un entretien directement sur place (Entretien n°3) et de prendre des contacts avec d'autres associations : Roubaix Alzheimer (1 entretien et 1 contact important), la Croix-Rouge de Roubaix (5 entretiens) et le comité de quartier Servir (1 entretien). Aussi, c'est par l'intermédiaire de l'enquêtée de l'association Roubaix Alzheimer que le lien avec l'association Lire Ecrire Comprendre (LEC), structure-contact très importante, a été créé. En effet, cette association a permis à elle seule la réalisation de 7 entretiens (Figure 20). De plus, le LEC étant une association d'aide à l'apprentissage de la langue française et d'aide administrative pour personnes étrangères, l'entrée par cette structure a permis de développer la question du croisement entre vulnérabilités (économiques, sociales ou relatives à la santé³⁰) et mobilité ou plus précisément, mode d'habiter dont la mobilité dépend. Nous développons ces éléments dans le point suivant.

³⁰ La réalisation d'une matrice destinée à la sélection de profils d'enquêté-es au début de la recherche a permis d'établir des critères de vulnérabilités. Ainsi, les vulnérabilités économiques sont notamment liées à un faible niveau de revenus ou au chômage, les vulnérabilités sociales sont notamment de l'ordre de la barrière de la langue et de l'isolement et enfin, les vulnérabilités relatives à la santé dépendent notamment de handicaps visibles ou invisibles.

Figure 20. Schéma de l'entrée par la Maison des Associations (MDA) et contacts qui en ont découlés



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Ateliers participatifs & Entretiens, 2024

Aussi, par rapport à l'entrée par l'association Attac, l'entrée par la MDA et les contacts qui en ont découlé rééquilibre foncièrement la représentativité en termes d'âge, avec notamment la première personne de moins de 18 ans, mais creuse un écart considérable de représentativité en termes de genre. En effet, sur 15 entretiens relatifs à l'entrée MDA, 11 enquêtées sont des femmes (Figure 21). Cependant, cette sur-représentation de la gente féminine n'est pas anodine dans le contexte roubaisien. En effet, le Collectif Rosa Bonheur (2017) soulève déjà ce fait social genré en parlant d'une "division sexuelle des tâches et des espaces" notamment à travers la fréquentation presque exclusivement féminine des centres sociaux où les femmes s'échangent des bons plans, entre autres, en matière de santé et de droits sociaux. S'il n'y a qu'un seul centre social qui figurent dans les entrées empruntées et que celui-ci a conduit à la rencontre de deux jeunes hommes (Schéma 3), d'autres structures comme le LEC ou le Secours populaire, sont en mesure de traduire cette répartition genrée par les services qu'elles proposent et qui

relèvent davantage du *care*. En ce sens, les entrées privilégiées ont également structuré un échantillonnage, de fait plus féminin.

Figure 21. Tableau du nombre de femmes et d'hommes par tranche d'âge en fonction de l'entrée par l'association Attac

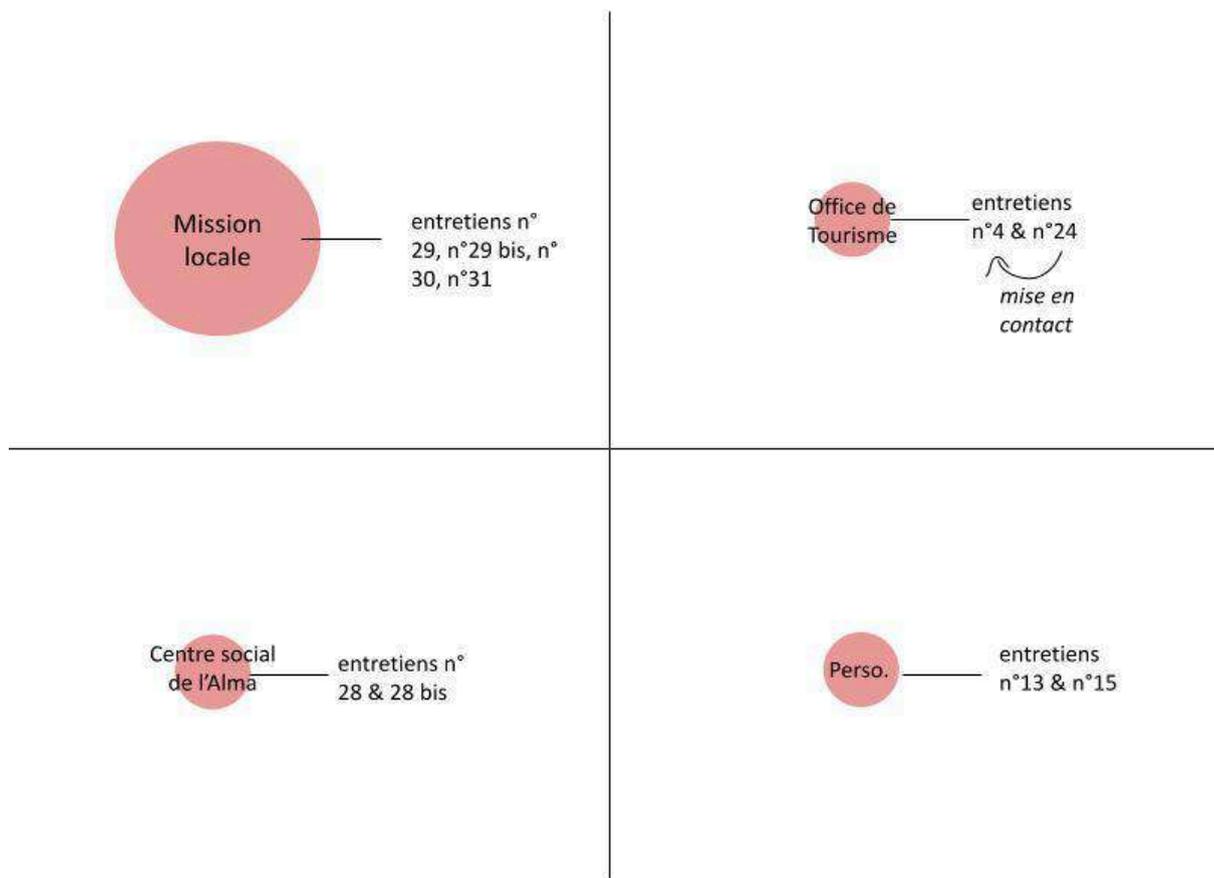
Tranche d'âge	Femmes	Hommes	Total
-18 ans	1		1
18-30 ans	1	3	4
30-45 ans	2	1	3
45-60 ans	2	1	3
+60 ans	3	1	4
Total	11	5	15

Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Enfin, d'autres entrées ont permis de réaliser des entretiens semi-directifs. C'est le cas de la Mission locale, de l'Office de tourisme de Roubaix, du centre social de l'Alma et de deux connaissances personnelles de la stagiaire, habitant à Roubaix. Ces entrées annexes sont, en tout, à l'origine de 10 entretiens, avec cependant un poids supérieur de la Mission locale avec 4 entretiens à elle seule. Comme en témoigne la numérotation des entretiens, le centre social de l'Alma et la Mission locale interviennent à la fin de l'enquête. L'objectif était alors de rééquilibrer l'échantillonnage en trouvant davantage de jeunes de 18 à 30 ans, et a fortiori, d'essayer de toucher un public de jeunes hommes. La Mission locale et le centre social de l'Alma sont effectivement à l'origine de 3 entretiens de jeunes hommes entre 18 et 30 ans et d'un autre entretien d'un homme de 30 ans.

Dès lors, les entrées annexes fournissent un échantillonnage plus jeune et plus équilibré en termes de genre (Figure 24). Sur 10 entretiens, 5 enquêtées sont des femmes entre 11 et 53 ans et 5 enquêtés sont des hommes entre 20 et 35 ans.

Figure 23. Schéma des autres entrées empruntées



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Figure 24. Tableau du nombre de femmes et d'hommes par tranche d'âge en fonction de l'entrée par l'association Attac

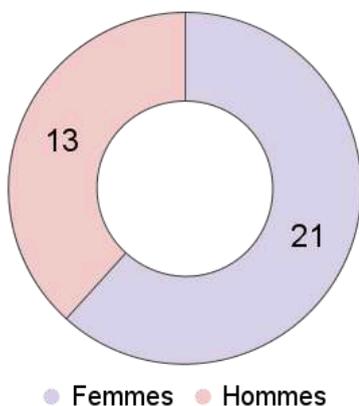
Tranche d'âge	Femmes	Hommes	Total
-18 ans	1		1
18-30 ans	1	3	4
30-45 ans	2	2	4
45-60 ans	1		1
+60 ans			0
Total	5	5	10

Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Au total donc, sur 34 enquêté·es, 21 sont des femmes et 13 sont des hommes (Figure 25) Aussi, une légère surreprésentation de la tranche d'âge des plus de 60 ans persiste (Figure 26). À l'image de la surreprésentation numérique des femmes, cette surreprésentation des personnes de plus de 60 ans, avec *a fortiori* un pic de représentation des 65 ans et plus voire plus de 70 ans (8 personnes de plus de 65 ans, dont 5 ayant entre 72 ans et 76 ans), peut se justifier par les entrées privilégiées et par l'investissement associatif des personnes âgées. Néanmoins, si avoir 60 ans est de moins en moins synonyme d'être à la retraite et si toute personne qui n'est pas salariée n'est pas pour autant inactive, l'enquête couvre une bonne part des catégories pouvant être considérées comme actives avec 22 personnes entre 18 et 60 ans. En ce sens, cette représentation est suffisante pour interroger les modes d'habiter roubaisien incluant notamment le rapport aux études ou au travail salarié. Aussi, la tranche d'âge insuffisamment représentée est la tranche d'âge des moins de 18 ans, public mineur plus compliqué à capter dans les structures par lesquelles l'entrée a été privilégiée, mais également public a priori moins concerné par les attentes de l'association Attac, notamment en ce qu'il s'agit d'un public qui bénéficie de la gratuité des transports en commun grâce à une offre destinée au moins de 18 ans³¹.

Figure 25 : Graphique de répartition des enquêté·es selon leur genre

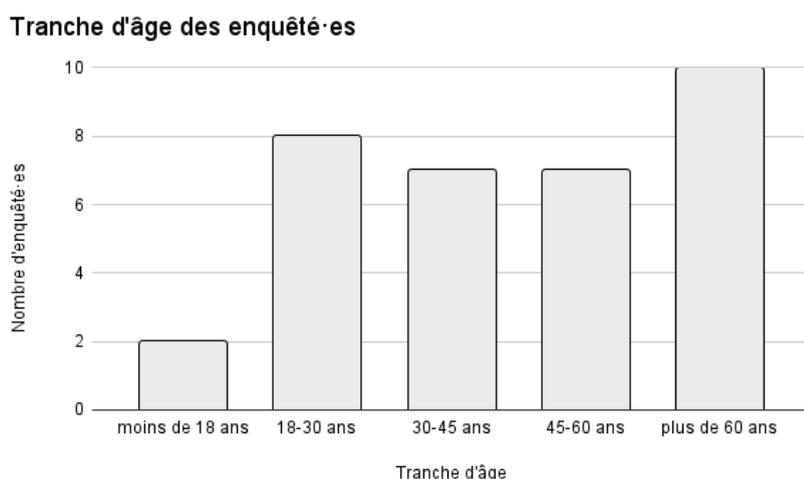
Genre des enquêté·es



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

³¹ Néanmoins, les deux enquêtées mineures indiquent que la gratuité des transports en commun n'a en rien modifié leur pratique et usage des transports en commun, soit qu'elles sont trop jeunes pour se déplacer par elles-mêmes (Entretien n°29 bis), soient qu'elles aient tout ce dont elles ont besoin à proximité de chez elles (Entretien n°20). Nous revenons sur ces différences dans la présentation des idéaux-types constitutifs des modes d'habiter roubaisien (2.2.).

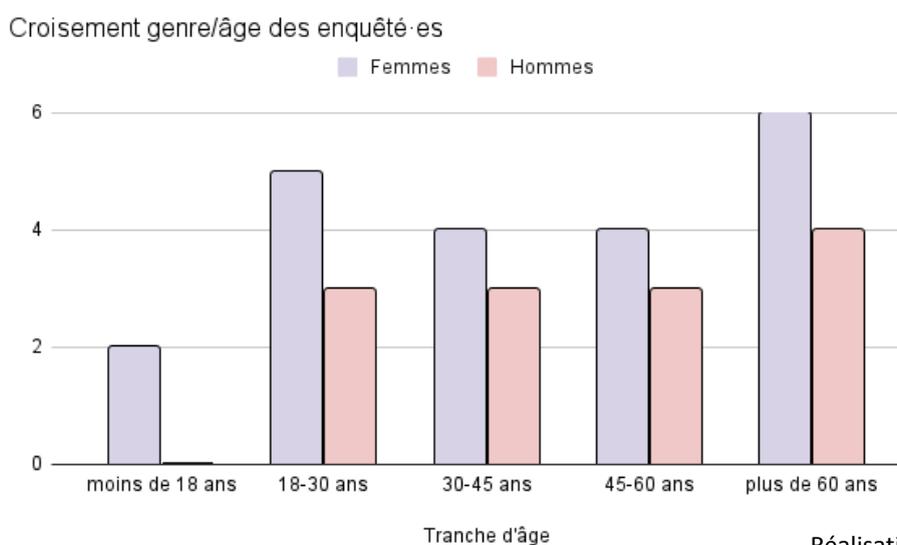
Figure 26. Graphique de répartition des enquêté·es selon leur tranche d'âge



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Aussi, le croisement entre le genre des enquêté·es et leur âge permet d'affirmer que, pour chaque tranche d'âge les femmes ont systématiquement été plus représentées, mais que, si c'est davantage le cas pour les mineurs, catégorie dans laquelle il n'y a aucun garçon, les 18-30 ans, les plus de 60 ans, cette différence n'excède jamais les deux enquêtés (Figure 27). En d'autres termes, malgré une apparente surreprésentation des plus de 60 ans et des femmes dues à l'entrée par le secteur associatif, les différents réajustements opérés au cours de l'enquête ont permis d'obtenir un échantillonnage relativement équilibré rendant compte d'enjeux correspondants aux catégories de personnes interrogées.

Figure 27. Graphique du croisement entre genre et âge des enquêté·es

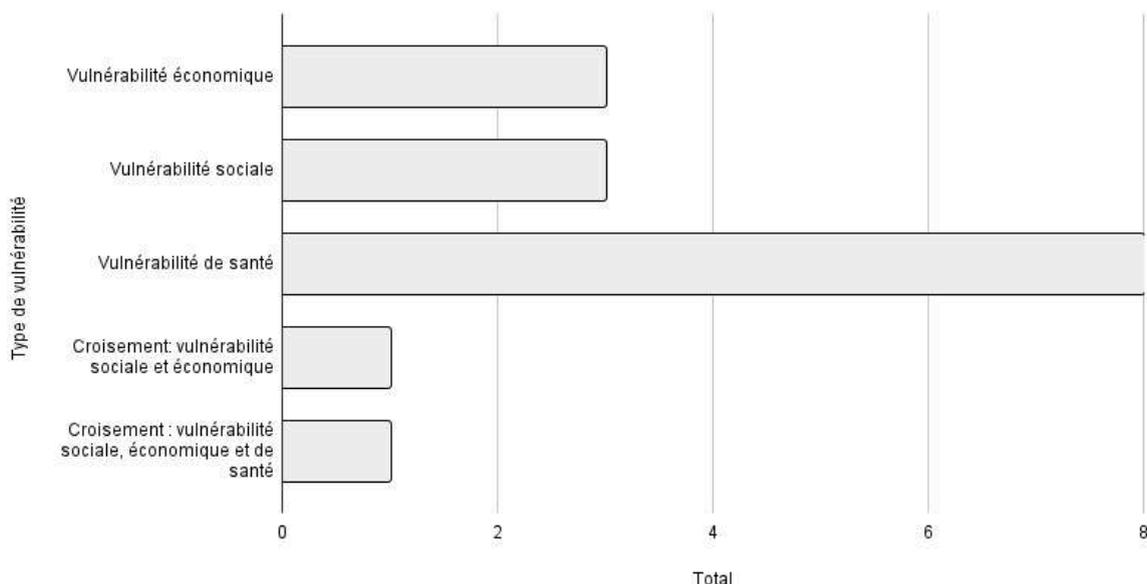


Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Outre l'âge et le genre, les vulnérabilités croisées ou non, sont des éléments structurants à un niveau plus ou moins élevé, des mobilités et des modes d'habiter. Les vulnérabilités peuvent être économiques (bas revenu, chômage, etc.), sociales (isolement, barrière de la langue, etc.) ou encore relative à la santé (handicap visible ou invisible, examens médicaux réguliers, etc.). En ce qui concerne l'enquête réalisée à partir de 34 entretiens, *a priori*, une personne sur deux est concernée par une ou plusieurs vulnérabilités. Cette statistique émane de vulnérabilités mentionnées en entretien et, en ce sens, il se peut que certaines personnes n'aient pas mentionné leurs vulnérabilités ou, ne les considérant pas comme telles, ne les aient pas évoquées. Aussi, aucune hiérarchisation n'est opérée entre les vulnérabilités, mais cela ne signifie pas que toutes les vulnérabilités influencent de la même manière les mobilités et les modes d'habiter des individus concernés. Sur 34 entretiens réalisés, une prédominance des vulnérabilités relatives à la santé est constatée (9 personnes concernées), suivies des vulnérabilités économiques et sociales (5 personnes concernées pour l'une comme pour l'autre) (Figure 28).

Figure 28. Graphique du nombre d'enquêté-es apparaissant vulnérables et types de vulnérabilité correspondant

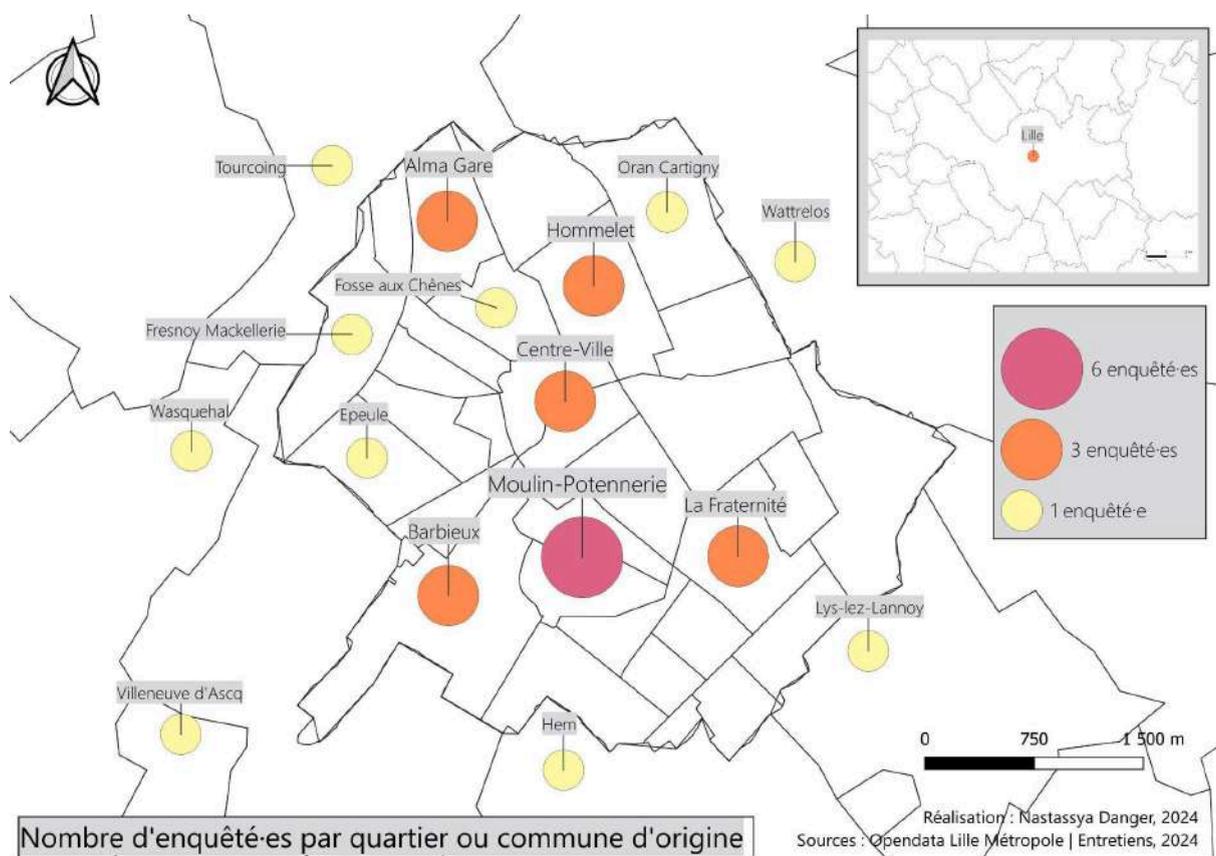
Nombre d'enquêté-es apparaissant comme vulnérables et types de vulnérabilité correspondant



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Enfin, depuis le cadrage du sujet avec les parties prenantes majeures, nous mettons un point d'honneur à montrer que les facteurs spatiaux sont aussi importants que l'ensemble des facteurs sociaux, économiques et relatifs à la santé. En ce sens, il est intéressant de montrer d'où viennent les enquêté-es. Malgré une impossibilité pour le comité de quartier de Moulin-Potennerie d'organiser un atelier participatif, le quartier Moulin-Potennerie est le quartier d'habitation le plus représenté parmi les 34 entretiens réalisés avec 6 enquêté-es dont 4 membres du comité de quartier (Figure 29). Ensuite, il n'y a pas nécessairement de grandes tendances qui se dessinent si ce n'est une absence totale de représentation des quartiers sud à proximité de Hem et de Lys-lez-Lannoy et des quartiers ouest à proximité de Wattlelos et Leers. Aussi, malgré la présence de deux personnes des quartiers sud lors de l'atelier avec l'ACLJR, les ateliers participatifs n'ont pas pu contrebalancer ces résultats.

Figure 29. Carte du nombre d'enquêté-es par quartier ou commune d'origine



Cette représentation plus importante, *a priori* étant donné que certaines personnes n'étaient pas en mesure de définir avec précision leur quartier d'origine, des quartiers centraux et est de Roubaix peut s'expliquer par les entrées privilégiées. En effet, outre les

acteurs dont le lien a été opéré par l'association Attac, les entrées associatives présentent une centralité du secteur associatif au niveau de la maison des associations dans le centre-ville à proximité d'Eurotéléport. Cependant, ce serait intéressant d'obtenir davantage de données provenant de personnes vivant dans les quartiers sud et dans les quartiers ouest de Roubaix, car ce sont les quartiers qui apparaissent le moins bien desservi au regard des offres de mobilités dans un rayon de 350 mètres (Figure 10).

Aussi, parmi les enquêté·es, 9 proviennent d'autres villes, dont 4 de villes limitrophes (Tourcoing, Wattrelos, Lys-lez-Lannoy, et Hem) et 3 de Lille. À ceux-là, s'ajoutent les membres des groupes du Secours populaire et *a fortiori*, des membres du groupe de l'ACLJR au cours des ateliers participatifs. C'est pour rappel, un critère qui a fait évoluer la recherche vers les modes d'habiter à l'échelle, non pas des quartiers d'origine, mais des bassins de vie.

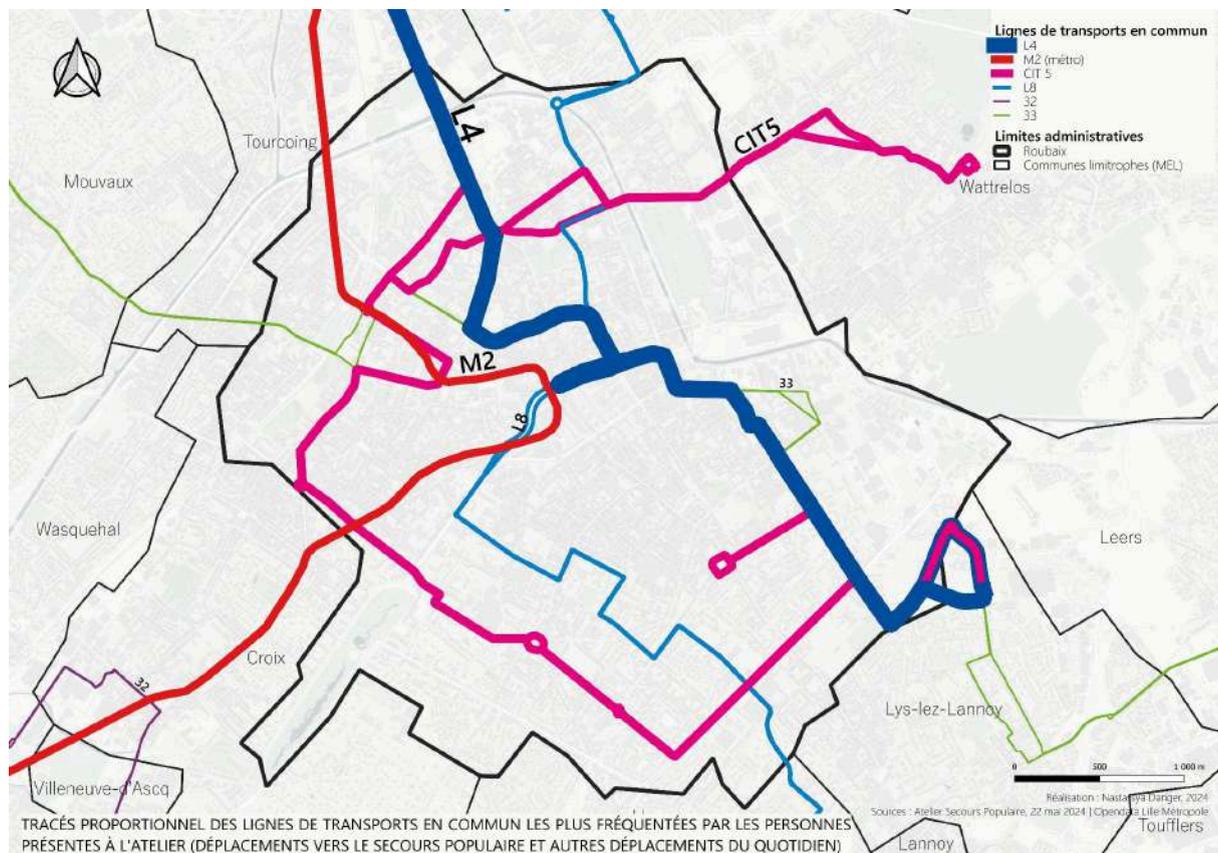
2.2. Des modes d'habiter différenciés

2.2.1. Usages du territoire roubaisien et pratiques de mobilité

Les ateliers participatifs ayant pour objectif principal, pour l'association Attac, d'instaurer une démarche d'éducation populaire à partir de l'expérience et du savoir de personnes réunies dans des groupes pré-établis, ils constituent une entrée favorable pour appréhender le territoire roubaisien en termes de mobilité et de ses usages. Sans oublier de mentionner les contributions individuelles éclairantes si nécessaire, les ateliers participatifs permettent de rendre compte de tendances identifiées à l'échelle d'un groupe. Dès lors, relativement au concept de motilité développé par Kaufmann (2002) prenant ensemble, de fait, comme système : le champ des possibles - ou pratiques possibles pour Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuill (2005) - les aptitudes à se mouvoir (*motilité*) et les déplacements réels (Kaufmann *et. al.*, 2015), l'analyse des usages du territoire et pratiques de mobilité à l'échelle du groupe permet de rendre compte de prime abord des croisements entre déplacements effectifs et pratiques possibles. Néanmoins, la nature du groupe et les contributions individuelles peuvent révéler des informations de l'ordre des aptitudes individuelles.

Le premier atelier participatif du 22 mai avec le Secours populaire a permis d'identifier des pratiques de mobilité en termes d'utilisation de modes de transports et de fréquentation de lignes de transports en commun. Ainsi, c'est la ligne de bus L4, ligne desservant le Secours populaire, qui apparaît nettement fréquentée par ce groupe (Figure 30).

Figure 30. Carte des tracés proportionnels des lignes de transports en commun les plus fréquentées par les personnes présentes à l'atelier (déplacements vers le Secours populaire et autres déplacements du quotidien)

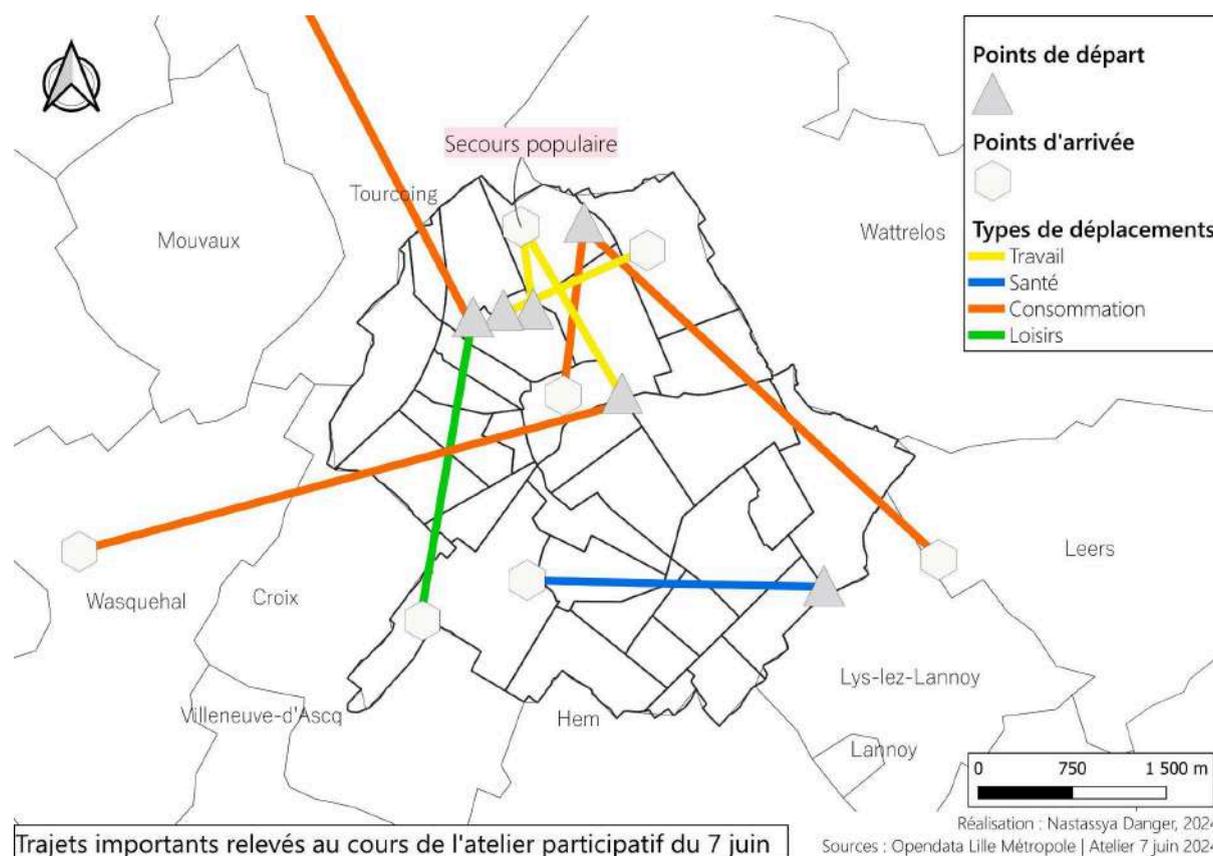


La fréquentation de la L4 témoigne alors de la nature du groupe pré-constitué regroupant des bénévoles qui sont également parfois bénéficiaires, des bénéficiaires, des stagiaires et un-e employé-e du Secours populaire. Autrement dit, le Secours populaire fait pleinement partie du mode d'habiter de ce groupe. Outre la L4, ce sont la CIT5 et la ligne 2 du métro qui apparaissent les plus fréquentées, suivie de la L8 (Figure 30). Ce qui est intéressant à relever, c'est que toutes les lignes de bus ou de métro empruntées par le groupe se croisent avec d'autres lignes également empruntées, y compris en dehors de Roubaix. C'est notamment le cas de la ligne 32, conduisant à l'hôpital de Villeneuve d'Ascq et joignable via la ligne 2 du métro, régulièrement empruntée par un-e participant-e pour des raisons de santé. Dès lors, d'une part, cette pratique des transports en commun rejoint le maillage territorial effectif développé dans le premier chapitre du mémoire, et d'autre part, ce cas individuel montre que les facteurs extérieurs, ici de l'ordre des vulnérabilités liées à la santé, agissent sur les mobilités. En d'autres termes, *a priori*, les déplacements effectifs correspondent plus ou moins au champ des possibles tel qu'il est compris comme l'offre de

mobilité réelle sur le territoire roubaisien et ces éléments sont traversés par des enjeux relevant des aptitudes individuelles ou “motilité.”

Le deuxième atelier avec le Secours populaire s’est déroulé le 7 juin et a permis, à partir de précisions apportées sur les quartiers d’origine des personnes composant le groupe d’ateliers, d’entamer une réflexion sur le temps de trajet que font individuellement les personnes concernées pour venir au Secours populaire, lieu faisant pleinement partie de leur mode d’habiter (Figure 31). Le temps de trajet varie alors de 5 minutes à pied pour les plus proches à 40 minutes en transports en commun ou en voiture pour la personne la plus éloignée. En cela, si la carte 15 révèle une concentration des bénévoles et bénéficiaires présent-es à l’atelier du 7 juin au nord de Roubaix et à proximité du Secours populaire, ces résultats et la propension à l’utilisation des transports en commun permettent, d’une part, de souligner l’importance du Secours populaire comme service associatif de proximité, et d’autre part, de regagner les questionnements préalablement soulevés par Attac et le Secours populaire à propos d’un potentiel remboursement des abonnements des bénévoles. En effet, outre les enjeux de tarifications que nous développons dans le point suivant, les déplacements vers le Secours populaire font partie des trajets, si ce n’est quotidien, au moins réguliers, et les activités exercées sur place, bien que non rémunérées pour la plupart des personnes, sont un véritable travail, si bien que les déplacements pour laquelle la thématique est le travail, font figurer dans 2 des 3 cas, les déplacements vers le Secours populaire. Dès lors, en plus de ces éléments invitant Attac à poursuivre ses partenariats avec le Secours populaire, l’atelier du 7 juin a donc également permis de mettre au jour des lieux fréquentés en fonction de thématiques de déplacements quotidiens ou réguliers sélectionnées par les participantes.

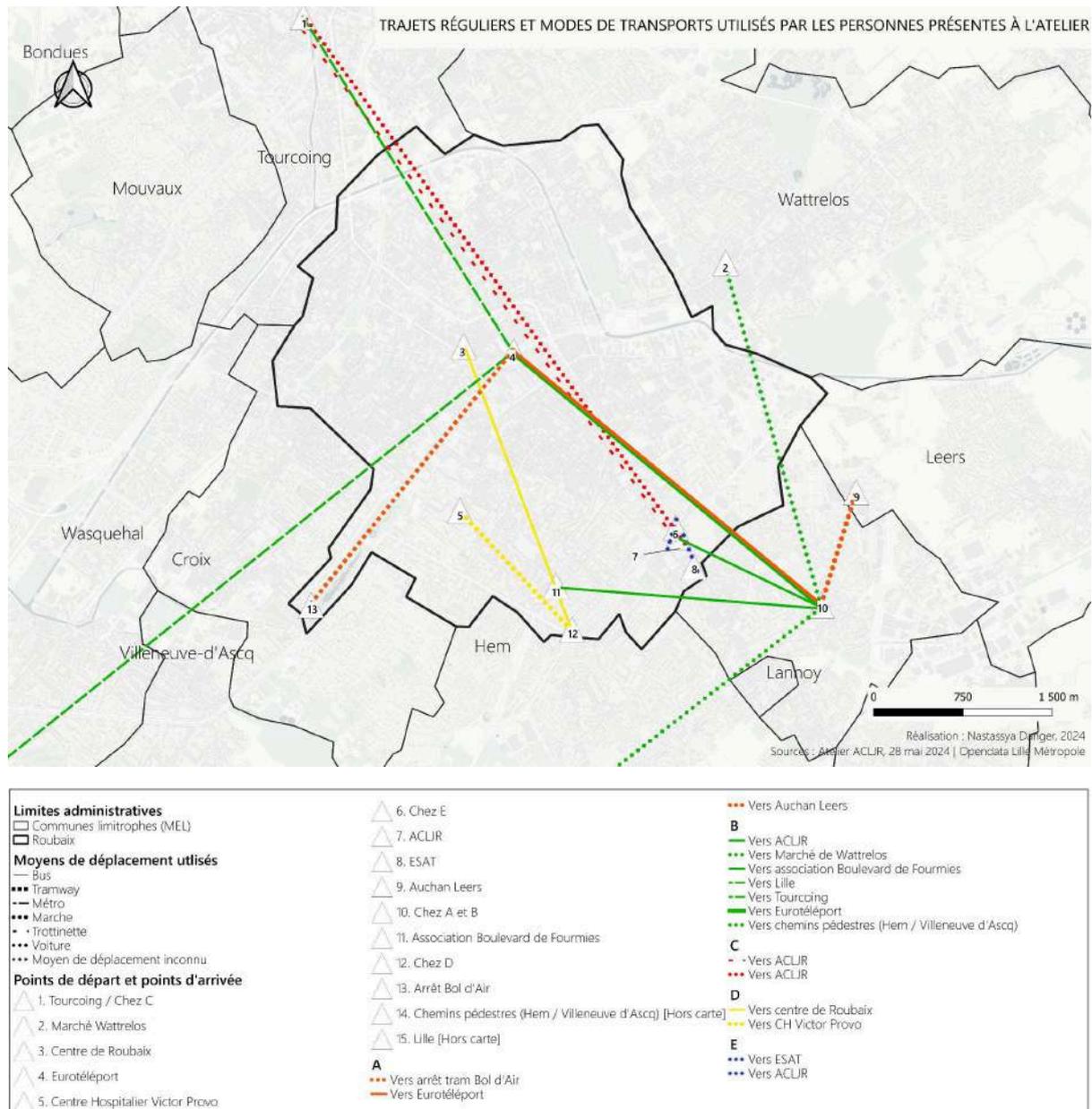
Figure 31. Carte des trajets importants relevés au cours de l'atelier participatif du 7 juin



Par conséquent, la carte ci-dessus (Figure 31) révèle, outre l'importance donnée au travail rémunéré comme bénévole, un ensemble de déplacements marchands pour les achats de première nécessité qui dépassent la commune de Roubaix : Auchan Leers, Auchan Roncq, Carrefour Wasquehal. Les participantes invoquent pour raisons principales les produits spécifiques qu'elles trouvent dans ces magasins et les prix plus avantageux. En ce sens, par le choix de cette thématique de consommation et les explications qui en découlent, met en lumière les modes d'habiter de ce groupe qui, loin d'être cantonnés au quartier ou à la commune de résidence, paraissent en grande partie orientés par la nécessité. Ces éléments rejoignent un certain nombre d'entretiens individuels réalisés, notamment dans lesquels Auchan Leers, d'ailleurs desservi par la L4, est également cité comme lieu fréquenté régulièrement (Entretien n°7 ; Entretien n°25) ou comme lieu difficile d'accès (Entretien n°22).

Ces modes d'habiter à l'échelle du territoire roubaisien élargi (Roubaix et communes limitrophes) ou de bassins de vie, se retrouvent dans l'atelier du 28 mai avec l'ACLJR au Centre social des Trois Villes, cette fois-ci spécifiquement avec des personnes qui n'habitent pas à Roubaix, mais qui y pratiquent des activités régulières (bénévolat, loisirs, etc.) ou y transitent pour atteindre d'autres destination comme Lille (Figure 32).

Figure 32. Carte des trajets réguliers et modes de transports utilisés par les personnes présentes à l'atelier du 28 mai



Ces personnes, et *a fortiori* A et B tel qu'elles sont mentionnées dans la légende de la carte 16, fréquentent également régulièrement d'autres communes limitrophes de leur commune de résidence (ici, Lys-lez-Lannoy) et de Roubaix. Aussi, par rapport au groupe du Secours populaire, les modes de transports sont plus diversifiés. En effet, alors qu'une seule personne sur neuf utilisait la voiture lors de l'atelier du 22 mai, c'est le cas d'au moins deux personnes sur cinq ici (même si B ne conduit pas). Le tramway est également mentionné. De plus, en raison de la démarche itérative ayant permis d'améliorer la méthode d'un atelier à un autre, mais également en raison de la nature-même du groupe participant, cette carte

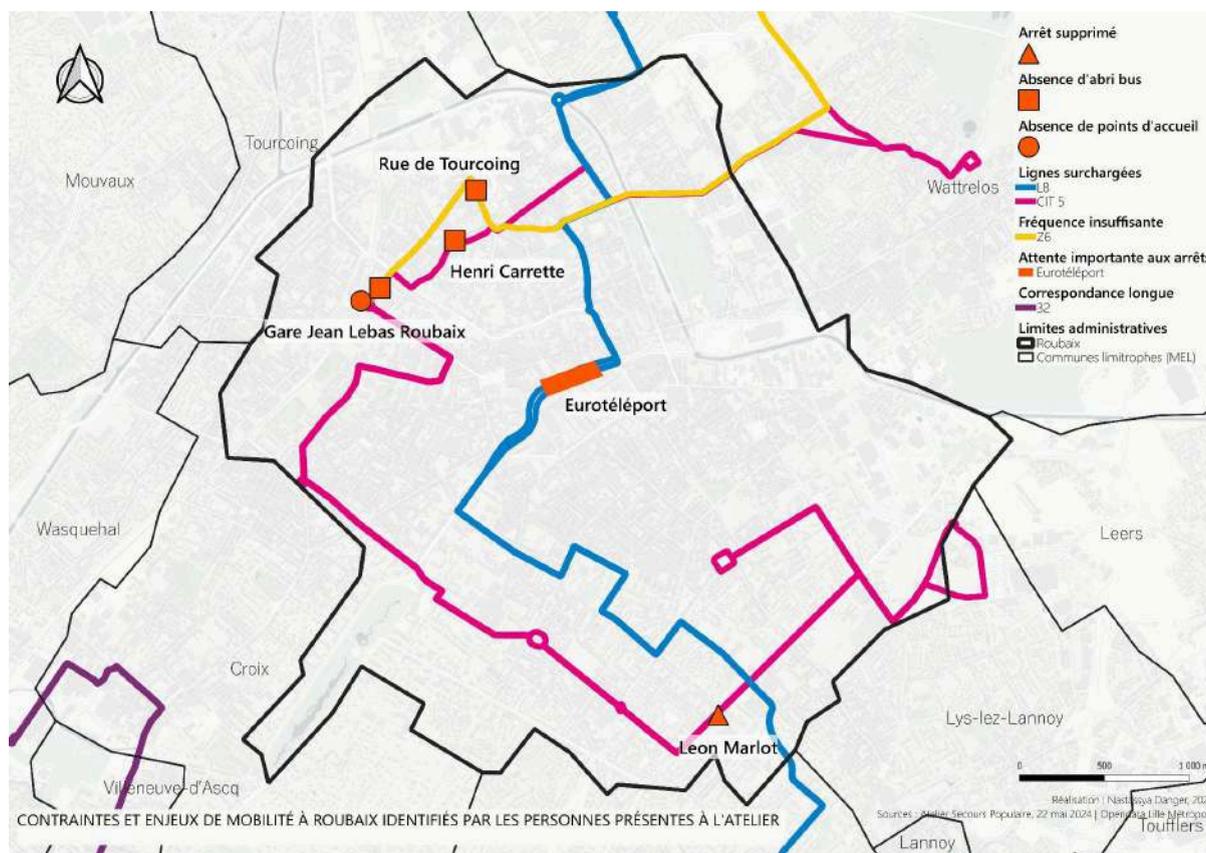
donne davantage de précision sur les modes d'habiter individuels des participant·es que celles réalisées à partir des ateliers participatifs. En effet, comme expliqué dans le premier chapitre du mémoire, l'ACLJR est un comité de quartier davantage tourné vers les activités de loisirs à destination de personnes âgées et de personnes en situation de handicap mental. En ce sens, par rapport à une structure plus engagée socialement comme le Secours populaire, il a été plus difficile de faire émerger des discussions collectives. Néanmoins, à l'image des contributions individuelles du groupe du Secours populaire, celles du groupe de l'ACLJR, *a fortiori* de la personne mentionnée A sur la carte ci-dessus (Figure 32), témoignent de croisements entre offre de mobilité, déplacements effectifs et aptitudes individuelles ou récits de vie singuliers. En effet, A est très mobile à Roubaix comme dans les communes limitrophes et même en direction de Lille notamment pour des raisons familiales qui la conduisent à se déplacer quotidiennement, ces déplacements sont sources d'un certain niveau de connaissance pratique des transports en commun. Ce qui se rapproche de l'idéal-type du praticien (1.3.), développé dans le point 2.2.3.

2.2.2. Contraintes, freins et désirs de mobilité

Outre la modélisation de modes d'habiter à partir des usages du territoire et des pratiques de mobilités abordées au cours des ateliers, ces ateliers ont permis de spatialiser certaines problématiques de mobilité rencontrées par les participant·es. Ces problématiques révèlent des pistes d'amélioration pour les pouvoirs publics, des enjeux de compatibilité entre les aménagements ou mesures à venir et le territoire tel qu'il est vécu, mais aussi, des enjeux de connaissances collectives.

Le groupe du Secours populaire (22 mai et 7 mai) a souligné des problématiques de fréquentation jugée trop importante concernant des lignes de bus que les membres du groupe fréquentent régulièrement : L8 et CIT5 (Figure 30 ; Figure 33) - on peut alors supposer que ces contraintes ont un véritable impact sur le quotidien des personnes concernées - ou plus ponctuellement comme la Z6 (Figure 33). Ces problématiques de surfréquentation se retrouvent également au niveau de la station Eurotéléport, véritable hub multimodal recoupant des accès au métro, au tramway et à différentes lignes de bus. Le groupe du Secours populaire souligne alors de l'attente, un risque de retard et de l'inconfort. Cependant, comme mentionné au cours du premier chapitre (1.3.2.), le SDIT et le développement de nouvelles lignes de tramway reposent en partie, à Roubaix, sur l'existence de ce hub. Autrement dit, s'il existe déjà des contraintes à ce jour, nous pouvons interroger leurs évolutions au regard du développement du tramway et de l'incitation à favoriser les transports collectifs.

Figure 33. Carte des contraintes et enjeux de mobilité à Roubaix identifiés par les personnes présentes à l'atelier (22 mai 2024)



Les éléments relatifs à l'attente et à l'inconfort se retrouvent dans l'absence d'abribus, ce qui ne permet donc pas s'asseoir ni de s'abriter du mauvais temps, ou encore dans la question des correspondances jugées trop longues, *a fortiori* lorsqu'elles sont induites par des déplacements contraints (ici, pour rappel, une personne qui prend le bus 32 pour se rendre régulièrement à l'hôpital de Villeneuve d'Ascq). Enfin, c'est une partie des incompréhensions perçues par les usager-es sur les choix opérés par les pouvoirs publics et le délégataire Ilévia qui sont spatialisés sur la carte ci-dessus. C'est le cas de suppressions d'arrêts de bus (ici, arrêt Léon Marlot sur la CIT5 au sud de Roubaix). Si a priori cet arrêt existe toujours, il a pu être supprimé ou remplacé par un arrêt temporaire le temps de travaux. Ces arrêts temporaires ne sont d'ailleurs pas toujours compris, ni des usager-es ni des conducteurs de bus qui peuvent les oublier involontairement. C'est ce qui a pu être constaté lors de l'observation du 3 juillet à bord de la L8 dans laquelle régnait pourtant une bonne ambiance et une bonne entente avec le conducteur, mais celui-ci, dans sa course, à loupé un arrêt temporaire auquel attendait une personne. En ce sens, les travaux et contraintes qui en découlent, couplées aux conditions de travail des agent-es Ilévia et à d'autres facteurs extérieurs, sont à l'origine d'incompréhensions, voire de conflits, entre

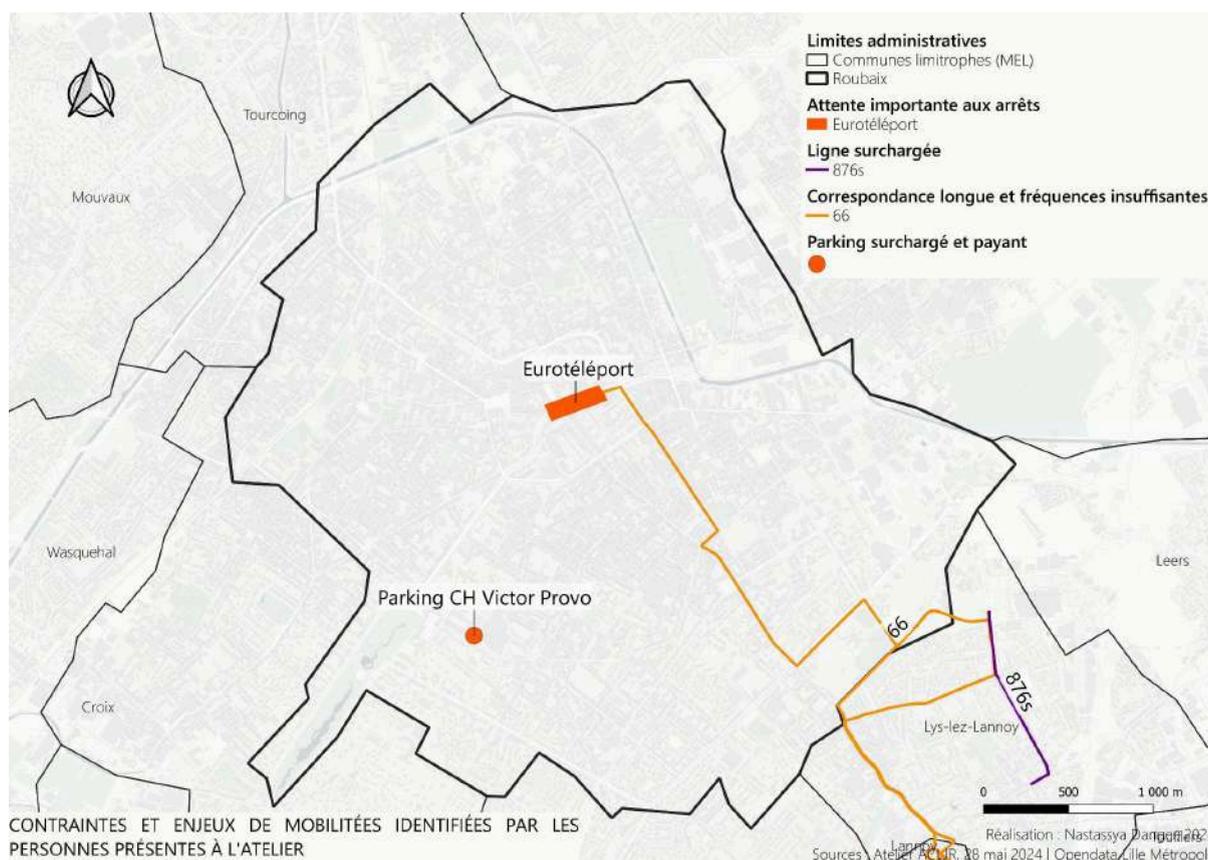
usager·es et agent·es Ilévia. Ils traduisent surtout le sentiment de ces usager·es de ne pas être informés, ni *a fortiori*, consultés dans les décisions et transformations du territoire qui les concernent pourtant au quotidien. Ce manque d'informations se retrouve également dans la dernière problématique spatialisée qui est celle de l'absence de point d'accueil en gare. En définitive, c'est le manque de relations humaines qui est soulevé.

D'autres enjeux et problématiques ne sont pas spatialisés, mais sont tout aussi importants. C'est le cas des aspects financiers des mobilités et des déplacements quotidiens. En effet, pour la totalité des participant·es lors de l'atelier du 22 mai, le prix de l'abonnement et du ticket unitaire sont trop élevés. Certaines personnes ne comprennent d'ailleurs pas pourquoi les plus âgées d'entre-elles ne bénéficient plus de la gratuité. Si ces discussions sur la gratuité des transports en commun ont pu être attisées par la présentation d'Attac et de ses mobilisations, cette référence aux prix pratiqués révèle la nature du groupe et de ses contraintes quotidiennes. Groupe, pour rappel, dans l'ensemble plutôt précaire, dont les membres sont souvent bénéficiaires et bénévoles du Secours populaire. D'autres problématiques, comme des incivilités à bord des transports et un manque d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, ont fait l'objet de discussions poussées. Ces deux points sont développés dans le dernier chapitre. Aussi, ce qui est intéressant à soulever, c'est que les discussions autour des mobilités sont fortement ancrées dans un contexte territorial qui prend en compte l'actualité récente. En effet, au cours des ateliers avec le groupe du Secours populaire, c'est notamment les démolitions dans le quartier de l'Alma et l'état dégradé de la voirie ainsi que les craintes qui subsistent à ce propos qui ont été mentionnées. Cet état de la voirie, qui avait été mentionné publiquement auprès d'Alexandre Garcin au cours de la réunion du groupe d'experts citoyens (Annexes), mais aussi lors des entretiens individuels (Entretien n°25 ; Entretien n°29/29bis), fait écho au récent accident de la route intervenu entraîné, au croisement de la Grande-Rue et du Boulevard de Strasbourg, le décès d'une femme de 37 ans circulant à trottinette (Nord Éclair, 6 juin 2024). Enfin, un autre point d'intérêt réside dans le fait que les participant·es donnaient systématiquement des solutions ou des pistes d'amélioration aux problèmes qu'ils et elles avaient soulevés. Nous revenons sur ces apports dans le troisième et dernier chapitre, mais parmi eux figuraient notamment, outre la gratuité totale ou partielle des transports en commun, la mise en place de bus accordéons pour les lignes sur-fréquentées et de davantage de bus exclusivement scolaires.

Comme évoquée précédemment, la nature du groupe de l'ACLJR est différente de celle du Secours populaire. Cette différence de nature dépendant notamment de la composition des groupes et des activités proposées par les structures a pu impacter les éléments de réflexion proposés. Une autre ligne surchargée a été évoquée : la 876s, ligne

scolaire pouvant être empruntée par d'autres publics et qui permet de rejoindre le centre commercial Auchan Leers depuis Lys-lez-Lannoy (Figure 34). Dans ce cas précis, la surcharge s'entend par les flux scolaires auxquels sont prioritairement destinés ce bus. En ce sens, peut-être que le problème réside davantage dans le fait que rares sont les bus qui permettent de rejoindre le centre-commercial depuis Lys-lez-Lannoy. C'est d'ailleurs la remarque qui a été faite par l'un-e des participant-es et qui permet de décentrer les enjeux de mobilités à l'échelle du bassin de vie roubaisien. Pour rappel, 3 des 5 personnes présentes lors de l'atelier du 28 mai n'habitent pas à Roubaix et l'une d'entre elles vit à la frontière entre Roubaix et Hem. La ligne 66 est quant à elle indiquée comme étant une correspondance longue aux fréquences insuffisantes et le parking du centre hospitalier Victor Provo comme étant trop chargé et payant, ce qui complique les déplacements contraints par des nécessités de santé (Figure 34).

Figure 34. Carte des contraintes et enjeux de mobilités identifiées par les personnes présentes à l'atelier (28 mai 2024)



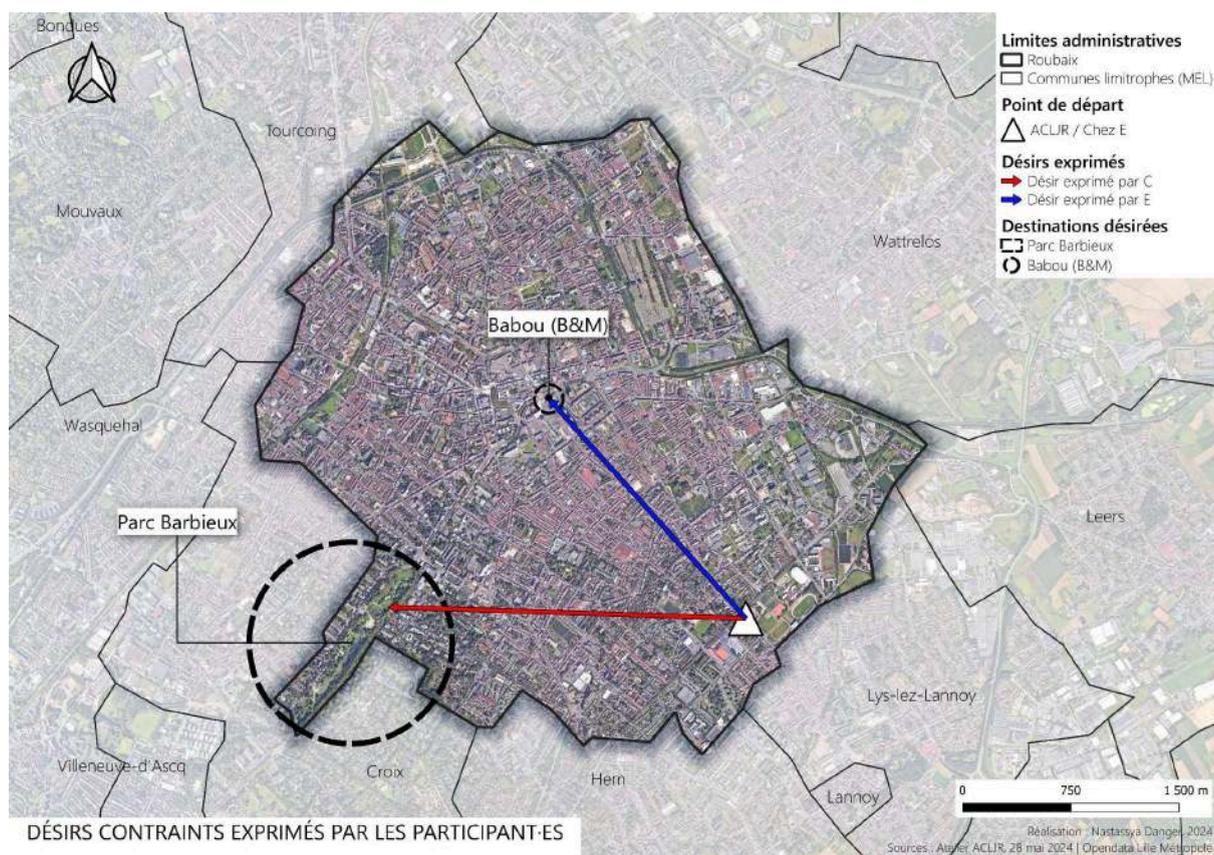
En somme, moins de problématiques ont été soulevées par le groupe ACLJR que par le groupe du Secours populaire. Certains profils apparaissent comme plus résignés ou indifférents, ils étaient ni insatisfaits ni particulièrement satisfaits, mais faisaient avec, tout simplement. Ce qui n'allait pas nécessairement dans le sens de dynamiques collectives

recherchées par l'association Attac, mais qui témoigne aussi de réalités et de vécus de personnes qui s'accommodent de l'existant, et ce, malgré des contraintes réelles qu'elles rencontrent dans leur déplacement quotidien. Aussi, le seul véritable débat a porté sur l'arrêt Boulevard de Reims, desservi par la L8, qui n'existerait plus. Or, celui-ci est encore en place. Soit qu'il y ait eu des travaux, soit que le sens retour et le sens aller ne soit pas en face l'un de l'autre (point par ailleurs évoqué dans l'entretien n°9), toujours est-il que ce débat témoigne de différences d'usages du territoire et de pratiques de mobilité, mais également, des incompréhensions que peuvent engendrer les aménagements en termes de mobilité et le manque d'informations auprès des usager·es.

En termes de désirs et de contraintes, nouveauté par rapport au premier atelier participatif avec le Secours populaire, seuls deux éléments ont été mentionnés. Pour "E", il s'agit d'un désir de consommation par l'accès à un magasin spécifique dans le centre de Roubaix qui lui semble difficile d'accès depuis chez lui (Carte X). Cette difficulté peut être accentuée en ce que "E" est en situation de handicap mental et a un ancrage territorial davantage à l'échelle du quartier pour la plupart de ses activités. Ce vécu interroge autant le lien entre mobilités et handicaps que la question de l'ancrage au quartier, éléments tous deux développés dans le point suivant (2.2.3.). Quant à "C", le désir contraint exprimé est un désir entendu au sein de l'ACLJR et exprimé par une personne âgée avec laquelle le tout premier entretien a eu lieu (Entretien n°1). En effet, Madalena³² a exprimé le désir d'une navette collective conduisant les groupements de personnes qui le souhaitent (ex : centres sociaux, comités de quartier, etc.) au parc Barbieux pour y passer des moments conviviaux.

³² Tous les prénoms ont été modifiés en respectant au mieux les origines sociales, ethniques et religieuses des personnes.

Figure 35. Désirs contraints exprimés par les participant·es (28 mai 2024)



Si aucun autre désir contraint ne peut être spatialisé, une jeune participante a exprimé le désir de passer le permis afin de trouver un autre travail de préférence à Lille. En ce sens, l'obtention du permis conserve, à la fois son statut d'idéal d'agrément et de liberté (Paquot, 2016) et une valeur fonctionnelle (Kaufmann, 2019) qui n'est pas seulement le fait des milieux ruraux et périurbains, ni des plus aisés. Ce constat se retrouve dans un certain nombre d'entretiens réalisés avec des jeunes gens qui, depuis l'obtention de leur permis, privilégient la voiture pour leurs déplacements quotidiens (Entretien n°28 ; Entretien n°28 bis ; Entretien n°29).

Dès lors, les ateliers participatifs apparaissent comme un moyen de générer des discussions, une dynamique de groupe si le contexte s'y prête et un niveau de connaissance globale ou d'appréhension du territoire roubaisien, à partir des expériences individuelles, notamment à travers les enjeux qui peuvent impacter les mobilités quotidiennes. Ce niveau de connaissance s'avère en partie alimenté par des personnes plus expérimentées ou au profil plus affirmé que d'autres. C'est pourquoi, à l'image des mobilisations et de la participation des habitant·es qui est née des enjeux de rénovation urbaine dans le quartier de l'Alma, que l'*empowerment* individuel ne va pas toujours de pair avec l'*empowerment collectif* (Cossart & Talpin, 2015). En effet, si ces temps collectifs peuvent atténuer le

déséquilibre en matière d'informations, d'une part, tous les groupes ne sont pas de même nature et d'autre part, des écarts peuvent persister au regard de plusieurs facteurs complémentaires (statut social, profil plus ou moins affirmé, degré d'engagement, etc.) d'autant que, pour être pleinement efficace, les ateliers doivent s'inscrire dans le temps (Cossart & Talpin, 2015). Néanmoins, ces expériences participatives ont conduit à l'élaboration de dynamiques de groupe, a fortiori avec le groupe du Secours populaire, attendues par l'association Attac et pouvant être poursuivies ultérieurement, sans trop attendre néanmoins.

2.2.3. Des idéaux-types hétérogènes au croisement entre offre de mobilité, aptitudes individuelles et déplacements effectifs

À ces groupes pré-constitués et constituant une ressource importante pour poursuivre la mobilisation, peuvent être ajoutés des idéaux-types clarifiant la complexité des situations qui intéressent la recherche. Pour rappel, les idéaux-types sont des constructions théoriques non-empiriques permettant de simplifier et d'analyser des phénomènes sociaux complexes. Ils ne sont pas pour autant des abstractions hasardeuses et, en ce sens, les 7 idéaux-types sont décrits et illustrés par des récits de vie concrets. L'intérêt de cette approche en termes d'idéal-type est de recouper des réalités complexes afin de leur donner une portée scientifique analysable comme faits sociaux non isolés. Ainsi, les idéaux-types peuvent également permettre à Attac de poursuivre cette recherche à partir des modes de vie qui leur semble le plus pertinent à investir.

- Type 1 : Les spécialistes et leurs différents niveaux

> Type 1.1. L'holiste

Enquêté-es concerné-es : *Muriel (Entretien n°5) ; Hassan (Entretien n°9) ; Rachida (Entretien n°22)*

L'holiste a une connaissance fine du maillage territorial en termes d'offres de mobilité comme en termes d'usages possibles sur le territoire roubaisien élargi (Roubaix et communes limitrophes). Vivant depuis longtemps à Roubaix ou dans l'une de ses communes limitrophes, il a des activités quotidiennes à Roubaix, voire également dans les communes limitrophes. En ce sens, l'holiste a connaissance des difficultés de connexion entre Roubaix et les communes voisines, et même d'enjeux de mobilité qui concernent exclusivement ces

dernières (ex : des lignes supprimées à Hem qui contraignent Rachida à passer par Roubaix pour prendre la C12, cf. Entretien n°22). Dès lors, si l'holiste se déplace également régulièrement en dehors de Roubaix et est à l'aise avec l'utilisation des transports en commun, son mode d'habiter est relatif au territoire roubaisien élargi. De plus, la longévité de sa pratique quotidienne presque exclusivement tournée vers les transports en commun, lui offre d'apporter un témoignage sur l'historicité des mobilités à Roubaix (ex : gratuité des transports en commun à la Saint Urbain dans les années 90, cf. Entretien n°9) et d'observer des évolutions, positives comme négatives (parfois même une certaine stagnation ou des retours en arrière), quant à l'offre de mobilité et ses enjeux (ex : disparition des plans papiers en accès libre, Entretien n°9).

S'il n'est pas le seul à en être capable, l'holiste est particulièrement en mesure de parler avec précision de points névralgiques : endroits difficiles d'accès en transports en commun (ex : Vélodrome et Salle Lejeune au Pile, cf. Entretien n°9 ; Usine de Roubaix et Auchan Leers, cf. Entretien n°22) ou autres difficultés (ex : présence de "nids de poule", cf. Entretien n°5 ; arrêts retours qui ne sont pas toujours en face des arrêts aller et peuvent générer un sentiment de désorientation, cf. Entretien n°9 ; manque d'aération dans les bus et tramway, cf. Entretien n°22) et ainsi de révéler des pistes d'amélioration à Roubaix comme dans l'optique d'un renforcement du maillage territorial (ex : difficultés de déplacements vers Bondues à partir de Roubaix, Entretien n°9). Les pistes d'amélioration de l'offre de mobilité à partir de l'expérience des personnes rencontrées en entretien comme au cours des ateliers participatifs sont développées dans le dernier chapitre. Enfin, à sa vision globale ou interconnectée, s'ajoute l'expérience issue de ses aptitudes individuelles (ici, 2 des 3 enquêté-es sont en situation de handicap invisible), ce qui lui permet d'envisager des pistes d'amélioration pour différents publics (ex : remettre en marche le feu rouge sonore à Eurotéléport, cf. Entretien n°5 ; faire davantage de sensibilisation en faveur des personnes en situation de handicap dans les transports en commun, cf. Entretien n°22).

> Type 1.2. Le connaisseur ou la connaisseuse

Enquêté-es concerné-es : *Josiane (Entretien n°10) ; Marc (Entretien n°11) ; Adrien (Entretien n°15) ; Sylvie (Entretien n°23)*

Cette sous-catégorie d'idéal-type correspond à un niveau avancé de connaissance concrète et théorique du territoire et de son offre de mobilité souvent alimentée, outre par l'expérience, par un ensemble de facteurs annexes : travail, investissement associatif ou ancrage plus ou moins récent et long à Roubaix. En effet, le connaisseur n'a pas

nécessairement une connaissance pratique plus importante que celle du praticien (1.3. ; Schéma 4), mais sa connaissance des mobilités se révèle également être une connaissance plus théorique et contextuelle. Sur 4 enquêté-es concerné-es, 2 travaillent pour la ville de Roubaix et 3 font partie du comité de quartier de Moulin-Potennerie, comité qui pour rappel, fut mobilisé suite à la suppression de lignes de bus. Par conséquent, les connaisseurs sont généralement des praticiens quotidiens de différents modes de transports, mais également des personnes qui s'informent et sont intéressées par les mesures mises en place en matière de transports ou les aménagements faits à Roubaix.

Tout comme l'holiste, le connaisseur apporte des pistes de réflexions concrètes sur des problématiques de mobilité à Roubaix ou des améliorations qui pourraient être envisagées. Cependant, par rapport à l'holiste, les pistes de réflexions apportées par le connaisseur sont issues soit de l'expérience, avec un focus sur son mode de transport privilégié (ex : manque d'aération dans le tramway, cf. Entretien n°10 ; pistes cyclables particulièrement dangereuses sur l'avenue des nations unies et rue de Barbieux à Roubaix, cf. Entretien n°11 ; problème d'abonnement V'Lille, cf. Entretien n°15 ; sentiment d'insécurité en raison du manque d'éclairage de certains espaces publics à Roubaix, cf. Entretien n°23), soit de ses interactions avec d'autres usager-es lors de ses activités ou grâce à son intérêt pour les évolutions en cours (ex : écho à davantage de fréquence de bus nécessaire alors que Marc prend occasionnellement les transports en commun, cf. Entretien n°11 ; lignes supplémentaires de tramway à venir, cf. Entretien n°15). En ce sens, étant donné que les connaissances des personnes concernées sont suffisamment solides, en théorie, elles ne risquent pas d'être réduites, mais peuvent encore augmenter et le connaisseur, s'il varie davantage sa pratique peut tendre à devenir holiste (Type 1.1. ; Figure 36).

> Type 1.3. Le praticien ou la praticienne

Enquêté-es concerné-es : *Alejandra (Entretien n°6) ; Amira (Entretien n°18) ; Karim (Entretien n°19)*

Le praticien a une bonne connaissance du territoire roubaisien et de son offre de mobilité relative à sa pratique quotidienne davantage tournée vers le vélo et les transports en commun. Cette variation d'idéal-type identifie prioritairement les problèmes relatifs aux modes de transports et aux lignes de transports qu'il utilise quotidiennement (ex : des problèmes réguliers de fréquence sur la L8 notamment en cas de grève, cf. Entretien n°6). Le mode d'habiter du praticien est orienté vers Roubaix et d'autres communes de la MEL

(limitrophes de Roubaix ou non) pour d'autres activités qui sont notamment induites par des contraintes quotidiennes relevant des vulnérabilités et des aptitudes individuelles : s'occuper de son enfant pour Alejandra, des problèmes de santé pour Amira et le travail pour Karim. Ces contraintes génèrent des attentions particulières ainsi que des connaissances du territoire en partie orientées et différenciées. Par exemple, en tant que mères, Alejandra souligne l'importance de retravailler les espaces publics et les voiries aux abords des écoles afin de maximiser la sécurité (Entretien n°6) et Amira, qui est par ailleurs très satisfaite d'Ilévia, aimerait que les conducteurs de bus s'arrêtent systématiquement lorsque les enfants et personnes en difficulté courent après le bus (elle fait alors en sorte de provoquer l'arrêt s'il n'est pas amorcé par le conducteur lui-même) (Entretien n°18). Aussi, Karim en tant que travailleur obligé de se déplacer quotidiennement dans le cadre de travaux qu'il exerce dans la MEL, souligne une incompréhension à l'égard d'un "programme pensé pour les étudiants" avec une diminution des fréquences pendant les vacances scolaires (Entretien n°19). Cependant, comme le système de connaissances des personnes concernées est davantage lié à la pratique, le connaisseur est l'une des catégories d'idéal-type les plus mouvantes et peut tendre à augmenter, à diminuer ou à stagner sans pour autant dévaluer le statut du praticien qui n'est déjà plus un explorateur (Figure 36).

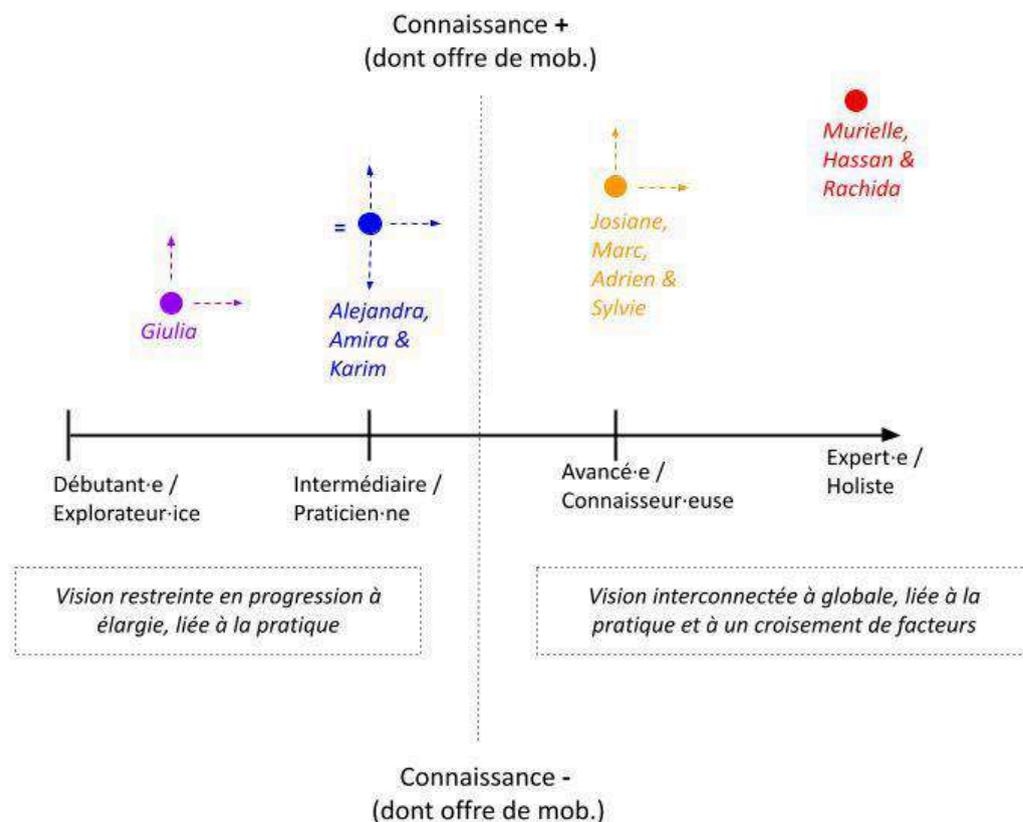
> Type 1.4. L'explorateur ou l'exploratrice

Enquêtée concernée : *Giulia (Entretien n°14)*

Le débutant ou explorateur est un néo-roubaisien qui a déjà une bonne pratique du territoire grâce aux transports en commun qu'il utilise régulièrement. Malgré ses expériences de mobilité précédentes dont il hérite en partie l'aisance dans son nouvel environnement et les comparaisons mélioratives ou péjoratives (ici, plutôt péjorative en ce qui concerne le prix de l'abonnement Ilévia au regard de l'expérience de gratuité que l'enquêtée a eu à Calais, sa ville d'origine), l'adaptation à un nouveau système de mobilité (réseaux de transports, abonnement, etc.) peut constituer un frein à ses déplacements. Par exemple, Giulia, soit qu'elle ait été mal renseignée soit qu'elle n'ait pas compris l'explication lors de la mise en service de son abonnement, pensait ne pas avoir la possibilité de se déplacer en bus, hors les abonnements Ilévia comprennent l'accès au métro, au tramway, aux différentes lignes de bus ainsi qu'au TER dans la MEL. Aussi, s'il ne connaît pas encore complètement Roubaix ou son territoire élargi, l'explorateur est mu par une curiosité qui le pousse à sortir régulièrement de son quartier de résidence, mais également de Roubaix même et lui permet d'ores et déjà d'identifier certains défauts de mobilité en adéquation

avec sa pratique. Par exemple, Giulia souhaiterait que les lignes de métro lui permettent d'aller plus loin vers Marcq-en-Baroeul ou Wattrelos. En ce sens, ses expériences de mobilité, sa connaissance du territoire roubaisien et donc, son mode d'habiter, sont en constante évolution. Le connaisseur peut donc augmenter ses connaissances en partie par la pratique et atteindre le statut de praticien (Type 1.3. ; Figure 36).

Figure 36. Schéma de l'idéal-type 1 et déclinaisons



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

- Type 2 : L'utilisateur exclusif ou semi-exclusif

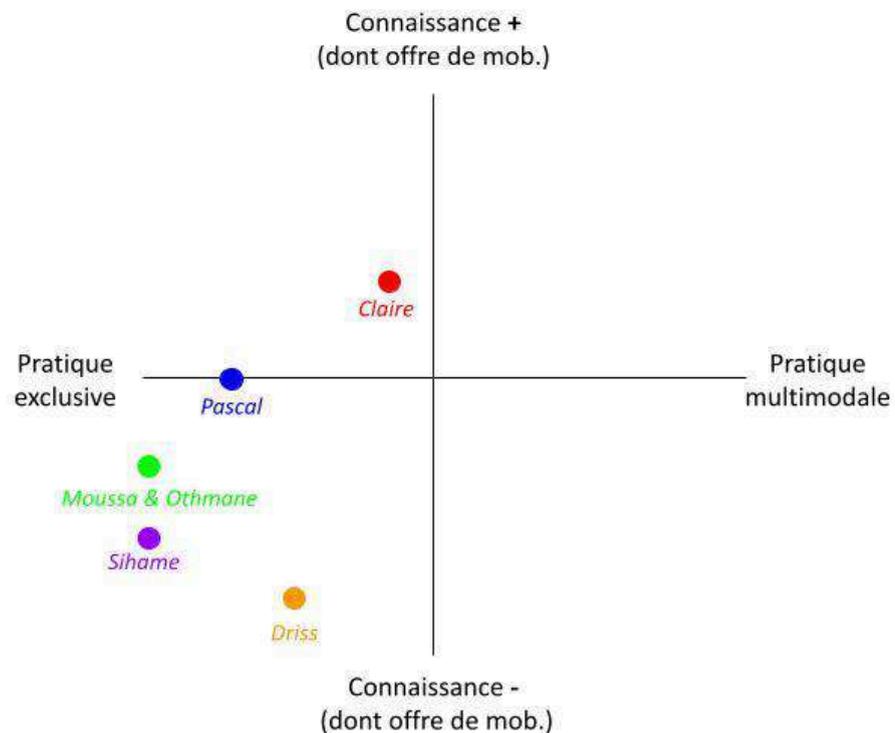
Enquêtés concernés : Driss (Entretien n°2) ; Pascal (Entretien n°8) ; Claire (Entretien n°13) ; Moussa (Entretien n°28) ; Othmane (Entretien n°28 bis) ; Sihame (Entretien n°29)

L'utilisateur exclusif ou semi-exclusif privilégie quotidiennement l'utilisation d'un mode de transport individuel sur tout autre mode de transport. Ici, la voiture dans 4 cas sur 6, la trottinette électrique dans 1 cas et le vélo dans 1 cas également. Cette pratique

exclusive ou semi-exclusive d'un mode de transport individuel conduit l'utilisateur à délaisser tout ou partie des autres modes de transports et de l'ensemble des connaissances relatives à leur utilisation qu'il a pourtant pu avoir par le passé (ex : utilisation des transports en commun avant de passer le permis, cf. Entretien n°28 et 28 bis). Son mode d'habiter se définit principalement par le mode de transport qu'il privilégie. Il connaît les endroits qui lui sont rendus accessibles par son mode de transport et prévoit ses déplacements en fonction de celui-ci. Aussi, la raison de cette pratique plus ou moins exclusive est généralement liée à un sentiment de confort ou de liberté promu par le mode de transport en question. Ce sentiment peut également s'accompagner d'une forme de passion. Dans ce dernier cas, l'utilisateur n'hésite pas à prendre d'autres modes de transports pour assouvir sa passion (Entretien n°2).

Dès lors, son statut d'expert-e exclusif-ve ou semi-exclusif-ve lui permet de témoigner de difficultés rencontrées en adéquation avec sa pratique et de donner des pistes d'amélioration, notamment par comparaison avec d'autres endroits arpentés grâce à son mode de transport quotidien. En ce sens, cet usager ou cette usagère a très rarement une vision d'ensemble et une connaissance globale du territoire mettant en évidence les imbrications entre la pratique de modes de transports pluriels et la connaissance plus large du territoire roubaisien. En ce qui concerne spécifiquement l'enquête, lorsque le mode de transport privilégié est la voiture, l'utilisateur exclusif ou semi-exclusif-ve est plutôt jeune (entre 18 et 35 ans, jeune permis ou jeune actif) et est plus âgé, voire jeune retraité, lorsqu'il s'agit d'un autre mode de transport (trottinette électrique ou vélo). Dans l'ensemble, alors que sur 34 entretiens réalisés, 21 concernent des femmes et 13 des hommes, le mode exclusif ou semi-exclusif concerne davantage les hommes (4/6). Aussi, au sein de cette catégorie d'utilisateurs les pratiques qui s'entrecroisent avec d'autres facteurs (âge, vulnérabilité économique, situation familiale ou encore ancrage plus ou moins daté) font différer les modes d'habiter (Figure 37).

Figure 37. Schéma de l'idéal-type 2



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

En ce sens, le schéma ci-dessus présente des modes d'habiter qui varient selon les aptitudes individuelles et critères mentionnés. Si Sihame, Moussa et Othmane ont les pratiques les plus exclusives (tous 3 sont jeunes permis, privilégient la voiture depuis l'obtention de leur permis et marchent très peu, y compris dans leur quartier), ils ont aussi en apparence, l'une des moins bonnes connaissances du territoire roubaisien notamment en termes de mobilité que celui-ci concentre. Cependant, Moussa et Othmane ont plus de souvenirs relatifs aux transports en commun qu'ils prenaient plus régulièrement avant l'obtention de leur permis (et notamment, de stratégies déployées face aux contrôleurs) et Moussa a encore certaines informations par l'intermédiaire de son père qui prend les transports en commun (Entretien n°28). Aussi, Sihame, Moussa et Othmane, ont tous les trois un mode d'habiter plus ancré dans leur quartier et à Roubaix. Si bien que, les problèmes passés rencontrés avec les contrôleurs et témoignant ainsi d'une vulnérabilité économique de laquelle Moussa et Othmane plaisaient lors de l'entretien : "le manque d'argent, c'est un handicap ?" (Entretien n°28 ; Entretien n°28 bis), ne sont pas vécus de la

même manière avec les conducteurs de bus vivant dans le même quartier qu'eux (Entretien n°28 bis).

Cependant, l'ancrage territorial ou l'attachement au quartier ne signifie pas absence totale de mobilité et pleine satisfaction à l'égard de ce qui est proposé à Roubaix. Ainsi, Othmane préfère partir "sur un coup de tête" et aller plus loin que Roubaix pour certaines activités (ex : faire les magasins à Hénin-Beaumont) car pour lui, "il n'y a rien à Roubaix" (Entretien n°28 bis). Autrement dit, certains désirs d'Othmane ne correspondent pas aux usages possibles sur le territoire roubaisien et sa pratique exclusive de la voiture lui permet d'y remédier. Driss quant à lui, a une pratique moins exclusive, car il utilise régulièrement sa voiture, sa camionnette et parfois le train ou l'avion dans l'optique d'assouvir sa passion pour son mode de transport de prédilection, à savoir le vélo. Néanmoins, rencontré à l'occasion d'un événement se tenant à Roubaix, habitant à Lys-lez-Lannoy (commune limitrophe au sud-est de Roubaix), mais ne se rendant pas régulièrement à Roubaix, Driss n'a pas de réelle connaissance du territoire (même au sens élargi) et de son offre de mobilité. Cette connaissance est davantage liée à sa pratique du vélo dans les communes limitrophes de Roubaix et à l'usage des grandes lignes de transports métropolitaines et régionales qu'il emprunte dans le but bien précis d'enrichir sa collection de vélos. En ce sens, malgré son manque de connaissance du territoire roubaisien, il peut se rapprocher des idéaux types 1.3. et 5. (praticien et roubaisien itinérant). Si Pascal a également un mode d'habiter déterminé par sa pratique presque exclusive d'un mode de transport (ici, la trottinette électrique) et par un ancrage roubaisien prédominant, une connaissance plus fine du maillage territorial roubaisien lui est accordée, non pas en raison d'une connaissance de l'offre de mobilité (connaissance plutôt faible) mais en raison de son implantation de longue durée à Roubaix, de la nature de son travail dans son quartier de résidence (résident permanent du comité de quartier), des sorties qu'il fait régulièrement en dehors de son quartier (environ 4 fois par semaine) et de sa pratique quotidienne de la trottinette qui lui permet d'arpenter Roubaix et les communes limitrophes librement. Enfin, si Claire utilise quotidiennement sa voiture personnelle et sa voiture de fonction notamment à Tourcoing et dans les autres communes limitrophes de Roubaix pour ses missions professionnelles, elle a connaissance d'endroits *a priori* difficiles d'accès en voiture (manque de stationnement) comme en transports en commun (manque de dessertes) qui ne sont pas dans son quartier. De plus, Claire bénéficie d'expériences récentes des transports en commun, et *a fortiori* du tramway, notamment en poussette avec son enfant, ce qui lui permet de témoigner d'un handicap de situation et de difficultés relatives à l'accessibilité des transports en commun. Aussi, Claire développe des stratégies de déplacement vers Lille pour des événements culturels, comme le recours à l'intermodalité voiture-métro et l'utilisation d'un parking relais lui permettant d'être

remboursé de ses frais de déplacements par la structure organisatrice. Les expériences de mobilité de Claire témoignent alors d'un mode d'habiter dont l'échelle de la quotidienneté est plus large que celle de nos autres usager-es exclusif-ves ou semi-exclusif-ves et surtout, d'une appropriation de situation des différents modes de transports proposés sur le territoire roubaisien élargi.

- Type 3 : L'habitant-e de proximité

Enquêté-es concerné-es : *Nesrine (Entretien n°7) ; Félicie (Entretien n°25) ; Yasmina (Entretien n°27) ; Maceo (Entretien n°30)*

L'habitant de proximité estime se déplacer facilement et avoir tout à proximité de chez lui. L'échelle de son mode d'habiter est davantage ancrée au quartier ou à un Roubaix de proximité. Cette catégorie de personnes se déplace majoritairement à pied et en transports en commun. Ainsi, l'habitant de proximité a une bonne connaissance des différentes lignes (métro, tramway ou bus) qu'il utilise quotidiennement ou régulièrement et auxquelles il a un accès direct grâce à un ou plusieurs arrêts de proximité. L'habitant de proximité et son mode d'habiter sont intéressants en ce qu'ils permettent d'interroger l'échelle de la proximité et la proximité réelle ou perçue. Par exemple, Félicie (Entretien n°25), estime se déplacer comme elle veut et simplement notamment au supermarché Auchan Leers qui est pourtant à 30 minutes environ de son quartier en transports en commun. C'est pourquoi, la proximité traduit également la réalité d'une mise en réseau de territoires et de possibilités d'usages qui ne sont pas nécessairement proches dans les faits, mais qui sont rendus accessibles par l'utilisation des transports en commun. Aussi, les personnes concernées sont généralement satisfaites de l'offre de transports en commun bien qu'elles soulèvent des problèmes de fréquence, notamment en période de vacances (Entretien n°25) ou de portée de certaines lignes qui ne vont pas assez loin (Entretien n°7).

Cependant, l'expérience quotidienne ou régulière des transports en commun couplée aux conditions individuelles et aux vulnérabilités de ses personnes (2 personnes en situation de handicap moteur ou physique, 3 personnes racisées, dont au moins 2 sur les 3 en situation de vulnérabilité économique) engendre une expérience de mobilité qui n'est pas toujours plaisante. Yasmina (Entretien n°27) soulève la charge économique que le coût d'un abonnement représente. Félicie (Entretien n°25), femme de 72 ans en situation de handicap moteur se déplaçant en fauteuil motorisé, révèle des difficultés pour prendre les transports en commun en raison de leur surfréquentation, si bien qu'elle ne prend plus le métro depuis qu'elle a perdu son mari qui l'aidait auparavant à y rentrer. Ces difficultés se

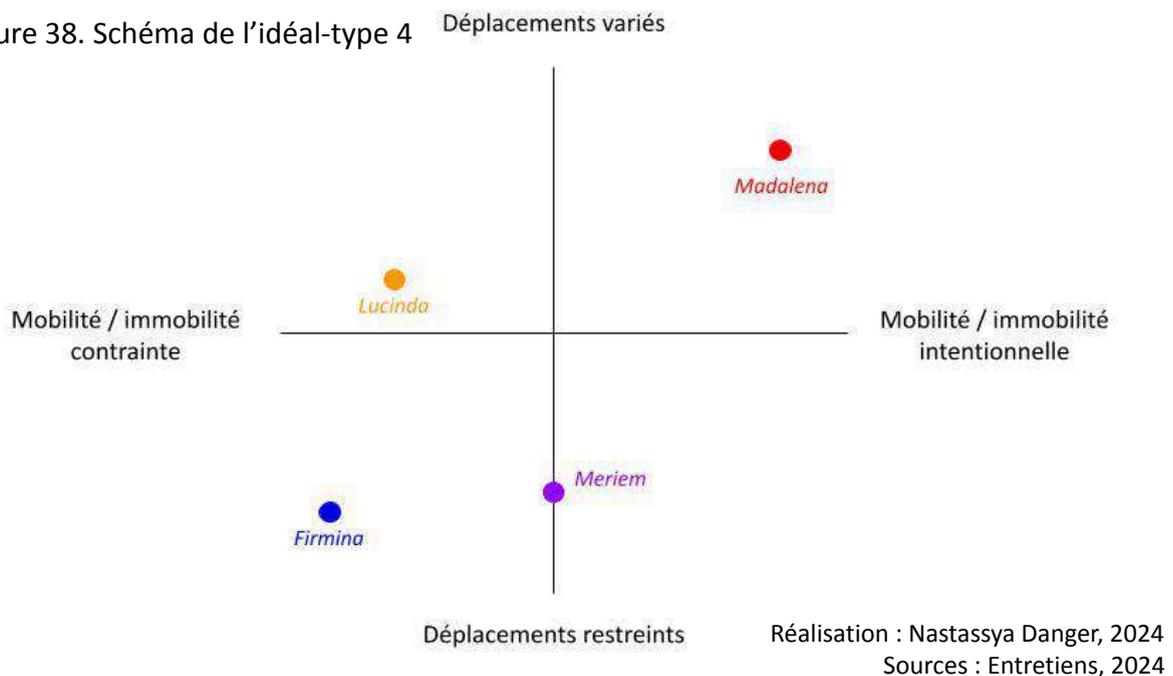
retrouvent également dans l'espace public avec les trottoirs surélevés ou encombrés. L'expérience quotidienne de mobilité de Félicie permet ainsi de prendre en compte, l'importance, outre de l'offre de transports, des espaces publics partagés entre les différents types de déplacements quotidiens. Enfin, Nesrine (Entretien n°7) et Maceo (Entretien n°30) ont quant à eux été victimes d'agressions dans les transports en commun : physique dans le cas de Nesrine (qui est également en situation de handicap physique) et à caractère raciste pour Maceo.

- Type 4 : Les personnes dont la ou les vulnérabilités définissent le mode d'habiter

Enquêté-es concerné-es : *Madalena (Entretien n°1) ; Firmina (Entretien n°16) ; Lucinda (Entretien n°17) ; Meriem (Entretien n°29 bis)*

Cet idéal-type se réfère aux personnes dont la vulnérabilité ou un ensemble de vulnérabilités croisées définissent en grande partie les mobilités quotidiennes et les modes d'habiter. Aussi, ce groupe ne présente pas d'homogénéité particulière en termes d'usage d'un mode de transport spécifique, l'usage étant majoritairement induit par la nécessité. En ce sens, leurs modes d'habiter sont généralement plus contraints que les modes d'habiter des autres idéaux-types définis et sont davantage liés à un croisement entre contrainte/intentionnalité et portée ou diversité et restriction des déplacements (Figure 38). Autrement dit, cet idéal-type permet de rendre compte du croisement entre vulnérabilités et pratiques du territoire.

Figure 38. Schéma de l'idéal-type 4



Les modes d'habiter de Firmina (Entretien n°16) et de Lucinda (Entretien n°17) sont majoritairement définis par la contrainte que représente le travail quotidien et est donc induite par une vulnérabilité économique. Pour Lucinda comme pour Firmina, ce sont les tarifications sociales et solidaires ou la prise en charge par l'employeur qui rendent l'abonnement accessible, même si "ça reste cher" (Lucinda, Entretien n°17). Cependant, alors que Firmina et Lucinda fréquentent quotidiennement les transports en commun à Roubaix et dans la métropole, Firmina, 67 ans, prend les transports en commun plusieurs fois par jour : matin, midi, soir, et cet usage est toujours rythmé par le travail. En plus de sa vulnérabilité économique, Firmina, est également soumise à une barrière de la langue qui l'a contraint à certains déplacements à Roubaix pour des démarches administratives et des cours de langues ainsi qu'à un handicap physique qui l'oblige à s'asseoir dans les transports en commun, ce qui n'est pas toujours possible (Entretien n°16). Outre le travail et la barrière de la langue également, pour Lucinda, 52 ans, c'est sa vie quotidienne et particulièrement la garde de ses enfants, qui la conduisent à des déplacements contraints. Néanmoins, Lucinda, contrairement à Firmina, parle également de loisirs dans ses déplacements (promenades et cinéma) si ce n'est quotidien, réguliers ou importants pour elle. Quant aux modes d'habiter de Madalena (Entretien n°1) et de Meriem (Entretien n°29 bis), ils sont tous deux définis par la contrainte de l'âge. La mobilité quotidienne de Madalena, retraitée de 76 ans, se justifie par une nécessité, pour elle, de conserver du lien social alors qu'elle vit seule. Au contraire, le jeune âge et l'absence d'autonomie de Meriem qui n'a que 11 ans, génèrent un ancrage fort à son lieu de résidence et une dépendance vis-à-vis de sa sœur Sihame (Type 2, Entretien n°29) et de ses parents. Cependant, malgré une certaine crainte de sortir seule, l'expérience de mobilité de Meriem n'est pas entièrement contrainte puisqu'elle se déplace parfois avec ses copines et se plaît également à rester chez elle tout en ayant conscience que son jeune âge ne lui permet pas nécessairement de faire autant d'activités que sa sœur, même si toutes deux "ne sort[ent] pas pour sortir" (Entretien n°29 ; Entretien n°29 bis).

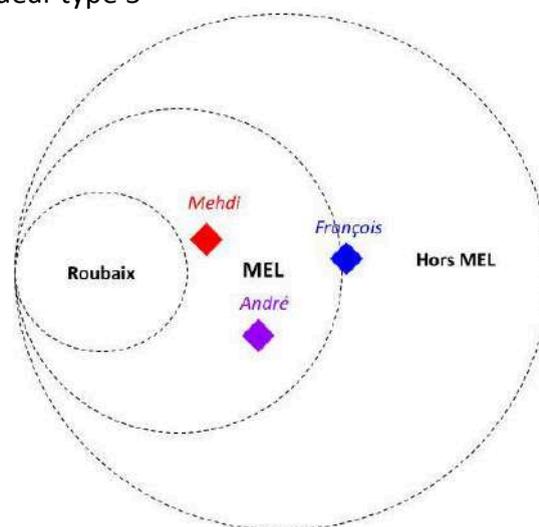
- Type 5 : Le roubaisien itinérant ou la roubaisienne itinérante

Enquêtés concernés : *François (Entretien n°12) ; André (Entretien n°26) ; Mehdi (Entretien n°31)*

Cet idéal-type recoupe des habitants de Roubaix dont les activités se concentrent davantage à d'autres échelles. En ce sens, leur mode d'habiter est compris entre Roubaix et, plus ou moins en dehors de Roubaix, avec la particularité que la commune de Roubaix est souvent comprise comme un point de départ vers ailleurs (Schéma 7). Ainsi, le roubaisien

itinérant en ce qu'il est plus prompt à l'utilisation des transports en commun, connaît prioritairement, à l'image du praticien (type 1.3.), les modes de transports et les lignes qu'il utilise le plus. Or, ces modes de transport et réseaux de prédilection ne sont pas forcément roubaisiens. Le roubaisien itinérant fait en effet preuve d'une certaine dextérité en termes de pratique des modes de transports collectifs chez lui comme ailleurs. Ici, les personnes concernées estiment qu'il n'y a pas forcément de frein à l'utilisation des transports en commun à Roubaix et aux déplacements souhaités, si ce n'est des difficultés liées à leurs aptitudes individuelles. Si François a un handicap invisible qui le pousse à marcher pour se rééduquer (Entretien n°12), André et Mehdi rencontrent davantage de difficultés dans leurs déplacements en raison de leur handicap respectif. Mehdi souffre d'anxiété sociale et peine à prendre seul le bus (Entretien n°31). André, quant à lui est aveugle et, malgré une "très bonne mémoire cartographique", il sollicite les usager-es comme les agent-es Ilévia pour se repérer (Entretien n°26). Cette confiance qu'il accorde, mais qui est le fruit d'un apprentissage de longue date, lui procure ainsi de l'aide et une absence ou une diminution du stress lié aux déplacements quotidiens (Entretien n°26). Dès lors, cet idéal-type, à travers la figure des trois enquêtés dont les aptitudes individuelles ont des effets sur les déplacements, montre que malgré une certaine aisance pour prendre les transports en commun et se déplacer, les expériences de mobilité sont altérées par les conditions individuelles dont les vulnérabilités relatives à la santé font partie.

Figure 39. Schéma de l'idéal-type 5³³



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

³³ Ce schéma représente les périmètres d'activité privilégiés par les enquêtés. Chaque cercle ou périmètre comprend de fait le périmètre inférieur. François a des activités à Roubaix et dans la MEL mais se déplace également beaucoup en dehors de la MEL. Les activités d'André sont majoritairement à l'échelle de la MEL et de Roubaix et les activités de Mehdi sont plus entre Roubaix et la MEL (*a fortiori* Villeneuve d'Ascq).

- Type 6 : Le-a pendulaire

Enquêtées concernées : *Assia (Entretien n°3) ; Ludmilla (Entretien n°4) ; Valérie (Entretien n°24)*

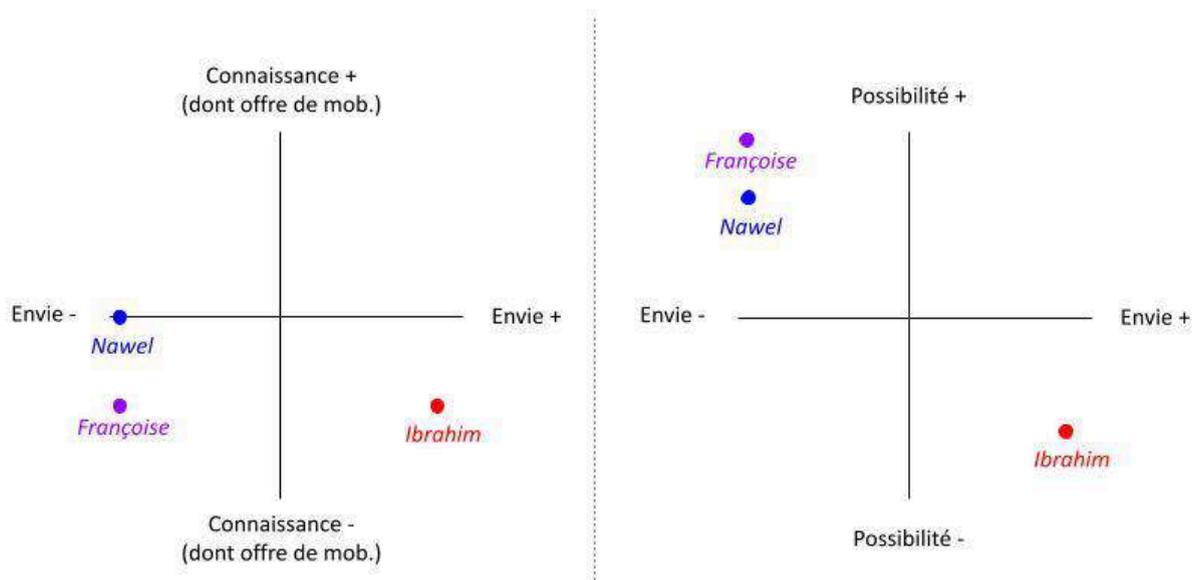
Cette catégorie recoupe les personnes qui ne vivent pas à Roubaix, mais s’y rendent quotidiennement dans le cadre de leur travail majoritairement au centre-ville de Roubaix ou à proximité d’un important pôle de transports en commun. Les personnes concernées développent alors un mode d’habiter du territoire roubaisien qui dépend d’abord de leur travail avec une connaissance du territoire roubaisien à travers l’usage des transports en commun (l’utilisation de la voiture étant très rare pour la seule personne sur les trois qui possède une voiture), les lieux où elles doivent se rendre au cours de leurs missions et l’usage du territoire qu’elles font en dehors de leurs heures de travail, soit qu’elles reviennent à Roubaix exprès (Entretien n°3) soit, dans la majorité des cas, qu’elles profitent de leur temps de présence à Roubaix pour y faire une activité spécifique à la sortie du travail (ex : faire des achats, cf. Entretien n°4 et Entretien n°24). La pratique des transports en commun étant privilégiée, ces personnes rendent compte de difficultés qu’elles rencontrent dans leur pratique entre leur lieu de domiciliation et leur lieu de travail (ex : un TER Lille-Roubaix une seule fois par heure, moins de fréquences le weekend ou manque de personnes physiques pour guider les usager-es, cf. Entretien n°4), mais aussi, en fonction de la longévité de leur contrat professionnel, d’améliorations qui ont été effectuées en termes de mobilités à Roubaix (ex : passage à 30 km/h dans le centre-ville de Roubaix et mise en place de zones de rencontre vers McArthurGlen, cf. Entretien n°24). Aussi, leurs missions, leurs désirs personnels d’exploration ou le retour au domicile pouvant les conduire à s’éloigner du centre-ville, voire à sortir de Roubaix, ces personnes tendent à soulever un manque de desserte dans les communes limitrophes de Roubaix. Au contraire, malgré certains problèmes rencontrés ou défauts soulignés, ces personnes trouvent généralement que la ville de Roubaix est pourvue d’une bonne desserte en transport en commun et peuvent également avoir un retour positif sur les transports en commun de la part de clients extérieurs à la ville (Entretien n°24).

- Type 7 : Le visiteur régulier ou la visiteuse régulière

Enquêté-es concerné-es : *Nawel (Entretien n°20)* ; *Françoise (Entretien n°21)* ; *Ibrahim (Entretien n°32)*

Cette catégorie concerne les personnes qui ne vivent pas à Roubaix, mais s’y rendent plus ou moins régulièrement (2 fois par semaine environ) pour une activité spécifique (ici, bénévolat dans 2 cas ou apprentissage de la langue française et démarches administratives dans 1 cas). En ce sens, si elles ont connaissance des lieux où elles se rendent et un savoir d’usage des modes de transports nécessaires à leurs déplacements, elles ne développent pas de vision d’ensemble du territoire roubaisien et de son offre de mobilité. Cet idéal-type, à l’image de l’idéal-type 4, n’admet pas de mode de transport de prédilection bien que 2 des 3 enquêtées viennent à Roubaix en transports en commun, ce qui compte étant d’arriver à destination. De plus, le niveau de connaissance, le désir de connaissance ou de découverte du territoire roubaisien et les possibilités concrètes de le découvrir (relevant des aptitudes individuelles), varient (Figure 40).

Figure 40. Schéma de l’idéal-type 7



Réalisation : Nastassya Danger, 2024

Sources : Entretiens, 2024

En ce sens, les entretiens et le schéma ci-dessus révèlent que des désirs d'exploration et de contraintes peuvent être impactés par les aptitudes individuelles, Ibrahim étant un demandeur d'asile avec de très faibles ressources économiques et inversement, que des aptitudes individuelles positives ne traduisent pas forcément, ni une connaissance du territoire et de son offre de mobilité, ni un désir d'élargir son champ d'usage et de connaissance. En effet, Nawel 17 ans, a auparavant vécu à Roubaix, elle a donc connaissance d'endroits qui sont moins bien desservis comme l'Usine de Roubaix. Aussi, elle bénéficie de la gratuité des transports en commun pour les moins de 18 ans mais sa pratique de mobilité n'en a pas pour autant été modifiée. En ce sens, si Nawel a en apparence la possibilité de se déplacer librement (aucune contrainte n'ayant été abordée par elle, mais nous pouvons supposer que son âge et sa structure familiale peuvent être des freins), elle n'a pas le désir d'être davantage à Roubaix et son mode d'habiter est essentiellement tourné vers Villeneuve d'Ascq, où elle vit avec sa mère. L'hypothèse qui peut être faite est donc celle d'usages qui ne sont pas connus ou qui ne suffisent pas à susciter un désir pour certaines personnes n'habitant pas à Roubaix. En effet, Françoise, qui habite Wasquehal, se déplace quant à elle régulièrement à Lille pour d'autres usages. Néanmoins, Ibrahim, dont les aptitudes individuelles sont plus contraintes, exprime quant à lui la volonté de découvrir Roubaix à travers ses musées notamment, mais également pour rencontrer des gens. Ce dernier désir pouvant témoigner d'une volonté de s'ancrer dans la métropole en raison de son statut de nouvel arrivant.

Dès lors, la création d'idéaux-types à partir des 34 entretiens réalisés permet de rendre compte de la complexité des modes d'habiter roubaisiens. En effet, les modes d'habiter prennent en compte des réalités aussi diverses que les niveaux de connaissance du territoire et de l'offre de mobilité, que leur niveau d'usage et de pratique, ainsi qu'un ensemble d'expériences plus ou moins positives qui participent de la structuration des rapports sociaux à différentes échelles. En somme, les modes d'habiter recourent des récits de vie individuels et collectifs qui, pris comme point de départ d'une recherche sur les mobilités, permettent d'appréhender tout ou partie du territoire concerné et ses enjeux sociaux, spatiaux ou économiques notamment. En ce sens, les mobilités participent pleinement des modes d'habiter. Néanmoins, les mobilités sont-elles même influencées par un croisement de facteurs extérieurs dont les vulnérabilités sociales, économiques et relatives à la santé font partie. C'est pourquoi, le concept de motilité éclaire elle aussi la question des modes d'habiter. Aussi, cette appréhension du territoire par l'expérience et les modes d'habiter permet, entre autres, de soulever un certain nombre de réflexions sur des pistes d'amélioration relatives aux mobilités et à la poursuite, pour l'association Attac, de la mobilisation qui a conduit à cette recherche.

3. “Et après ?” : perspectives pour la poursuite de la mobilisation et questionnement des enjeux démocratiques dans la durée

La troisième et dernière partie s’attache à donner des éléments de réflexion pour la poursuite de la recherche et de la mobilisation collective à partir des enjeux soulevés par les participant-es, des propositions concrètes traduisant une réelle expertise d’usage et des impensés ou inachevés de la présente recherche. Aussi, cette partie, en témoignant des apports de la recherche-action participative, vise à prolonger la réflexion sur les enjeux démocratiques, voire la visée émancipatrice, qui est induite par une telle demande sociale.

3.1. Une expertise collective pour l’amélioration de l’offre de mobilité à Roubaix

Au cours des ateliers participatifs comme des entretiens individuels, bon nombre de pistes d’améliorations de l’offre de mobilité du territoire roubaisien ont été proposées. Des propositions les plus générales aux plus précises, voire spatialisées, ces propositions permettent, d’une part, d’endiguer les problèmes et enjeux évoqués dans le chapitre précédent et d’autre part, de reconsidérer l’agentivité des publics rencontrés. En effet, les pratiques et expériences de mobilité, ainsi que les usages du territoire et donc, les modes d’habiter, constituent un véritable savoir duquel naît des désirs et des appréhensions sur le territoire sur lesquels peuvent en partie s’appuyer l’investigation d’Attac, comme les politiques des pouvoirs publics. En somme, il s’agit d’une expertise d’usage qui peut être valorisée. C’est pourquoi, il est intéressant de regrouper les propositions par thématique clé, d’en analyser les enjeux et d’en estimer la faisabilité ou les évolutions possibles.

Les deux catégories de propositions les plus alimentées, à savoir d’une part les façons de pallier la surfréquentation des transports en commun, et d’autre part, celles qui visent à rendre les transports en commun accessible à toutes et à tous, correspondent également à deux des problématiques et enjeux qui ont fait l’objet de discussions importantes lors des ateliers participatifs et qui sont revenues plusieurs fois au cours des entretiens individuels. Les propositions faites relèvent alors principalement d’adaptations matérielles (ex : remplacement de certains bus par des bus accordéons, adaptations aux publics en situation de handicap) et temporelles à travers l’évolution des fréquences en semaine comme le weekend (Figure 41). En ce sens, il apparaît que les idées partagées par les usager-es sont de l’ordre de la nécessité et sont tout à fait rationnelles, souvent alimentées par l’expérience sur le territoire roubaisien et par comparaison avec d’autres expériences vécues. Par

exemple, les bus accordéons existent déjà et circulent sur le territoire métropolitain, comme roubaisien, et permettent effectivement à plus de personnes de monter à bord des lignes de bus les plus sollicitées, notamment en heure de pointe. Cette rationalité par l'expérience ou expertise d'usage, croisée à la nécessité des déplacements quotidiens se retrouve dans la plupart des propositions. Aussi, outre un ensemble d'adaptations matérielles possibles, mais pouvant apparaître coûteuses, les différentes thématiques ont le mérite de pointer du doigt des améliorations qui jouent sur les temporalités plus que sur l'aménagement et d'autres qui relèvent davantage de logiques d'accompagnement de l'évolution de l'offre de mobilité ou des politiques publiques. C'est le cas du développement de créneaux de "rames silencieuses" pour les publics sensibles aux stimuli sonores (enfants, personnes sur le spectre du trouble autiste, etc.), des campagnes de sensibilisation aux différents handicaps ou encore de la possibilité d'obtenir des plans et horaires. En ce sens, il est intéressant de relever que les propositions faites ne relèvent pas toujours de l'aménagement physique et que l'expérience de mobilité des groupes d'individus est considérablement améliorable par un panel de mesures complémentaires. C'est pourquoi, l'expertise d'usage peut être mise à contribution à plusieurs égards dans une visée méliorative de l'expérience de mobilité, le développement des usages du territoire et donc, la manière de contribuer à façonner les modes d'habiter. En témoignent, la diversité des pistes d'améliorations envisagées (Figure 41). En effet, qu'il s'agisse des adaptations matérielles susmentionnées, d'aménagements plus ou moins conséquents des espaces publics incluant des demandes de réparation de l'existant (ex : voiries abîmées ou retour d'un feu sonore) et des micro-aménagements de l'ordre de la signalétique permettant de s'orienter plus aisément, ou encore de l'importance donnée à la présence de personnes physiques, les pistes d'amélioration envisagées constituent de véritables perspectives plurielles et complémentaires.

Figure 41. Tableau des propositions d'amélioration de l'offre de mobilité sur le territoire roubaisien

Thématiques	Propositions	Total
Pallier la surfréquentation des transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> > Améliorer la fréquence et la desserte (7) > Améliorer la fréquence le weekend, les jours fériés et en période de vacances (6) > Réserver des navettes aux publics scolaires (1 + AP³⁴) > Développer plus de bus accordéons (ex : CIT5, L4 et L8) (1+AP) 	15+ AP
Rendre les transports en commun accessibles à toutes et à tous	<ul style="list-style-type: none"> > Aérer ou climatiser les transports en commun et adapter le revêtement aux saisons (5) > Sensibiliser les usager·es et les agent·es Ilévia aux différents handicaps (3) > Aménager les transports en commun pour les personnes en situation de handicap (ex : barres pour se tenir, espaces plus larges, bouton pour demander descendre et demander la rampe dans le bus, etc.) (2) > Instaurer des navettes à destination des personnes en situation de handicap (1) > Mettre en place des créneaux de "rames silencieuses" pour les publics sensibles aux stimulis sonores (1) 	12
Développer les modes de transport alternatifs	<ul style="list-style-type: none"> > Améliorer les aménagements cyclables (3) > Donner la priorité aux cyclistes (2) > Pouvoir faire l'abonnement V'Lille en ligne (1) > Poursuivre les pistes d'amélioration en cours (1) > Développer une offre de voiture partagée moins chère que Citiz (1) > Mettre en place des emplacements gratuits pour vélos dans les transports en commun (1) > Mettre en place des parking ou verrous pour trottinettes électriques (1) 	10

³⁴AP : Ateliers participatifs. Cette mention désigne le fait que la proposition associée a également été évoquée lors d'un atelier participatif et a fait l'objet d'une discussion voire d'un véritable débat.

Simplifier l'orientation	<ul style="list-style-type: none"> > Distribuer des plans et les horaires des transports (2) > Signalétiques visibles en cas d'absence ou de retard du bus (1) > Améliorer la lisibilité des stations (1) > Faire en sorte que les arrêts retours soient en face des arrêts allers (1) > Faire en sorte que les horaires et les arrêts affichés correspondent sur les affichages électroniques et l'affichage papier (1) > Mettre en place plus de personnes physiques aux arrêts (1) 	7
Sécuriser et rendre accessible les espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> > Réparer les trous dans la voirie (3 + AP) > Remettre en marche le feu rouge sonore à Eurotéléport (1) > Sécuriser les abords des écoles (ex : dos d'âne) (1) 	6
Rendre les transports en commun moins onéreux	<ul style="list-style-type: none"> > Gratuité totale (AP - 9 personnes) > Baisse des prix (abonnements et tickets unitaires) (3) > Gratuité partielle à étendre aux minimas sociaux (2) 	5 + AP
Améliorer la liaison entre Roubaix et les autres villes	<ul style="list-style-type: none"> > Créer une ligne qui ne passe pas automatiquement par Lille pour rejoindre d'autres villes (2) > Plus de fréquences pour le train Lille-Roubaix (1) > Faire en sorte que le métro aille plus loin (1) et rendre les villes limitrophes accessibles (1) 	5
Assurer la sécurité à bord et autour des transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> > Mettre en place plus d'agent-es de sécurité et de médiation (2 + AP), voire des agent-es de police (1) > Remettre en service les caméras à bord des bus (1) 	4 + AP
Ne pas délaisser l'automobile	<ul style="list-style-type: none"> > Des places de parking non payantes (2) > Des places de parking à proximité des logements (1) 	3

Réalisation : Nastassya Danger, 2024

Sources : Entretiens, 2024

Aussi, parmi les thématiques qui ont largement été alimentées en propositions, celle relevant du développement des transports alternatifs est particulièrement intéressante, en ce que, couplée à la thématique des enjeux de surfréquentation et celle de l'amélioration des liaisons entre Roubaix et les autres villes, elles forment un tout qui se rapproche *a priori* le plus des objectifs recherchés par les mesures à venir que sont l'instauration des ZFE et le SDIT. En effet, les objectifs principaux de ces mesures étant la décarbonation progressive des trajets, l'amélioration de l'offre de mobilité en termes de fréquences et de dessertes et l'incitation à l'usage de modes de transports alternatifs, ils renvoient aussi en partie aux attentes parmi les plus plébiscitées. Il est d'ailleurs intéressant de remarquer que le SDIT peut répondre, en partie également, aux adaptations matérielles susmentionnées. En effet, le tracé du SDIT à Roubaix reprend pour une large part les trajets effectués par la ligne L4 jugée surfréquentée, surfréquentation à laquelle le groupe du Secours populaire a apporté comme réponse, une adaptation sous forme de mise en place de bus accordéons. Néanmoins, outre les questionnements relatifs à la gestion du flux de voyageurs à certains endroits très fréquentés à l'instar d'Eurotéléport, d'une part, comme mentionné dans le premier chapitre, les temporalités de ces deux mesures ne coïncident pas (1er janvier 2025 pour les ZFE et horizon 2035 pour le SDIT), et d'autre part, elles - *a fortiori* la ZFE - risquent d'accentuer certaines inégalités socio-économiques qui apparaissent pourtant dans les enjeux et problèmes soulignés, comme dans les propositions qui émergent. En effet, si la baisse des prix et la gratuité partielle n'apparaissent que 5 fois comme solutions proposées par les enquêtés, la thématique économique a suscité de nombreuses réactions au cours des ateliers avec le Secours populaire, si bien que la gratuité totale fut l'une des solutions collectives envisagées. Aussi, au-delà des propositions concrètes de baisse des tarifs ou de gratuité, ce sont les situations vécues concrètes et le rapport des publics abonnés aux différentes réductions qui permettent d'interroger la propension de la thématique économique dans les expériences et pratiques de mobilité, ainsi que dans la manière dont elle structure les modes d'habiter. Cet élément est développé dans le point suivant. Cependant, loin du cliché du rejet des transformations en cours par les habitants, il est important de souligner qu'*a priori*, les propositions faites par les usager-es ne s'opposent pas fondamentalement aux objectifs entendus par les mesures en cours ou à venir. Certaines personnes soulignant même le bénéfice des travaux qui ont d'ores et déjà été fait en termes de partage des voiries entre les différents usager-es (Entretien n°15 ; Entretien n°24).

Dès lors, si les données manquent pour proposer une véritable prospective et si les points de vigilances abordés ne signifient pas pour autant que les mesures que sont la ZFE et le SDIT ne sont pas nécessaires, en particulier du point de vue environnemental et de celui de l'amélioration de l'offre de mobilité, l'expertise d'usage, par l'intermédiaire de situations

vécues, de problèmes et enjeux soulevés ou de propositions concrètes, permet de souligner des enjeux importants qui structurent mobilités quotidiennes et modes d'habiter, et que les mesures ou travaux vont affecter, positivement comme négativement, sur le court terme comme au long terme. En ce sens, prendre en compte l'expertise d'usage, c'est interroger la nécessaire complémentarité des mesures nécessaires à l'amélioration de l'offre de mobilité pour toutes et tous et c'est également reconnaître un statut d'expert, différencié au regard des idéaux-types, mais idéalement non-hiérarchisé, aux usager-es, qui va au-delà du simple avis consultatif. Reste à voir comment la reconnaissance de ce statut d'expert peut se traduire en pouvoir d'agir individuel et collectif. C'est pourquoi, il est à présent pertinent de développer les thématiques propices à la poursuite de la recherche et de la mobilisation par Attac et ses partenaires.

3.2. Des sujets qui font parler

3.2.1. Situations de handicap et mobilités à Roubaix

Comme abordée, la question de l'influence des vulnérabilités liées à la santé sur les mobilités et les modes de vie et de la manière dont les mobilités et les modes de vie individuelles et collectifs croisent ces vulnérabilités, est importante dans cette recherche. En effet, pour rappel, 1 enquêté-es sur 2 est concerné-es par une ou plusieurs vulnérabilités et une prédominance des vulnérabilités relatives à la santé est apparue à l'issue de l'enquête. À ces personnes concernées, s'ajoutent au moins 3 autres personnes rencontrées au cours des ateliers participatifs³⁵ et des personnes qui ont pu être en situation de handicap ou s'en rapprocher à une période donnée. C'est le cas des parents avec poussette qui rencontrent des difficultés de déplacements, à l'image de celles rencontrées par les personnes se déplaçant en fauteuil, au regard notamment d'un manque de place dans tout ou partie des transports en commun (Entretien n°13 ; Entretien n°15). En ce sens, il est possible de parler de situations de handicap et de handicaps de situation. Dès lors, cet élargissement de la compréhension du handicap, sans minimiser pour autant les vulnérabilités persistantes et structurantes des individus, permet de concevoir que de fait, améliorer les mobilités pour certaines catégories de personnes, c'est tendre à les améliorer pour toutes et tous. C'est d'ailleurs ce que soulignait André, personne aveugle de 73 ans tout en expliquant que les aménagements ne peuvent jamais, dans l'absolu, être pensé pour tout le monde et en

³⁵ Si cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas davantage de personnes concernées, il n'est pas possible d'affirmer ce fait étant donné que les questions de vulnérabilité n'ont pas clairement été abordées au cours des ateliers participatifs. Les participant-es aux ateliers participatifs perçu-es et mentionné-es comme vulnérables du point de vue de la santé sont alors celles et ceux qui ont clairement évoqué ce fait au cours d'un atelier.

précisant que, certains aménagements spécifiques, comme par exemple l'abaissement des trottoirs pour les personnes circulant en fauteuil, peuvent être un frein dans d'autres situations de handicap, à l'image de la cécité qu'il vit lui-même (Entretien n°26).

Les croisements entre vulnérabilités liées à la santé (handicap visible ou invisible, examens médicaux réguliers, etc.) et offre de mobilité, ont fait l'objet de discussions spontanées au cours des ateliers menés avec le groupe du Secours populaire et ont également fait l'objet de nombreuses propositions d'amélioration au cours des ateliers comme lors des entretiens individuels (3.1.1.). Les enjeux soulevés sont en partie à rapprocher des problèmes d'incivilité (3.2.2.). En effet, la plupart des personnes soulignent un manque de place, au sens matériel, dans les différents transports en commun, notamment lorsque les personnes concernées sont en fauteuil, mais surtout, un manque de place laissée aux personnes qui en ont le plus besoin (personnes âgées, personnes en situation de handicap, parents avec poussette, etc.). Comme évoqué dans l'élaboration des idéaux-types, Félicie qui circule en fauteuil roulant motorisé, se voit contrainte de ne plus monter à bord du métro depuis qu'elle a perdu son mari qui l'aidait en cas de surfréquentation (Entretien n°25). De plus, comme nous l'avons mentionné avec les handicaps de situation, les frontières du handicap ne sont pas toujours claires. Ces incompréhensions pouvant résulter d'un manque de sensibilisation (Entretien n°22 ; Entretien n°26), entraînent des situations complexes. Ainsi, Muriel et Rachida (Entretien n°5 ; Entretien n°22), toutes deux en situation de handicap invisible, témoignent de difficultés à faire reconnaître leur handicap invisible, se traduisant notamment, pour Muriel, par un refus de certains conducteurs de bus de sortir les rampes d'accès, voire pour Rachida, par un refus de prendre en compte sa carte d'invalidité. Lors de l'observation du 1er juillet à bord de la L4, l'éducateur d'un jeune homme en situation de handicap s'est vu refusé, par le conducteur de bus, une place à côté du jeune homme, car celle-ci était réservée aux personnes en situation de handicap ou personnes âgées. Or, il y avait de la place dans le bus et le jeune homme semblait avoir l'habitude, si ce n'est le besoin, d'être accompagné (Annexes). À cette observation, s'ajoute celle faite à bord de la L8 le 3 juillet, ligne sur laquelle les arrêts n'étaient pas mentionnés explicitement à l'oral, ce qui peut générer des problèmes pour les personnes aveugles ou malvoyantes qui en auraient besoin, comme pour les personnes qui ont du mal à s'orienter ou ne connaissent pas le trajet (Annexes). À l'image des handicaps invisibles, les handicaps sensoriels fournissent une grille d'analyse intéressante des croisements entre aptitudes individuelles, champ des possibles et déplacements effectifs. En effet, ils témoignent *a fortiori* de la nécessité de configurations socio-spatiales propices à l'accessibilité aux mobilités. Ainsi, André explique que ce qui lui

facilite les trajets, c'est outre sa bonne mémoire cartographique - ce qui implique alors que les éléments ne doivent pas bouger, l'aide qu'il demande aux gens (Entretien n°26).

Dès lors, s'il manque malheureusement les témoignages de personnes en situation de handicap mental, cognitif ou psychique afin de soulever d'autres enjeux de représentation spatiale et d'accessibilité, il est intéressant de souligner que les handicaps révèlent un certain nombre de situations de mobilité complexes qui sont de fait, croisés avec l'offre de mobilité existante et qui influencent alors les modes d'habiter. Si, comme nous l'avons montré à travers les idéaux-types, les personnes en situation de handicap, et plus largement soumises à des vulnérabilités, ne sont pas toutes foncièrement contraintes à l'immobilité ou à la mobilité à cause de leurs vulnérabilités, les modes d'habiter gagnent à être analysés en partie au prisme des vulnérabilités dont ils sont affectés. En ce sens, il peut être intéressant pour l'association Attac de se rapprocher de collectifs d'usager-es, personnes concernées, associations de personnes en situation de handicap ou autres groupes dans lesquelles ces personnes évoluent non exclusivement, afin de prendre les réalités plurielles en compte et de toujours veiller à une analyse au croisement des aptitudes individuelles, du champ des possibles et des déplacements effectifs.

3.2.2. Expériences contrariées ou négatives : les rapports humains en question

Au cours des ateliers participatifs et des entretiens individuels, plusieurs niveaux d'expériences contrariées, voire négatives, entraînant des rapports conflictuels (entre usager-es des transports ou plus largement, usager-es du territoire, ou entre usager-es des transports et agent-es Ilévia) ont été évoqués.

Parmi ces expériences, il y a celles qui dépendent essentiellement du partage de la route entre les usager-es et les modes de transports et qui traduisent, loin des objectifs de décarbonation croissante, un sentiment de priorité donnée à l'automobile sur les autres modes de transport, du moins, pour les personnes qui utilisent le moins la voiture. En effet, si cet enjeu a moins été mentionné dans les ateliers, parmi les enquêté-es, certain-es font état de l'appréhension, pour eux (Entretien n°5) ; comme pour leurs proches, et *a fortiori* pour leurs enfants (Entretien n°6), que génère la conduite jugée trop rapide et dangereuse de certains automobilistes. Aussi, le partage des voies entre les différents modes de transports, et plus spécifiquement entre la voiture et le vélo ou la trottinette, est jugé comme un point faible à plusieurs égards par les praticiens des modes de transports individuels, et ce, notamment, au regard des rues à double sens, des carrefours giratoires et des pistes cyclables à angle droit (Atelier 28 mai ; Entretien n°2 ; Entretien n°11). En ce sens, même si la question automobile n'est pas nécessairement l'angle d'attaque privilégié par

l'association Attac, interroger le partage des voies entre les différents modes de transport, c'est interroger de fait, l'évolution, au regard des nouvelles normes environnementales, des mobilités, des modes de transports et donc, des modes d'habiter comme usages, pratiques et expériences individuels et collectifs. En d'autres termes, ce focus permet d'interroger la place de chaque mode de transport dans un devenir collectif de la ville et la manière dont la place accordée à tel ou tel mode de transport influence les modes d'habiter. Ce qui rejoint, par exemple, des questions liées aux moyens de favoriser le développement et l'utilisation des transports en commun, et donc, l'enjeu de la gratuité comme une facette possible.

Outre les potentiels conflits relevant du partage des voies entre les différents usager-es et modes de transports, ce sont les relations amoindries entre usager-es des transports en commun et agent-es Ilévia qui sont apparus comme une véritable source de discussion lors des ateliers participatifs. Aussi, ce sujet a conduit à la modification de la grille d'entretien afin de prendre en compte la manière dont les relations, plus ou moins cordiales, des usager-es avec les agent-es Ilévia, peuvent être partie prenante de la structuration des modes d'habiter. Malgré des faits relevant de l'amabilité et des conflits parfois violents et hors de propos comme les remarques racistes subies par Rachida à la veille des élections législatives anticipées (Entretien n°22), la plupart des problèmes mentionnés au cours des ateliers comme lors des entretiens, sont loin d'être le fait de comportements individuels. En effet, ces conflits sont souvent alimentés par des éléments et contextes intrinsèquement liés à l'offre de mobilité du territoire. Pour une part, c'est le manque d'information, d'ores et déjà évoqué dans le chapitre précédent, notamment en cas de déviations engendrées par les travaux d'aménagement. Pour une autre part, ce sont les enjeux économiques qui semblent révélés par les conflits entre usager-es et agent-es du délégataire Ilévia. Ce point est développé dans le 3.2.3., mais nous pouvons d'ores et déjà mentionner les conflits autour de la fraude, entraînant le développement de stratégies d'usager-es qui n'ont pas nécessairement les moyens d'acheter des tickets unitaires ou de prendre un abonnement (Entretien n°28 ; Entretien n°28 bis). La fraude représente d'ailleurs un manque à gagner annuel de 800 000€³⁶ (Nord Éclair, 09 août 2024). Enfin, si nous n'avons pas suffisamment d'informations sur les conditions de travail des agent-es Ilévia en raison du peu de réponses obtenues au questionnaire qui leur était destiné, sur 4 réponses, 3 personnes affirment avoir déjà été agressé verbalement (2 conducteur-ices et un agent-e de sécurité), 2 personnes estiment que les difficultés rencontrées dans leur métier relèvent des incivilités, une

³⁶ En 2022, la fraude était 2 fois plus élevée que l'objectif fixé par le contrat entre la MEL et Kéolis. En effet, la fraude devait passer de 12,5% en 2018 à 5% en 2022, mais elle n'a atteint que les 11,6%. Pourtant des dispositifs anti-fraude comme les portiques installés aux stations de métro, dispositif ayant coûté 60 000 000€, avaient pour objectifs de faire baisser drastiquement la fraude. Si la fraude dans le métro a perdu 3 points entre 2018 et 2020, celle-ci a augmenté dans le tram et dans le bus (Nord Éclair, 9 août 2024).

personne estime qu'il s'agit des horaires et une personne fait état des quatre propositions faites, à savoir, les incivilités, les horaires, l'aspect routinier et la concentration exigée. Aussi, les agent-es de sécurité déclarent travailler 35 h par semaine et les conducteur-ices jusqu'à 46 h par semaine. En ce sens, le temps de travail et le peu de temps de pause³⁷ dont semblent bénéficier les conducteur-ices peuvent avoir un impact sur les relations entretenues avec les usager-es. Néanmoins, pour les 4 personnes qui ont répondu au questionnaire, les interactions sociales apparaissent comme ce qui facilite l'exercice de leur métier. Des relations cordiales, voire une très bonne ambiance générale, qui a d'ailleurs pu être constatée au cours d'observations à bord des lignes de bus, et *a fortiori* dans la L8³⁸. En ce sens, si les conflits réels ou potentiels ne sont pas à négliger, il est important de souligner que les interactions sociales cordiales voire positives sont aussi réelles. Dès lors, les relations sociales sont également structurantes des expériences et pratiques de mobilité et en un sens de l'usage du territoire et donc, des modes d'habiter.

Ces conflits réels ou potentiels se retrouvent entre usager-es. Comme mentionné dans le point précédent, c'est notamment le manque de sensibilisation aux différents handicaps, le fait de ne pas savoir comment s'y prendre avec les personnes en situation de handicap (Entretien n°26), voire l'indifférence et les incivilités qui en découlent, qui ont régulièrement été évoqués au cours des entretiens individuels et des ateliers collectifs. Le manque de places accordées aux personnes âgées, personnes en situation de handicap visible ou invisible, et plus largement, aux personnes confrontées à un handicap de situation et qui auraient besoin d'une place assise, peut à l'image des conflits entre usager-es et agent-es, être accentué par des éléments et contextes intrinsèques à l'offre de mobilité, dont l'insuffisance des fréquences et la surfréquentation des lignes, notamment en heure de pointe.

Par ailleurs, c'est la question du sentiment d'insécurité, réel ou perçu, qui se pose également au regard de la thématique portant sur les incivilités. En effet, des enquêtés-es font état de sentiment de craintes pour eux comme pour leurs proches, et *a fortiori* pour leurs enfants, relativement à un sentiment d'insécurité spatialisé ou temporel (Entretien n° 6 ; Entretien n°18 ; Entretien n°23). Ainsi, comme l'explique Julien Noble (2015), l'insécurité relatives aux transports est un ressenti à l'intersection de trois catégories de contraintes :

³⁷ En effet, les conducteur-ices expliquent que les temps de pause sont des temps de battements en fin de ligne qui représentent 10% du temps de la ligne et que si, ils et elles arrivent en retard au terminus, alors ce temps est réduit ou inexistant (Annexes).

³⁸ Le conducteur et les usager-es se disaient systématiquement bonjour et au revoir. À un moment le conducteur n'avait pas vu qu'une adolescente voulait descendre, il lui a présenté ses excuses. Des discussions sur le mauvais temps avaient également lieu au moment de l'achat de tickets à bord. Dans l'ensemble, la L8 au matin, semble être une ligne de bus où beaucoup d'achats de tickets se font directement à bord et dans laquelle des interactions sociales se font régulières entre des gens qui paraissent d'ailleurs se connaître.

sociales (appréhension, proximité avec des inconnus, situations d'isolement jugées menaçantes), relevant des modalités de fonctionnement des transports en commun (contraintes horaires, localisation des points de chute, rigidités des tracés, etc.) et également dû au cloisonnement des espaces de transport. Cependant, si lutter contre l'insécurité personnelle, c'est agir simultanément sur les trois facteurs, il apparaît pour l'auteur qu'en définitive, ce sont davantage les désordres sociaux (ivresse, injures, agitation, errance, etc.) qui provoquent ces sentiments plutôt qu'une véritable délinquance (Noble, 2015). Néanmoins, à l'image des conflits entre usager-es et agent-es, s'il ne faut pas pour autant négliger les conflits violents importants qui peuvent engendrer, comme nous l'avons évoqué dans le développement des idéaux-types, des violences physiques et verbales, notamment à caractère raciste (Entretien n°7 ; Entretien n°30), il est intéressant d'appréhender les facteurs et raisons des conflits de manière croisée.

En ce sens, ce qui peut être pertinent pour l'association Attac, c'est de tendre à comprendre les raisons des conflits ou des relations complexes entre usager-es ou entre usager-es et agent-es et de mettre en lumière celles qui sont particulièrement liées à l'offre de mobilité. À l'inverse, les discussions et élans de convivialités, voire de solidarité, comme ceux observés à bord des lignes de bus L4 et L8, sont tout aussi éclairants et constituent un terreau des plus intéressants à investir pour comprendre les dynamiques qui se mettent en place ainsi que la manière dont les relations sociales structurent les expériences de mobilités comme les modes d'habiter. En effet, alors que le trajet à bord de la CIT5 a été dans l'ensemble très silencieux, la L4 a été le théâtre de discussions entre usager-es à propos des déviations en cours, de remarques entre usager-es quant à la décision de ne pas laisser l'éducateur du jeune homme en situation de handicap s'asseoir avec lui sur une place réservée et de remarques quant à la conduite jugée trop brusque du conducteur. La L8 quant à elle, a été la ligne de bus dans laquelle l'ambiance était la meilleure. En effet, outre la cordialité, voire une forme de complicité entre les usager-es et le conducteur (Note de bas de page 25), des discussions ont eu lieu tout du long entre des personnes qui se connaissaient ou non et de l'aide, entraînant une discussion également, a été apporté à une personne se déplaçant grâce à un déambulateur (Annexes). De plus, il semblerait que certaines mesures comme la gratuité des transports en commun, soient favorables à une amélioration des rapports humains, entre usager-es et agent-es comme au sein-même des usager-es, c'est le constat de Muriel, habituée à se rendre à Dunkerque (Entretien n°5) et des chercheurs de l'Observatoire des villes du transport gratuit (2022) qui expliquent que la plus forte fréquentation renforce le contrôle social et que la fin de la vente des titres de transport

génère moins de tension³⁹. Dès lors, sans nécessairement parler de gratuité partielle ou totale, chère à l'association Attac, il est intéressant de comprendre la manière dont les enjeux et vulnérabilités économiques influencent les expériences et pratiques de mobilité, et structurent alors tout ou partie des modes d'habiter.

3.2.3. Les vulnérabilités économiques comme enjeu majeur

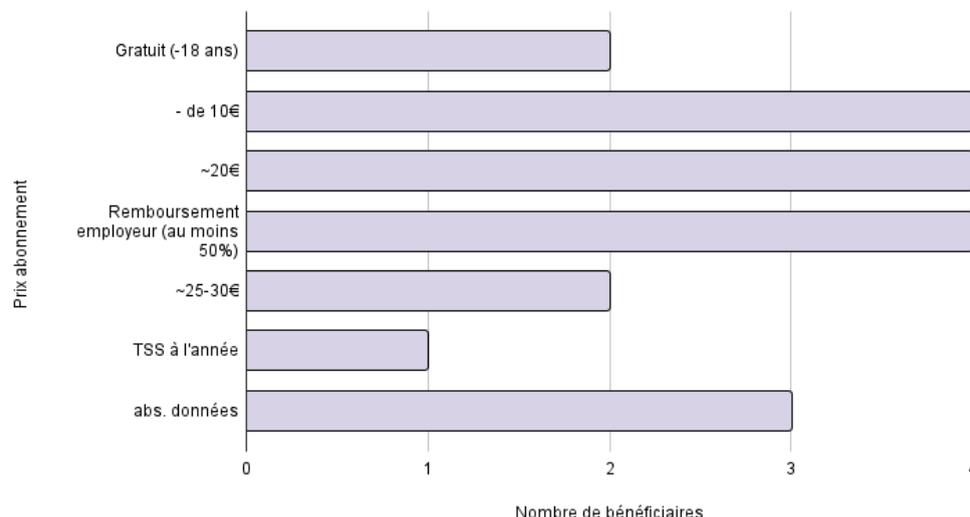
De ce fait, le dernier critère porteur de pistes de réflexion dans une logique de poursuite du travail mené par Attac et les différentes parties prenantes, n'est pas des moindres puisqu'il s'agit de la thématique principale ayant conduit à la présente recherche, à savoir les contraintes économiques des mobilités.

Comme évoqué précédemment, les difficultés économiques et l'impact des mobilités, par l'intermédiaire du prix des abonnements et des tickets unitaires sur celles-ci, ont été l'un des sujets majeurs abordés par le groupe du Secours populaire. Si cette thématique a pu également être induite par la présentation que les membres d'Attac ont fait de la recherche et de leurs précédentes mobilisations, elles reflètent, comme nous l'avons montré dans le premier chapitre, une réalité territoriale importante, le taux de pauvreté à Roubaix avoisinant les 45%. Sur 34 entretiens réalisés, 20 personnes possèdent un abonnement Ilévia. Sur ces 20 personnes, aucune ne semble payer plein pot son abonnement, soit qu'elles bénéficient d'une gratuité relative à leur catégorie d'âge, soit qu'elles bénéficient de tarifications sociales et solidaires (TSS) ou encore que leur abonnement mensuel soit en partie remboursé par leur employeur (Figure 42).

³⁹ En effet, depuis la mise en place de la gratuité les transports en commun de Dunkerque sont passés de 9,2 millions de passagers par an en 2014 à 16 millions en 2020 et de un incident pour 52 300 voyages à un incident pour 148 000 voyages entre 2014 et 2019. Néanmoins, il est vrai que la fin de la vente de titres de transports à bord des bus génère moins d'interactions avec les agent-es du service de transport et est alors perçue comme une dégradation de leurs missions.

Figure 42. Graphique des tarifs payés par mois et par personne ayant un abonnement Ilévia sur 34 entretiens réalisés

Tarifs payés par mois par les personnes ayant un abonnement Ilévia



Réalisation : Nastassya Danger, 2024
Sources : Entretiens, 2024

Cependant, la tarification sociale ne répond pas pleinement aux besoins, en ce que d'une part, il y a tout une frange de la population qui n'y a pas le droit, et d'autre part, tous les usager-es qui y ont le droit ne font pas nécessairement la demande, car elle colle une "étiquette de pauvre" (Observatoire des villes du transport gratuit, 2022). Aussi, si la principale raison évoquée pour l'absence d'abonnement est le fait que les personnes concernées ne prennent que rarement les transports en commun et rechargent alors leurs cartes ou prennent des tickets lorsqu'ils en ont besoin, ce qui se recoupe avec les personnes qui achètent des carnets de 10 tickets pour des déplacements qui ne sont pas quotidiens, les observations faites à bord de la L8 permettent d'interroger le rapport au ticket unitaire. En effet, tout au long du trajet, au moins 4 personnes ont pris des tickets à bord de cette ligne, ce qui n'a pas été remarqué durant les autres observations à bord de la L4 et de la CIT5. Pour rappel, la L8 était également la ligne dans laquelle il y avait le plus d'échanges entre les usager-es et entre les usager-es et le conducteur. Si nous n'avons, à ce stade, pas d'élément de réponse précis, nous pouvons supposer, qu'outre la fréquence de l'utilisation des transports en commun, l'achat à bord peut également correspondre à un calcul précis des dépenses des ménages. En effet, prendre un abonnement nécessite d'être sûr d'utiliser suffisamment régulièrement les transports en commun pour que cela soit rentable. C'est d'ailleurs l'analyse faite par l'Observatoire des villes du transport gratuit (2022) sur les

publics à lourds problèmes sociaux qui marchent davantage, fraudent, ne sortent pas beaucoup ou achètent des tickets à l'unité pour des rendez-vous importants. Aussi, la plupart des personnes qui possèdent un abonnement, et qui n'en payent pas l'entièreté, ont déclaré que leur abonnement était rentable grâce aux réductions appliquées. Autrement dit, le prix de l'abonnement initial allant jusqu'à 63€ pour les personnes ne bénéficiant pas de réductions, semble trop cher pour les personnes interrogées, qu'elles bénéficient de tarifs sociaux et solidaires ou non. De plus, la propension aux réductions pose la question du financement du réseau de transports en commun. En effet, les 3 grandes sources de financement sont les recettes commerciales, le versement mobilité (VM), qui est une taxe locale payée par les employeurs privés et publics d'au moins 9 salariés, et les contributions publiques. Or, pour un tiers des réseaux, aussi bien payants que gratuits, le financement est assuré de moitié par les contributions publiques et d'une autre moitié par le versement mobilité. Aussi, la plupart du temps le versement mobilité est la source de financement la plus importante et pour 13% des réseaux, ce sont les contributions publiques qui sont les plus fortes (Observatoire des villes du transport gratuit, 2022). En ce sens, ce focus sur les financements du réseau de transports Ilévia à partir des observations faites sur les tarifications sociales et solidaires et les prises en charge partielle par les employeurs, donne à interroger la part des contributions commerciales, c'est-à-dire, des contributions économiques des voyageurs : abonnements, tickets unitaires, amendes, etc. Autrement dit, même si nous avons conscience que 34 entretiens et les 3 ateliers participatifs ne suffisent pas à affirmer une tendance, ce constat encourage une nouvelle piste de réflexions pour l'association, ainsi que la poursuite de sa mobilisation et de la recherche.

Par ailleurs, si la mobilisation de l'association Attac et de ses partenaires s'oriente dans un premier temps vers la gratuité des transports en commun, il est important de noter que les contraintes économiques auxquelles sont confrontées les personnes rencontrées, se retrouvent également dans l'utilisation d'autres modes de transport, *a fortiori* l'automobile. En effet, à l'instar des stratégies de fraude mises en place par une partie des personnes précaires, des stratégies sont développées afin d'enrayer les frais de carburants revenant trop cher. C'est l'exemple du "rouge" ou mélange de carburants que des automobilistes se procurent, *a priori* en Belgique (Entretien n°28 ; Entretien n°28 bis). Par conséquent, puisque la précarité engendre des stratégies qui ne sont pas toujours compatibles avec les normes environnementales entrant progressivement en vigueur, à l'instar des ZFE, il est d'autant plus important d'analyser les mobilités de manière croisée : en termes d'aptitudes individuelles (dont les vulnérabilités économiques font parties), de champ des possibles ou d'offre de mobilité réelle et de déplacements effectifs.

Dès lors à travers les situations de handicap et les handicaps de situation, les enjeux relationnels des mobilités et les vulnérabilités économiques, ce sont 3 dimensions structurantes des modes d'habiter, et elles-mêmes influencées par les modes d'habiter et pratiques ou expériences de mobilité, des roubaisiens et roubaisiennes qui peuvent continuer à être investies par l'association Attac.

3.3. Poursuivre collectivement la recherche

3.3.1. Des zones d'ombre à éclaircir

Outre un ensemble de pistes de réflexions à partir des enjeux et problèmes soulevés ou des propositions concrètes faites par les différentes personnes rencontrées, ce sont les zones d'ombre ou impensés et inachevés de la présente recherche qu'il est pertinent de mettre en lumière afin d'entrevoir des perspectives de poursuite du travail mené. En ce sens, au moins 3 éléments nécessitent un approfondissement et peuvent faire l'objet d'une poursuite de la recherche et de la mobilisation pour Attac et ses partenaires.

C'est d'un choix méthodologique que résulte le premier élément. Si l'enquête à partir des 34 entretiens individuels révèle des catégories d'idéaux-types traduisant des modes d'habiter et que le deuxième atelier participatif avec le Secours populaire a permis d'introduire les questions de temporalités constitutives des mobilités, la recherche dans son ensemble, manque de données quantitatives ou d'ordres de grandeur attelés aux récits de vie. En effet, les modes d'habiter gagneraient à être développés par l'analyse de tranches de vie à l'échelle de journées, de semaines ou encore de mois types afin de rendre compte, outre de pratiques spatiales, de pratiques socio-temporelles et de modes d'organisation (Massot & Orfeuil, 2005). Autrement dit, plus qu'un mode d'habiter global qui soulève déjà des questions d'habitudes, il serait intéressant de les quantifier et de leur donner un volume à travers, par exemple, le nombre de déplacements précis, la structure de leurs enchaînements et leur coût en termes de temps et d'argent (Massot & Orfeuil, 2005). Il s'agirait alors d'estimer ces modes d'habiter afin de mesurer concrètement leurs poids chiffrés et décelés des inégalités qui n'apparaissent pas dans leur simple description, à l'image du temps passé dans les transports. En sachant que cette estimation, liée aux déplacements effectifs, est encore une fois pertinente à croiser avec les aptitudes individuelles et l'offre de mobilité réelle.

Les deux autres éléments qui mériteraient d'être approfondis sont davantage liés au cadrage du sujet ainsi qu'aux priorités qu'il a fallu donner à certaines thématiques afin de faire correspondre au mieux le résultat final aux attentes initiales de la recherche-action

participative. En d'autres termes, ces éléments d'approfondissement constituent davantage des ouvertures et compléments à la présente recherche et nécessitent, plus qu'une précision méthodologique, un véritable focus. Pour une part, il s'agit d'un travail prospectif à mener afin de connaître avec plus de certitudes les impacts des mesures et projets à venir, dont l'instauration des ZFE et le SDIT, sur les modes d'habiter, ainsi que sur les inégalités socio-économiques, comme socio-spatiales, déjà présentes. Ce travail permettant également de questionner la place de l'expertise d'usage dans les décisions, nécessite un accès plus large aux données, et donc, la coopération des pouvoirs publics (ex : cadastre des destructions de logements envisagées si nécessaire, nouveaux horaires sur les différentes lignes, détails des véhicules concernées par les ZFE et des dispositifs d'aide, etc.). Pour une autre part, et ce point rejoint la remarque précédente, cette recherche gagnerait à se décentrer un peu de la question de l'usage en interrogeant notamment les processus de décision. C'est par exemple, la question des tracés qui se pose. En ce sens, il s'agirait, dans une logique de poursuite de la recherche, d'opérer des liens entre parties prenantes majeures, usager·es et institutions ou délégataires, à l'instar de la MEL et d'Ilévia. Si des contacts ont tenté d'être établis avec les acteurs mentionnés, l'absence de réponse ou de coïncidences des calendriers, n'a pas permis de poursuivre cet objectif. Aussi, comme expliqué, un questionnaire à destination des agent·es Ilévia a été réalisé, mais malgré une plus grande simplicité à entrer en contact avec ces acteurs, celui-ci n'a pas obtenu suffisamment de réponses, et le manque de temps ainsi que la nécessité de prioriser les éléments de la recherche, n'ont pas permis de poursuivre les efforts. Néanmoins, les relations à établir entre différents niveaux d'acteurs paraissent importantes pour la suite des événements. En effet, celles-ci permettraient, outre de voir si l'expertise d'usage est prise en compte ou d'ouvrir cette possibilité afin que les politiques publiques se nourrissent de cette expertise, de répondre à tout ou partie des questions des usager·es restées en suspens, alors que ceux-ci s'estiment lésés en termes d'informations. C'est, par exemple, le cas des questions soulevées, en entretiens comme lors des ateliers participatifs, sur les consignes que reçoivent les conducteurs relativement à la gestion des incivilités ou encore sur la distribution des plans de transports qui n'est plus automatique.

Dès lors, en plus des pistes d'amélioration induites par l'apprentissage de nouvelles méthodes et un temps de recherche contraint, l'expérience partagée des personnes rencontrées ainsi que le retour réflexif sur la démarche de recherche, permettent de rendre compte de perspectives intéressantes pour la poursuite de la recherche, avec pour horizon, des objectifs, si ce n'est d'émancipation, de regain de pouvoir d'agir individuel et collectif.

3.3.2. De l'expertise d'usage au pouvoir d'agir

La reconnaissance et la pleine intégration de l'expertise citoyenne aux transformations du territoire ainsi qu'à l'évolution des mobilités à Roubaix, ancre alors nécessairement cette recherche et ses perspectives dans une dimension critique de la participation citoyenne et de ses enjeux. Si, les outils de la participation sont pluriels *a fortiori* dans les communes de plus de 80 000 habitants avec les conseils de quartier, et que ce processus est né dans les quartiers à partir de mobilisations populaires relatives à des transformations influençant l'évolution des modes d'habiter des personnes concernées - ce qui fut le cas avec le renouvellement urbain à l'Alma Gare dans les années 1970 (Talpin, 2020), il semble qu'à plusieurs égards, alors que les outils de la participation doivent constituer un moyen d'apprentissage entre les individus par la mise en relation des savoirs et des savoir-faire de citoyens et d'experts, "le grand partage" entre experts/profanes et gouvernants/gouvernés persiste (Cossart et Talpin, 2015). En témoignent les nombreuses incompréhensions dont nous ont fait part les enquêté-es et l'ensemble des participant-es aux ateliers. De fait, arguer en faveur de la réciprocité entre le savoir académique et les autres formes de savoirs, c'est présupposer qu'il n'y a pas de véritables co-constructions des politiques publiques (Ferrand, 2013) ou du moins, pointer du doigt le problème qui réside dans la convocation des citoyens ordinaires au seul titre "d'experts de leur quotidien" (Sintomer, 2008). En plus des objectifs démocratiques, ce sont alors des objectifs scientifiques qui se dessinent par la reconnaissance et la prise en compte réelle de différents niveaux de savoirs complémentaires (Callon *et. al.*, 2001). Autrement dit, l'expertise d'usage pourrait et devrait dépasser le rôle qui la cantonne au simple avis consultatif. Il en va plus largement d'une remise en question des subjectivités individuelles et collectives homogénéisées et au prise avec des rapports de domination (Guattari, 1989). En effet, pour le philosophe Félix Guattari, les subjectivités individuelles et collectives sont produites et transformées par les individus et l'action à quelque chose de libérateur, voire qui relève de l'émancipation individuelle et collective. Dès lors, afin de resingulariser l'individu et de créer de nouvelles modalités de l'être-en-groupe, il est important de créer de nouvelles *praxis* dont la recherche en sciences humaines et sociales, mais aussi l'architecture et l'urbanisme, font partie (Guattari, 2013). En ce sens, même si comme nous l'avons évoqué, l'*empowerment* individuel ne va pas toujours de pair avec l'*empowerment collectif* (Cossart & Talpin, 2015), les conditions générées par les méthodes de la recherche-action participative s'inscrivent dans cette imbrication de l'individu et du collectif qui invente de nouveaux champs des possibles à partir de situations vécues structurant les modes d'habiter. C'est pourquoi, il est pertinent de poursuivre cette dynamique. Pour ce faire,

même sans parler à ce stade d'émancipation individuelle et collective, car celles-ci ne dépendent pas uniquement de la recherche, mais d'aspects systémiques de la société, il est important de structurer le regain de pouvoir d'agir.

En ce sens, et puisque le groupe est apparu comme une échelle de réflexion pertinente au regard des attentes de l'association Attac et des ateliers qui ont eu lieu, *a fortiori* avec le groupe du Secours populaire, il convient d'inscrire cette démarche de recherche-action participative collective dans la durée. À titre d'exemple, les deux ateliers organisés avec le Secours populaire ont permis de constituer un groupe et d'initier une habitude qui, faute de temps, n'a pas pu se poursuivre sur le moment, mais qui, au vu des partenariats et de l'engouement perçu, peut rapidement se remettre en place. Il s'agira alors de réfléchir collectivement aux échéances les plus pertinentes et à l'évolution des thématiques abordées. En ce sens, et afin de veiller à ne pas creuser d'écart entre les différents niveaux de connaissance et de participation, il sera également pertinent d'insuffler des dynamiques de formation et d'autoformation proches des logiques d'éducation populaire chères à Attac. Par ailleurs, au regard de l'important maillage d'acteurs associatifs ou non et des thématiques pertinentes, comme l'impact des vulnérabilités relatives à la santé ou à la précarité sur les mobilités et les modes d'habiter, il est tout à fait possible d'envisager la création de groupes de travail plus précis. Par exemple, il pourrait s'agir de groupes de travail sur l'accessibilité aux transports avec des acteurs issus des associations de personnes en situation de handicap ou l'Hôpital Victor Provo, sans pour autant oublier la question des handicaps de situation et la nécessité de sensibiliser un plus large public. Dès lors, la constitution d'un ou plusieurs groupes dans la durée, avec une place laissée aux nouvelles arrivées et aux aléas, permettra notamment de faire reconnaître ce ou ces groupes, en tant que tel auprès des pouvoirs publics. De plus, les boussoles de la motilité, notamment à travers l'accent mis sur la dimension intentionnelle ou subie de la mobilité et de l'immobilité, et de la visée émancipatrice, devrait permettre de statuer de fait sur l'agentivité réelle des personnes concernées. Autrement dit, il est nécessaire de faire en sorte que cette démarche, inscrite dans la durée, ne regagne pas les rangs du simple avis consultatif. L'important étant également d'ouvrir le champ des possibles à travers les thématiques plurielles qui entourent les mobilités et structurent les modes d'habiter de tout un chacun.

Conclusion

Si la recherche-action participative et la mobilisation autour des usages du territoire ainsi que des pratiques de mobilité à Roubaix ne demandent qu'à être poursuivies, le présent travail s'achève sur le constat de la nécessité d'inscrire dans la durée ce processus collectif avec pour objectif la visibilisation d'un ensemble d'enjeux scientifiques et démocratiques promouvant l'expertise d'usage, comme savoir émancipateur contribuant à l'amélioration des modes d'habiter individuels et collectifs. Par conséquent, il est temps de rappeler la problématique qui a orienté ce projet et de voir si, comme nous l'espérons, nous avons su lui donner un sens en soulevant un certain nombre de réflexions et en lui apportant des éléments de réponses concrets. La problématique qui a animé ce travail de recherche est la suivante : *En quoi les croisements entre aptitudes individuelles, spécificités socio-territoriales, dont l'offre de mobilité en apparence suffisante à Roubaix fait partie, et déplacements réels est-il à l'origine des modes d'habiter roubaisiens ? Que nous disent ces modes d'habiter du droit à un accès égal à la mobilité et du pouvoir d'agir local ?*

La première partie a posé les jalons de la recherche-action participative en explicitant son historique à travers un double contexte de mobilisation, mobilisation pour la gratuité des transports en commun dans l'agglomération lilloise et mobilisation contre la suppression de lignes de transports dans le quartier Moulin-Potennerie à Roubaix, et en mettant en lumière les attentes de cette recherche, son cadrage ainsi que son organisation avec les différentes parties prenantes. Aussi, la réalisation d'un diagnostic territorial nécessaire à la compréhension du contexte général de la recherche, a permis, d'une part de mettre en lumière une historicité territoriale et un maillage d'acteurs fort sur lesquels pouvaient en partie reposer l'enquête, et d'autre part, de révéler la pleine inscription du territoire roubaisien dans un contexte d'inégalités socio-territoriales à l'échelle de son agglomération et de son versant nord-est, comme en son sein-même. Ces inégalités, se traduisant notamment par un taux de bas revenu élevé (45% de la population roubaisienne vivant sous le seuil de pauvreté) et par un inégal accès aux aménités environnementales, interrogent alors, dans un contexte de changement climatique et de transition écologique auxquels sont attelées des mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre produit par les véhicules motorisés, l'évolution de l'offre de transport et son accessibilité. Dès lors, la première partie rend compte d'un croisement des données, sociales, économiques et environnementales, qui influencent déjà et tendent à influencer, les mobilités et les modes d'habiter compris comme "manières de pratiquer, de penser, de dire, de vivre les différents espaces, territoires et lieux qu'habitent les individus et les groupes, sans nécessairement y vivre au quotidien" (Massot & Orfeuill, 2005).

Ces croisements, ainsi que leurs manières de structurer les mobilités et les modes d'habiter, sont développés dans le deuxième chapitre du mémoire grâce à l'analyse des données obtenues par l'intermédiaire des outils méthodologiques adoptés au cours de la recherche. Ainsi, cette partie témoigne de modes d'habiter différenciés et complexes, au croisement entre aptitudes individuelles (dont des vulnérabilités prégnantes notamment en matière de santé), offre de mobilité et déplacements effectifs, que permettent de visualiser les idéaux-types développés. Cependant, si les vulnérabilités, économiques, sociales et relatives à la santé, sont importantes et structurantes des pratiques ou expériences de mobilité, comme des usages du territoire et des modes d'habiter, loin des clichés sur l'immobilité nécessairement subie par les personnes vulnérables ou perçues comme tel, cette partie introduit les questions relatives au pouvoir d'agir individuel et collectif. En effet, le concept de motilité, en mettant l'accent sur la dimension intentionnelle ou subie de la mobilité et de l'immobilité, contribue ici à mettre en lumière l'agentivité, ou les agentivités différenciées, grâce aux critères que sont notamment, la connaissance plus ou moins précise du territoire et de ses enjeux, les problèmes de mobilité soulevés par les enquêté-es et des stratégies mises en place pour y pallier. À cela, s'ajoutent les propositions d'amélioration de l'offre de mobilité faites par les enquêté-es et apparaissant dans le dernier chapitre du mémoire. En ce sens, ces profils d'usager-es du territoire et expériences de mobilité dégagent une appréhension globale du territoire et de ses enjeux sur lesquels peut reposer la suite de la recherche et de la mobilisation.

En ce sens, la troisième et dernière partie a permis de formuler des propositions concrètes d'amélioration de l'offre de mobilité à partir des observations formulées par les personnes rencontrées et de leur vécu. Ces pistes d'amélioration révèlent alors une agentivité rationnelle induite en partie par la nécessité et témoignent d'une expertise d'usage, qu'il implique non seulement de reconnaître, mais également d'aider à transformer en pouvoir d'agir. Cet objectif pouvant être impulsé par Attac et ses partenaires actuels ou en devenir, repose alors en majeure partie sur l'existant grâce à l'identification d'un panel d'acteurs et de groupes pré-constitués dotés d'agentivités complémentaires, avec lesquels il est possible d'agir. Ainsi, dans un contexte de développement du paradigme participatif et de nouvelles controverses, techniques et environnementales notamment, l'expertise d'usage doit dépasser le rôle d'avis consultatif auquel elle est encore trop souvent cantonnée. Dans cette visée et dans l'intention de poursuivre l'ensemble des objectifs fixés par Attac et ses partenaires, pour une part, outre des zones d'ombres qu'il reste à éclaircir, cette partie met en lumière des éléments structurants porteurs de réflexions, à l'instar des liens entre vulnérabilités économiques ou situations de handicap et handicaps de situation ou encore, mobilités et modes d'habiter. Pour une autre part, cette partie témoigne de l'importance

d'inscrire ces dynamiques participatives dans la durée afin de créer de véritables espaces d'*empowerment* et d'ouvrir le champ des possibles.

Dès lors, cette recherche-action participative montre à plusieurs égards que les modes d'habiter se façonnent au croisement entre différents facteurs dont les aptitudes individuelles et les spécificités socio-territoriales sont parmi les plus structurantes, ici, sur un territoire roubaisien emprunt à un fort taux de pauvreté, à un maillage associatif prédominant et à une offre de transport en apparence suffisante. En effet, les récits de vie, affirmés par un ensemble de nécessités et de contingences, à l'instar des habitudes, des activités quotidiennes ou régulières, des parcours familiaux et de vulnérabilités très prégnantes dans cette enquête, entrent en confrontation avec et sont accompagnées par, les réalités socio-territoriales dont l'offre de mobilité fait partie intégrante. Ces croisements génèrent des déplacements effectifs et participent des modes d'habiter. Si ces modes d'habiter sont multiples, un idéal-type roubaisien foncièrement tourné vers le centre-ville, les grands lieux d'aménités, à l'image du parc Barbieux et l'ensemble du versant nord-est, est intéressant à souligner. En ce sens, même si l'offre de mobilité roubaisienne est somme toute intéressante par ces tracés, des impensés subsistent et des pistes d'amélioration, pas uniquement matérielles, peuvent être envisagées à l'échelle de Roubaix, comme à l'échelle du bassin de vie ou "roubaix élargi" évoqué, tout en composant avec les apports des nouvelles mesures en cours ou à venir. Ces pistes d'amélioration émanant d'expériences concrètes, la recherche nous invite d'une part, à porter un regard critique sur le droit à un accès égal à la mobilité, comme offre de mobilité qui peine encore à se croiser positivement avec les aptitudes individuelles et les nécessités, et d'autre part, à interroger la prise en compte institutionnelle plus large de l'expertise d'usage qui est pourtant réelle.

Enfin, hasard du calendrier, mais preuve s'il en fallait que les enjeux de mobilité sont d'actualité à Roubaix comme dans le reste de l'agglomération cette recherche s'inscrit dans un contexte, estival et de rentrée, de mécontentement généralisé par rapport au service rendu par le délégataire Ilévia (Nord Éclair, 9 août 2024 ; France Info, 9 septembre, 2024) . Ce mécontentement exprimé par les usager-es comme par les élus⁴⁰, est engendré par des incompréhensions liées aux travaux et aux adaptations des horaires qui en découlent, mais également par de nombreuses pannes et incidents techniques qui impactent alors de fait, les mobilités quotidiennes et les modes d'habiter. À cela, s'ajoute une pétition lancée en juillet 2024 demandant le remboursement des abonnements en raison de la baisse de la qualité du service. En ce sens, il est d'autant plus pertinent de faire reconnaître l'expertise

⁴⁰ Plusieurs élus, à l'instar d'Olivier Caremelle (Maire délégué PS de Lomme), de Martine Aubry (Maire PS de Lille) et de ses adjoints, ou encore du groupe écologiste siégeant au conseil régional des Hauts-de-France, ont écrit des courriers adressés à Damien Castelain, président de la MEL, et à la direction d'Ilévia, afin de dénoncer la situation et son impact sur les usager-es des transports.

d'usage et de porter la question des modes d'habiter, leur structuration croisée et la manière dont ils sont influencés par les évolutions du territoire, dans la poursuite des recherches et mobilisations sur les mobilités à Roubaix, comme dans l'agglomération lilloise, avec les usager-es, mais également avec un panel d'acteurs nécessaires à ce changement de paradigme scientifique et démocratique.

Bibliographie & Webographie

Agence Nationale de la Cohésion des Territoires. (Septembre 2021). "[Les conseils citoyens : vademecum pour l'élu local.](#)" ANCT.

Angle d'ATTAC. "[Roubaix : quartiers pour la gratuité des transports.](#)" Radio Campus Lille.

Berroir, S., Delage, M., Fleury, A., Fol, S., Guérois, M., Maulat, J., Raad, L. & Vallée, J. (2017). Mobilité au quotidien et ancrage local dans les espaces périurbains. *Annales de Géographie*, n°713.

Bertrand, D. (2013). "Les quartiers prioritaires au prisme des enjeux de la mobilité durable : bouger plus, bouger mieux ?" *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, 58, p. 38-40. DOI : <https://doi.org/10.3917/cdsu.058.0038>

Boutique des Sciences de l'Université de Lille. (2023). [Une recherche participative en réponse à la demande sociale.](#)

Bouzouina, L., Havet, N. & Pochet, P. (2016). "Résider en zus influe-t-il sur la mobilité quotidienne des actifs : Une analyse économétrique à partir de l'enquête Ménages déplacements de Lyon (2006)." *Revue économique*, n° 67, p. 551-580. DOI : <https://doi.org/10.3917/reco.673.0551>

Callon, M., Lascoume, P. & Barthe, Y. (2001). *Agir dans un monde incertain : essai sur la démocratie technique*. Seuil.

Chevalier, M., J., & Buckles, J., D., (2008). [SAS² : Guide sur la recherche collaborative et l'engagement social.](#) ESKA.

Collectif Degeyter. (2017). *Sociologie de Lille*. La Découverte.

Collectif Rosa Bonheur. (2019). *La Ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*. Éditions Amsterdam.

Correira, M., Huet, D. & Rossi, C. (12 août 2023). "Inégalités climatiques : comment les riches accaparent les espaces verts." Mediapart.

Cossart, P. & Talpin, J. (2015). *Lutte urbaine. Participation et démocratie d'interpellation à l'Alma-Gare*. Éditions du croquant.

de Briant, V. (2023). "Collectivités territoriales et environnement – 2022." *Revue juridique de l'environnement*, n°48, p.661-673.

Dupuy, G. (1999). *La dépendance automobile : symptômes, analyse, diagnostic, traitements*. Anthropos.

EHESP & a-urba (co-dir.) (2020). [Guide Isadora](#). *Clef 6 : Mobilités actives et PMR*. p. 133-169.

Féré, C. & Zobèle, D. (2013). "Quel potentiel d'accès à l'emploi en transport collectif depuis les quartiers : Zoom sur les agglomérations de Lyon et de Saint-Étienne." *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, n° 58, p. 14-15. DOI : <https://doi.org/10.3917/cdsu.058.0014>

Ferrand, C. (2013). "Le croisement des savoirs et des pratiques, source de renouveau pour la démocratie." *Le sujet dans la cité*, n°4, p.56-67. DOI : <https://doi.org/10.3917/lsdlc.004.0056>

Fol S., (2010). "Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité", *Regards sociologiques*, n° 40, p. 27-43.

Fol, S., Miot, Y. & Vignal, C. (dir.). (2014). *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*, Villeneuve d'Ascq, Presse universitaire du Septentrion. DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergegeo.26828>

France Info. (9 septembre 2024). "[Ilévia : une rentrée qui rime avec galère pour les usager-es du métro lillois.](#)"

Guattari, F. (1989). *Les Trois Écologies*. Galilée.

Guattari, F. (2013). Qu'est-ce que l'écosophie ? "Pour une refondation des pratiques sociales", p.489-509, Lignes pochés/Imec.

Géoconfluences, "[Mobilités douces, modes doux, transport faiblement carboné](#)", glossaire du site, 2023 [2021].

Géoconfluences, "[Transfert modal, report modal](#)", glossaire du site, 2020.

Gorz, A. (2018). "L'idéologie sociale de la bagnole." (1973). *Ecologie et politique*. Arthaud. p.135-148.

Guillon, B. (2008, 10-11 janvier). "Quel type de responsabilité sociale associer à la notion de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ?". 5e congrès de l'ADERSE. Grenoble.

INSEE. (2024). "[Dossier complet : commune de Roubaix \(59512\).](#)"

Juste, N., Meissonnier, J. & Richer, C. (2020). "Mobilités quotidiennes des résidents des quartiers prioritaires en France : l'influence des unités urbaines." *Revue canadienne des sciences régionales*, vol. 43, n°2, p. 20-31. DOI : <https://doi.org/10.7202/1083290ar>

Kaufmann, V. (2002). *Re-Thinking Mobility : Contemporary Sociology*. Ashgate.

Kaufmann, V. (2019). "Entretien : mobilités, ancrages et inégalités. Actualité du concept de motilité", *Urbanités*, #11 / Bouger en ville. [En ligne]. <https://www.revue-urbanites.fr/11-kaufmann/>

L.A. Coalition. (2016). [A Lille, Transpole et la loi Savary font disparaître la mutuelle des fraudeurs.](#)

La Mutuelle des Fraudeurs. (2011). "[La Mutuelle des Fraudeurs c'est quoi ?](#)"

Le Breton, E. (2013). "La mobilité, dernier verrou de la géographie prioritaire: État des lieux et enjeux." *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, n°58, p.8-10. DOI : <https://doi.org/10.3917/cdsu.058.0008>

Massot, M. & Orfeuil, J. (2005). "La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale." *Cahiers internationaux de sociologie*, n°118, p.81-100. DOI : <https://doi.org/10.3917/cis.118.0081>

MEL. "[SDIT : Projet de nouvelles lignes de tramway Lille et sa couronne.](#)"

MEL. "[Extramobile : le tramway de Lille et sa couronne.](#)"

Meissonnier, J. (2016). "Le pôle d'échanges multimodaux comme lieu d'attente : nœud des problèmes rencontrés en situation de handicap psychique, cognitif ou mental ?" *Espaces Populations Sociétés*, [En ligne]. DOI: <https://doi.org/10.4000/eps.6298>

Mengue-Topio, H., Bachimont, F., & Courbois, Y. (2017). "Influence des stimuli sociaux sur l'apprentissage de l'utilisation des transports en commun chez les personnes avec une déficience intellectuelle." *Revue suisse de pédagogie spécialisée*, n°3, p. 7-13. DOI : <https://doi.org/10/32172>

Millot, G. (2019). "Boutique des sciences. La recherche à la rencontre de la demande sociale." *Revue Projet*, n°373. DOI : <https://doi.org/10.3917/pro.373.0097>

Morel-Brochet, A. & Ortar, N. (2014). "La fabrique des modes d'habiter : hommes, lieux et milieux de vie ?" L'Harmattan. DOI: <https://doi.org/10.7202/1024911ar>

Neveu, C. (2004). "Une « petite fabrique de territoire » : quartiers et citoyenneté à Roubaix." *Ethnologie française*, 34, p. 59-66. DOI : <https://doi.org/10.3917/ethn.041.0059>

Noble, J. (2015). "L'insécurité personnelle dans les transports en commun." *Déviance et Société*, n°39, p.343-364. DOI : <https://doi.org/10.3917/ds.393.0343>

Notre-environnement. (2021). [Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.](#)

Notre-environnement. (2023). [Impacts de la circulation des véhicules particuliers.](#)

Voix du Nord. (14 avril 2019). "[Il n'y a plus d'arrêt de bus pour le collège Lebas et la piscine Lesaffre.](#)"

Nord Éclair / Voix du Nord. (29 février 2024). "[A Roubaix, l'impact social de la ZFE pourrait être considérable.](#)"

Nord Éclair / Voix du Nord. (3 juillet 2024). "[Zones à faibles émissions dans la métropole de Lille "des personnes n'ont pas les moyens de racheter un véhicule."](#)

Nord Éclair / Voix du Nord. (9 août 2024). "[Sur le réseau Ilévia : la lutte contre la fraude est loin du compte.](#)"

Nord Éclair / Voix du Nord. (9 août 2024). "[Ligne 2 : bientôt le retour à la normale, ligne 1 : moins de rames.](#)"

Nord Éclair / Voix du Nord. (6 juin 2024). "[Accident mortel à Roubaix : « il aura fallu un mort pour qu'ils rebouchent les trous ».](#)"

Observatoire des villes du transport gratuit. (2022). La gratuité des transports. Une idée payante ? Le Bord de l'eau.

Oppenheim, N. (2013). "Les fonctions socialisantes de la mobilité pour les adolescents de zones urbaines sensibles : différentes manières d'habiter un quartier ségrégué." *Revue internationale EFG*, n°19, p. 1-18. DOI : <https://doi.org/10.7202/1023768ar>

Paquot, T. (2016). *Terre urbaine. Cinq défis pour le devenir urbain de la planète*. La Découverte.

Ramadier, T. (2007). "10. Mobilité quotidienne et attachement au quartier : une question de position ?". Jean-Yves Authier *et al.*, *Le quartier*. La Découverte. p.127-138. DOI : <https://doi.org/10.3917/dec.bacqu.2007.01.0127>

Schoonbrodt, R. (1992). "La ville sur une voie de garage", *La Nouvelle Revue*.

Sintomer, Y. (2008). "Du savoir d'usage au métier de citoyen ?" *Raisons politiques*, n°31, p.115-133. DOI : <https://doi.org/10.3917/rai.031.0115>

Talpin, J. (2020). *Bâillonner les quartiers. Comment le pouvoir réprime les mobilisations populaires*. Éditions les étaques.

Ville de Roubaix. [Conseils citoyens](#).

Weber, M. (1919). *Le savant et le politique*. 10/18.

Index des figures

Figure 1. Carte des terrains d'études identifiés au moment du cadrage du sujet.	14
Figure 2. Tableau du calendrier de la recherche.....	15
Figure 3. Carte du niveau de vie moyen dans l'agglomération lilloise.....	19
Figure 4. Carte des température en surface dans l'agglomération lilloise.....	20
Figure 5. Carte bivariée des vulnérabilités croisées au niveau de vie moyen et aux températures en surface dans l'agglomération lilloise.....	21
Figure 6. Carte du taux de bas revenus déclarés au seuil de 60% à Roubaix (taux de pauvreté).....	23
Figure 7. Carte de la médiane du revenu déclaré par habitant et par an en euros à Roubaix.....	24
Figure 8. Carte d'analyses comparatives entre la médiane du revenu déclaré par an et par habitant en euros à Roubaix et la sectorisation des quartiers prioritaires de la ville (QPV).....	26
Figure 10. Carte d'accessibilité des transports en commun en fonction de la zone de couverture des arrêts et stations dans un rayon de 350 mètres à Roubaix.....	28
Figure 11. Carte de l'accessibilité des arrêts de bus dans un rayon de 350 mètres et principales lignes desservant les quartiers de Moulin-Potennerie et Justice à Roubaix.....	30
Figure 12. Carte de l'accessibilité des arrêts de bus dans un rayon de 350 mètres et principale ligne desservant le Secours populaire de Roubaix (rue Turgot).....	31
Figure 13. Carte des tracés des futures lignes de tramway du pôle métropolitain de Roubaix et Tourcoing à l'horizon 2035.....	33
Figure 14. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des ateliers participatifs	40
Figure 15. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des entretiens semi-directifs.....	42
Figure 16. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des observations.....	43
Figure 17. Tableau des objectifs, difficultés et points forts des questionnaires...	44
Figure 18. Schéma de l'entrée par l'association Attac et contacts qui en ont découlés.....	46
Figure 19. Tableau du femmes et d'hommes par tranche d'âge en fonction de l'entrée par l'association Attac.....	47
Figure 20. Schéma de l'entrée par la Maison des Associations (MDA) et contacts qui en ont découlés.....	48
Figure 21. Tableau du nombre de femmes et d'hommes par tranche d'âge en fonction de l'entrée par l'association Attac.....	49
Figure 23. Schéma des autres entrées empruntées.....	50
Figure 24. Tableau du nombre de femmes et d'hommes par tranche d'âge en fonction de l'entrée par l'association Attac.....	50

Figure 25 : Graphique de répartition des enquêté-es selon leur genre.....	51
Figure 26. Graphique de répartition des enquêté-es selon leur tranche d'âge.....	52
Figure 27. Graphique du croisement entre genre et âge des enquêté-es.....	52
Figure 28. Graphique du nombre d'enquêté-es apparaissant vulnérables et types de vulnérabilité correspondant.....	53
Figure 29. Carte du nombre d'enquêté-es par quartier ou commune d'origine...	54
Figure 30. Carte des tracés proportionnels des lignes de transports en commun les plus fréquentées par les personnes présentes à l'atelier (déplacements vers le Secours populaire et autres déplacements du quotidien).....	56
Figure 31. Carte des trajets importants relevés au cours de l'atelier participatif du 7 juin.....	58
Figure 32. Carte des trajets réguliers et modes de transports utilisés par les personnes présentes à l'atelier du 28 mai.....	59
Figure 33. Carte des contraintes et enjeux de mobilité à Roubaix identifiés par les personnes présentes à l'atelier (22 mai 2024).....	61
Figure 35. Désirs contraints exprimés par les participant-es (28 mai 2024).....	65
Figure 36. Schéma de l'idéal-type 1 et déclinaisons.....	70
Figure 37. Schéma de l'idéal-type 2.....	72
Figure 39. Schéma de l'idéal-type 5.....	77
Figure 40. Schéma de l'idéal-type 7.....	79
Figure 41. Tableau des propositions d'amélioration de l'offre de mobilité sur le territoire roubaisien.....	83
Figure 42. Graphique des tarifs payés par mois et par personne ayant un abonnement Ilévia sur 34 entretiens réalisés.....	93

Glossaire des sigles

ACLJR : Association Culture Loisirs Justice Roubaix

ANCT : Agence nationale de la cohésion des territoires

AP : Atelier(s) participatif(s)

ATTAC : Association pour la taxation des transactions financières et l'action citoyenne

BHNS : Bus à haut niveau de service

CQ : Comité de quartier

CUCS : Contrats urbains de cohésion sociale

ESAT : Établissement et service d'accompagnement par le travail

FAL : Fédération des associations laïques

INSEE : Institut nationale de la statistique et des études économiques

LEC : Lire, écrire, comprendre (association)

MDA : Maison des associations

MEL : Métropole européenne de Lille

MP : Moulin-Potennerie

NSP : Ne sait pas (indique une absence de donnée)

PSH : Personne(s) en situation de handicap

QPV : Quartier prioritaire de la ville

SDIT : Schéma directeur des infrastructures de transports

SPF : Secours populaire français

TSS : Tarification sociale et solidaire

VM : Versement mobilité

ZFE : Zones à faibles émissions

ZFE-m : Zones à faibles émissions mobilité

ZUS : Zones urbaines sensibles

DANGER, Nastassya, 2024, **Mobilités et expertise d'usage : une analyse des modes d'habiter roubaisiens au prisme des croisements entre aptitudes individuelles, spécificités socio-territoriales et déplacements effectifs.**

Institut d'Aménagement, d'Urbanisme et de Géographie de Lille, Université de Lille, Campus Cité Scientifique, mémoire de fin d'études du Master UA, CoMUA, 111 pages + Annexes (p.112-264)

Mots clés : Mobilité - Modes d'habiter - Recherche-action participative - Expertise d'usage - Pouvoir d'agir

Key words : Mobility - Modes of dwelling - Participatory Action Research - User Expertise - Empowerment

Résumé : Les nouvelles mesures environnementales, comme l'ensemble des politiques en matière de mobilité et d'aménagement du territoire ou les travaux qui en découlent, ont un impact considérable sur les mobilités quotidiennes et tendent à modifier tout ou partie des modes d'habiter compris comme, manière d'être au territoire par des pratiques, des usages, des connaissances, des discours et le développement de stratégies, qui font entrer différents lieux et espaces dans le quotidien des personnes en fonction des choix, des nécessités et des contingences. En ce sens, interroger les mobilités c'est nécessairement les replacer dans un contexte social, économique et territorial dans lequel elles évoluent, sans omettre l'ensemble des vécus individuels et collectifs. En effet, les modes d'habiter se trouvent au croisement entre aptitudes individuelles, spécificités socio-territoriales et déplacements effectifs. C'est pourquoi, ce mémoire de fin d'étude propose, à partir d'une demande sociale émanant de l'association Attac Roubaix-Tourcoing et de ses partenaires locaux conduisant à la réalisation d'une recherche-action participative, d'appréhender les modes d'habiter roubaisiens à travers une analyse des mobilités quotidiennes. Habitudes de déplacements, problèmes rencontrés lors de ces déplacements, propositions d'amélioration de l'offre de mobilité et impact des aptitudes individuelles - dont les vulnérabilités relatives à la santé et aux difficultés financières sont prégnantes dans un territoire avoisinant les 45% de taux de pauvreté - sont abordés. Ces enjeux révèlent des agentivités rationnelles ainsi qu'une expertise d'usage collective à valoriser et à encourager afin de remettre les enjeux d'égal accès à la mobilité et de pouvoir d'usage au cœur des décisions territoriales.

Abstract : New environmental measures, like mobility ones and urban planning policies and the work that stems from them, have a considerable impact on daily mobility and tend to modify all or part of modes of dwelling, understood as a way of being in the territory through practices, uses, knowledge, discourse and the development of strategies that bring different places and spaces into people's daily lives according to choices, needs and contingencies. In this sense, examining mobility necessarily means placing it in the social, economic and territorial context in which it evolves, without omitting all the individual and collective experiences. Indeed, modes of dwelling are at the crossroads between individual aptitudes, specific socio-territorial characteristics and real mobilities. That's why this master thesis, based on a social request from the Attac Roubaix-Tourcoing association and its local partners which allows us to produce a participatory action research, deals with the understanding of the way people live in Roubaix through an analysis of daily mobility. Travel habits, problems encountered, proposals for improving the mobility offer and the impact of individual abilities - including vulnerabilities relating to health and financial difficulties, which are prevalent in an area with a poverty rate of around 45% - are all mentioned. These issues reveal rational agentivities as well as a collective user expertise that should be developed and encouraged in order to put the issues of equal access to mobility and empowerment back at the heart of territorial decision-making about mobilities.