



ANALYSE

“Les gens veulent pouvoir vivre dignement LÀ OÙ ILS SONT”

Quelles sont les racines du mouvement des Gilets jaunes ? Dans *Métropole et éloignement résidentiel*, Éric Charmes analyse l'extension de l'aire métropolitaine de Lyon, la dépendance à la voiture de ses habitants et leur éventuelle précarité énergétique. *Propos recueillis par Fabien Fournier*

En lisant votre livre, on a l'impression qu'il a été écrit à la suite du mouvement des Gilets jaunes. Estimez-vous que les médias, les politiques et les chercheurs sont passés à côté de la précarité énergétique grandissante de ceux qui s'étaient éloignés des centres urbains ?

Ce travail a été mené en partenariat avec la Métropole de Lyon, dans le cadre d'un programme national de recherche appelé Popsu. Le sujet du livre a été choisi avant le mouvement des Gilets jaunes, en lien avec les préoccupations de la Métropole. La précarisation qui est en partie à l'origine de ce mouvement était déjà connue. En 2005, le géographe Lionel Rougé a soutenu une thèse qui s'appelait "Les captifs du périurbain". Le problème avait aussi été analysé par les spécialistes des transports, notamment

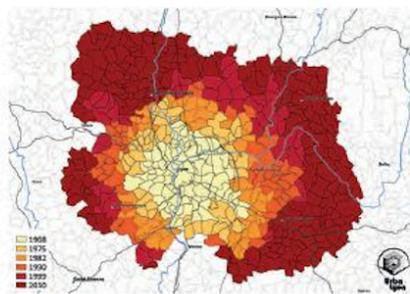
au Laet [laboratoire Aménagement Économie Transports] à Lyon. Les Gilets jaunes ont participé à ce que les médias et les responsables politiques prennent conscience du coût de la mobilité, de la dépendance automobile, et des problèmes que cela pose aux ménages modestes.

Pourquoi ces néo-proprétaires partent-ils habiter si loin ? Le facteur prix joue, mais ne pourraient-ils pas se loger dans du collectif dans des communes encore accessibles, par exemple Pierre-Bénite, Saint-Priest ou l'est de Villeurbanne ? N'y a-t-il pas aussi une désaffection des métropoles ?

L'éloignement, ce ne sont pas seulement des ménages venus de la métropole de Lyon et qui accèdent à la propriété. Ils représentent par exemple 20 à 25 % du marché autour de La Tour-du-Pin. Ce sont aussi des personnes originaires du secteur. Celles-là deviennent éloignées non pas en déménageant mais en cherchant du travail à proximité de Lyon. La métropolisation, c'est aussi cela. Ensuite, pour répondre à votre question, il faut regarder le marché immobilier. Qu'est-ce qui est moins cher ? Un appartement de 180000 euros dans des secteurs peu cotés ou une maison individuelle ? Dans les années 2010, vous pouviez trouver dans des villages autour de La Tour-du-Pin un terrain à 50000 euros et

avoir pour 70000 euros une maison en parpaings hors d'eau hors d'air, à finir soi-même. Dans ce cas, vous constituez votre capital de vos mains. Le problème est que vous êtes alors éloigné des grandes zones d'emploi. Si vous gagnez 2500 euros par mois et que vous avez deux enfants, une fois déduits les mensualités du prêt, les frais fixes et les coûts de déplacement, le reste à vivre rend votre famille quasiment pauvre. Les fins de mois peuvent être très difficiles. Un divorce ou une longue maladie peuvent être une catastrophe. Les gens le vivent très mal. D'autant que

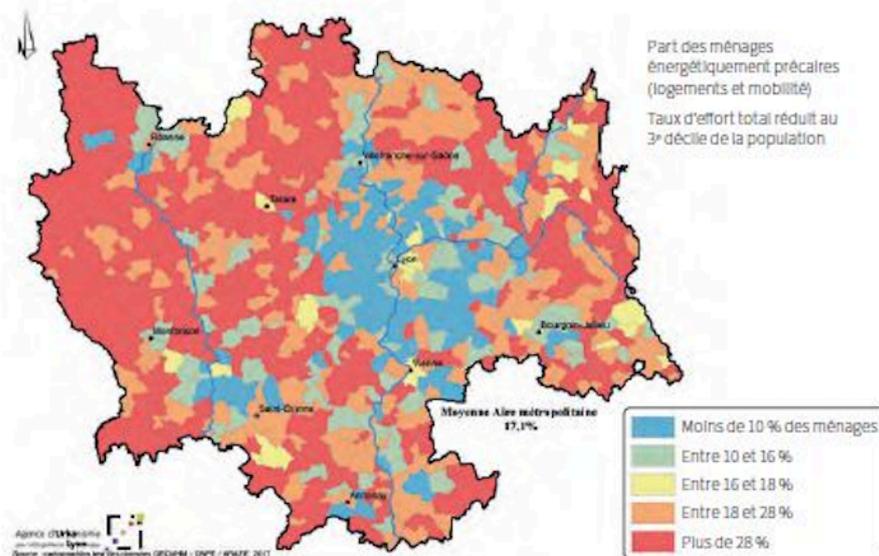
Extension de l'aire urbaine de Lyon entre 1968 et 2010. La Tour-du-Pin, Bourgoin-Jallieu, Ambérieu-en-Bugey et Villefranche en font partie. Tarare et Vienne en sont proches.



leur mode de vie est souvent stigmatisé parce qu'ils polluent avec leur voiture et qu'ils participent à l'artificialisation des sols...

La piétonnisation des cœurs de métropole, l'entrée en vigueur de zones à faibles émissions (interdisant les véhicules les plus polluants), voire de péages urbains, ne vont-elles pas exacerber les tensions, donnant le sentiment qu'on refuse à ces gens l'accès aux centres-villes ?

C'est clairement un sujet sensible. Comme avec la hausse des taxes sur l'essence avant le mouvement des Gilets jaunes, il y a une tension entre les questions sociales et les questions environnementales. Tout le monde n'a pas la même capacité d'acheter un véhicule performant énergétiquement. Cela ne concerne d'ailleurs pas seulement les habitants des périphéries, mais aussi des villes. Cette politique pose question. D'une manière générale, les ménages aisés habitent plutôt dans les métropoles, où ils peuvent se déplacer à vélo et ont à disposition des réseaux performants de transport en



commun, soit des modes de déplacement moins coûteux et moins émissifs de gaz à effet de serre. Ce n'est pas le cas de ceux qui habitent plus loin.

La distance devient la variable d'ajustement, disent les agents immobiliers. Crémieux trop cher, les candidats à l'accession poussent plus loin. Ne prennent-ils pas désormais en compte la présence de gares ? Ce qui réduirait leur dépendance à la voiture...

Oui, les gares jouent un rôle. Mais il faut parfois être motivé... Le fonctionnement des dessertes ferroviaires n'est pas toujours très performant. Tout dépend des secteurs, et beaucoup d'efforts ont déjà été faits, mais la qualité du service reste limitée par rapport au métro. Il faudrait une politique plus volontariste. On pourrait développer l'urbanisation autour des gares, organiser le rabattement vers elles. Et pas seulement en voiture avec des parkings-relais mais aussi à vélo, surtout si en plus on peut le mettre dans le train...

Vous soulignez la difficulté

pour les communes qui reçoivent ces habitants d'organiser des transports efficaces vers les pôles d'emploi. La solution passe-t-elle par une prise en charge supérieure des Départements ?

Le vélo pourrait contribuer à la mobilité dans les territoires peu denses, d'autant qu'on peut parcourir des distances substantielles en vélo électrique. Mais pour cela il faut développer des réseaux dédiés encore plus qu'en ville, car, sur les routes départementales, les voitures et les camions roulent vite. Or de tels réseaux coûtent cher et les capacités financières des communautés de communes sont sans commune mesure avec celles de la Métropole de Lyon. Elles manquent aussi d'ingénierie et de légitimité politique. Une structure qui pourrait intervenir, c'est le Département, qu'on

n'a eu de cesse de déshabiller au fil du temps. Il me semble qu'il pourrait redevenir un acteur majeur de l'aménagement du territoire, surtout si on le transforme en une sorte d'intercommunalité, sur le modèle des métropoles.



Éric Charmes est directeur de recherche en études urbaines et urbanisme à l'École nationale des travaux publics de l'État (Université de Lyon) et membre du laboratoire de recherche interdisciplinaire Ville Espace Société.

