

UNIVERSITE IBN ZOHR

Faculté des Sciences Juridiques

Economiques et Sociales

THESE DE DOCTORAT

SOUS LE THEME

**Les transports urbains et la justice
sociale:**

**Analyse des inégalités de déplacements et
les effets redistributifs des transports
urbains**

ENCADREE PAR:

Ahmed Rhellou

PREPAREE PAR :

Cheikh Mohamed Maoulainine

(بسم الله الرحمن الرحيم)

«...وَهَلْ أَتَاكَ نَبَأُ الْخَصْمِ إِذْ تَسَوَّرُوا الْمِحْرَابَ (21) إِذْ دَخَلُوا عَلَى دَاوُدَ فَفَزِعَ مِنْهُمْ قَالُوا لَا تَخَفْ خَصْمَانِ بَغَى بَعْضُنَا عَلَى بَعْضٍ فَاحْكُم بَيْنَنَا بِالْحَقِّ وَلَا تُشْطِطْ وَاهْدِنَا إِلَى سَوَاءِ الصِّرَاطِ (22) إِنَّ هَذَا أَخِي لَهُ تِسْعٌ وَتِسْعُونَ نَعْجَةً وَلِيَ نَعْجَةً وَاحِدَةً فَقَالَ أَكْفُلْنِيهَا وَعَزَّنِي فِي الْخِطَابِ (23) قَالَ لَقَدْ ظَلَمَكَ بِسُؤَالِ نَعِجَتِكَ إِلَى نِعَاجِهِ وَإِنَّ كَثِيرًا مِنَ الْخُلَطَاءِ لَيَبْغِي بَعْضُهُمْ عَلَى بَعْضٍ إِلَّا الَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ وَقَلِيلٌ مَا هُمْ وَظَنَّ دَاوُدُ أَنَّمَا فَتَنَّاهُ فَاسْتَغْفَرَ رَبَّهُ وَخَرَّ رَاكِعًا وَأَنَابَ (24) فَغَفَرْنَا لَهُ ذَلِكَ وَإِنَّ لَهُ عِنْدَنَا لَزُلْفَى وَحُسْنَ مَآبٍ (25) يَا دَاوُدُ إِنَّا جَعَلْنَاكَ خَلِيفَةً فِي الْأَرْضِ فَاحْكُم بَيْنَ النَّاسِ بِالْحَقِّ وَلَا تَتَّبِعِ الْهَوَى فَيُضِلَّكَ عَنْ سَبِيلِ اللَّهِ إِنَّ الَّذِينَ يَضِلُّونَ عَنْ سَبِيلِ اللَّهِ لَهُمْ عَذَابٌ شَدِيدٌ بِمَا نَسُوا يَوْمَ الْحِسَابِ (26) « 38- سورة ص الآيات (21-26).

« Connais-tu l'histoire de ces deux plaideurs qui escaladèrent le prétoire (38.21) et s'introduisirent auprès de David qui en fut saisi de frayeur? Ne crains rien, lui dirent-ils, nous sommes deux plaideurs. L'un de nous a agi iniquement envers l'autre. Départage-nous en toute justice et sans partialité ! Guide-nous vers le droit chemin ! (38.22) Cet homme est mon frère, déclara l'un d'eux. Il possède quatre-vingt-dix-neuf brebis et moi je n'en ai qu'une. Il m'a demandé de la lui céder pour compléter son troupeau, et j'ai dû m'incliner devant son insistance. (38.23.) Ton frère, répondit David, a effectivement commis une injustice, en te demandant ta brebis pour l'ajouter à son troupeau.» Un grand nombre d'associés n'hésitent pas à se léser les uns les autres, excepté ceux qui croient en Dieu et font le bien. Mais, hélas ! Ces derniers sont fort peu nombreux ! Et David pensa que Nous le mettions à l'épreuve dans cet exemple. Il implora alors le pardon de son Maître, se prosterna et se repentit 38.24». **Saint Coran Sad Versets 38.21– 38.24.**

« ...La sphère sociale est aussi fondamentale que le domaine économique pour les chantiers de développement que Nous conduisons et dont Nous assurons le suivi in situ, à travers le Royaume.

Dans ce cadre, Nous considérons que le renforcement de la justice sociale est un élément clef de Notre doctrine du pouvoir. Nous appelons donc le gouvernement à conforter davantage cette démarche qui est déjà nettement bien affirmée. Il lui appartient, à cet effet, d'accorder la priorité, dans les politiques sociales de l'Etat, aux catégories sociales et aux régions accusant le plus de déficit.

C'est dire qu'il est impératif de redresser les politiques suivies jusque-là et de réajuster tous leurs mécanismes et leurs champs d'intervention, sans jamais se départir des exigences d'équité, de rationalisation et d'efficacité. Il faut faire preuve d'imagination et d'ingéniosité pour mettre au point des solutions innovantes. Il faut également agir avec audace et responsabilité, sans jamais céder à des velléités politiciennes, ni aux tentations d'instrumentalisation populiste des choses. » Extrait du discours de SM le Roi Mohammed VI à la Nation, à l'occasion du 10-ème anniversaire de l'accession du Souverain au Trône.

Remerciements

Mes remerciements s'adressent d'abord à mon directeur de thèse Ahmed Rhellou qui a suivi de près l'avancée de mes recherches, du mémoire de licence jusqu'à cette thèse. Je tiens à lui exprimer toute ma reconnaissance pour m'avoir donné la chance de publier et par là même de m'initier à la recherche. Je le remercie également pour ses précieux conseils tant du point de vue heuristique que pratique et pour le temps qu'il m'a consacré. Je remercie enfin les membres du jury qui m'ont fait l'honneur de leur présence pour la soutenance. Je tiens à témoigner ma plus vive reconnaissance aux rapporteurs pour avoir accepté de juger de la valeur de ce modeste travail.

Je remercie l'équipe des enquêteurs en particulier El Baillal, mes remerciement vont aussi aux, Kattab, laache et à tous ceux qui ont aidé de près ou de loin dans l'aboutissement de ce travail.

Mes grands remerciements vont aussi à ma famille (grande et petite), pour leur encouragement ce travail n'aura pas vu le jour sans leur motivation.

Dédicaces :

A la mémoire de mon père....

Et à toi maman.

ملخص

النقل الحضري والعدالة الاجتماعية: دراسة للفوارق في التنقلات و الآثار التوزيعية لنظام النقل الحضري ثم الولوجية كمعيار أساسي لدراسة الفوارق الاجتماعية –

تعتبر دراسة الفوارق الاجتماعية مدخلا أساسيا لتحقيق العدالة الاجتماعية لكن هذه الدراسة ظلت إلى أمد قريب تقتصر على العناصر السوسيوديموغرافية والاقتصادية مرجئة الحركية الفردية والتنقلات الحضرية ثم دور الولوجية في تحفيز هذه التفاوتات أو حصرها. كل ذلك بالرغم من كون المدن أصبحت تشكل الفضاء المفضل من طرف الأسر للعيش إذ توسعت المدن وامتدت للمجال الشبه الحضري ما فرض على الأسر والأفراد الزيادة في التنقلات ومضاعفة الطلب على خدمة النقل الحضري هذه الخدمة التي تتميز بكونها لا تطلب لذاتها وهو ما يدفعنا لإعادة السؤال حول الفوارق الاجتماعية بصيغة أخرى: لماذا بالرغم من كون النقل الحضري يعتبر خدمة بسيطة إلا أنه يعتبر من بين الخدمات الأكثر إنتاجا للفوارق الاجتماعية؟ ثم ما الذي تعنيه الولوجية بالمجال الحضري ولم يعطى لها هذه الأهمية في تحليل الفوارق المجالية داخل المجال الحضري؟

تهدف الأطروحة الحالية إلى وضع الأصبع على عدد من العناصر الضرورية لفهم الترابط المنطقي ما بين النقل الحضري والفوارق الاجتماعية عبر دراسة لواقع الحال بالمدن المغربية انطلاقا من عدة بحوث وإحصاءات أهمها البحث الوطني حول الاستهلاك والبحث الوطني حول مستوى المعيشة، ثم يرمي إلى إمطة اللثام عن دور الولوجية في مضاعفة الإحساس بالتمييز داخل المجال الحضري ليجيب عن أهم العناصر الواجب توفرها في السياسة العمومية الخاصة بالنقل الحضري من أجل تدارك العجز الاجتماعي ومحاولة تطبيق مبادئ العدالة الاجتماعية ولعل أهمها مساواة الحظوظ Egalité des chances ومساواة الموارد Egalité des ressources في أفق تنزيل المساواة في الحقوق Egalité des Droits.

Résumé / Les transports urbains et la justice sociale: Analyse des inégalités de déplacements et les effets redistributifs des transports urbains

Il est peu de questions qui suscitent autant de discussions et de controverses dans la société que celle des inégalités. Si tous les acteurs s'accordent à reconnaître que trop d'inégalités peut remettre en cause la cohésion sociale, par contre les avis divergent en ce qui concerne, tant les moyens à mettre en œuvre pour réduire celles-ci, que les instruments pour les mesurer. Mais, l'étude des inégalités sociales est essentiellement rattachée aux profils socioprofessionnels (position dans le cycle de vie, statut professionnel...) ou au niveau de ressources des ménages. Or, les caractéristiques socioéconomiques des individus/ménages conduisent à des différenciations sociales et à des inégalités en termes d'accès aux modes de déplacements ou de motorisation ou encore des contraintes de la mobilité individuelle. Pour s'affirmer ou réussir, l'homme moderne doit être mobile, c'est du moins une demande, une exigence forte qu'appelle aujourd'hui sa socialisation. Face à une telle nécessité, les individus se révèlent inégaux, De là résultent des problèmes d'équité et de justice qui peuvent être considérés comme un des premiers enjeux de la mobilité urbaine. Ce travail essaie de traiter la question de la justice sociale en relation avec les transports urbains en vue d'une meilleure appréhension de l'état des lieux des inégalités de déplacement des citoyens dans les villes marocaines à partir d'un certain nombre d'enquête et statistiques, en insistant sur le rôle de l'accessibilité comme notion fondamentale dans l'atténuation ou l'aggravation du sentiment d'exclusion dans le périmètre urbain. La ville de Laâyoune en illustre l'exemple.

Mot clés : la justice sociale, les théories de la justice, le welfarisme, Rawls, égalité des chances, analyse et mesure des inégalités, les inégalités de déplacement, effets redistributifs, transports urbains, accessibilité,

Summary / Urban transport and social justice: Analysis of inequalities in travel and distributional effects of urban transport

There are few questions that elicit as much discussion and controversy in society than inequality. If all players agree that too much inequality can undermine social cohesion, by cons opinions differ regarding both the means to implement to reduce them, as instruments for measure. But the study of social inequality is essentially linked to socio-professional profiles (position in the life cycle, professional status ...) or in household resource. However, the socioeconomic characteristics of individuals / households lead to social differences and inequalities in access to the movement patterns or engine or the constraints of individual mobility. To affirm or succeed, modern man must be mobile, it is at least one application, a strong requirement called for by today's socialization. Faced with such a necessity, people are proving unequal Hence result the problems of fairness and justice that can be considered one of the first issues of urban mobility. This work attempts to address the issue of social justice in relation to urban transport to a better understanding of the inventory of the inequalities of urban travel in the Moroccan cities from a number of survey and statistics, emphasizing the role of accessibility as a fundamental concept in mitigation or aggravation of the feeling of exclusion in the urban area. The city of Laayoune in the example illustrates. Key words: social justice, theories of justice, welfarism, Rawls, equal opportunities, analysis and measurement of inequality, the inequality of movement, distributive impacts, urban transport, accessibility,

Sommaire :

SOMMAIRE :	5
INTRODUCTION GENERALE :	9
INTRODUCTION CHAPITRE I	21
CHAPITRE I	20
LES DIFFERENTS CONCEPTS DE JUSTICE SOCIALE : CONTROVERSE SUR LA NOTION ET CRITERES DE LA JUSTICE ET EMERGENCE DE LA JUSTICE DISTRIBUTIVE	20
SECTION I : LES DIFFERENTS CONCEPTS DE JUSTICE SOCIALE	25
SECTION II : FONCTION D'UTILITE COLLECTIVE, CRITERES UTILITARISTES ET CRITERE D'EFFICIENCE DE JUSTICE SOCIALE	33
SECTION III : LES THEORIES WELFARISTES DE JUSTICE ET LEURS CRITIQUES	40
CONCLUSION DU CHAPITRE I :	52
INTRODUCTION CHAPITRE II	55
CHAPITRE II : LES THEORIES DE LA JUSTICE DISTRIBUTIVE	55
SECTION I : L'EGALITE DES RESSOURCES	61
SECTION II : L'EGALITE DU DOMAINE DU CHOIX	83
CONCLUSION DU DEUXIEME CHAPITRE:	108
CONCLUSION DES DEUX CHAPITRES I ET II:ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
INTRODUCTION CHAPITRE III	114
CHAPITRE III : INEGALITES ET APPROCHES DE MESURES DE L'INEGALITE	114
SECTION I : INEGALITES, DEFINITIONS ET TYPOLOGIE	120
SECTION II : APPROCHES DE MESURES DE L'INEGALITE	125
SECTION II : LA JUSTICE SOCIALE: UNE MULTIPLICITE D'ACCEPTIONS ET MESURES CONTRADICTOIRES DES INEGALITES	150
SECTION III : LES INEGALITES EN MATIERE DE TRANSPORTS URBAINS ET LA NOTION DE L'ACCESSIBILITE	156

CONCLUSION DU CHAPITRE III :	183
INTRODUCTION CHAPITRE IV	186
CHAPITRE IV : ANALYSE DES INEGALITES DE MOBILITE ET LES EFFETS REDISTRIBUTIFS DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN : CAS DES VILLES MAROCAINES	186
SECTION I : ANALYSE DES INEGALITES DE MOBILITE CAS DES VILLES MAROCAINE	187
SECTION II : EFFETS REDISTRIBUTIFS DU SYSTEME DE TRANSPORT	6
SECTION III : RECOMMANDATIONS POUR AMELIORER L'ACCESSIBILITE ET REDUIRE LES INEGALITES DE MOBILITE :	16
CONCLUSION DU CHAPITRE IV:	20
INTRODUCTION CHAPITRE V	23
CHAPITRE V : LES INEGALITES DE MOBILITE DANS LA VILLE DE LAAYOUNE	23
SECTION I : PRESENTATION DE L'ESPACE URBAIN DE LAAYOUNE	26
SECTION II : LA GESTION DE L'OFFRE DES TRANSPORTS URBAINS ET DES DEPLACEMENTS URBAINS.....	34
SECTION III : ETUDE DU TRANSPORT URBAIN A LAAYOUNE	2
CONCLUSION DU CHAPITRE V:	21
CONCLUSION GENERALE :	23
BIBLIOGRAPHIE :	29
ANNEXES :	44
TABLE DES TABLEAUX	56
TABLE DES FIGURES :	57
TABLE DES MATIERES	59

Introduction générale :

La justice sociale ou l'équité ou encore un ensemble de concept tel l'égalité des chances, inégalités sociales, inégalités spatiales...etc, sont aujourd'hui très répandus dans la littérature économique que dans les discours des politiciens ou décideurs ils sont toutefois les slogans de toutes les manifestations et réclamations des mouvements sociaux dans tous les pays notamment aux pays du Maghreb. Or le débat sur l'équité relève de la philosophie morale. Derek Parfit remarque à la fin de son *Reasons and Persons* (1984) que cette discipline, au moins dans sa version non-religieuse, est la plus jeune et la moins avancée de toutes les sciences.

Depuis le début de l'humanité jusqu'aux années 60 du dernier siècle, occupait peu de place dans l'intérêt des philosophes, à peine quelques personnes lui ont consacré leur vie. Ceci s'explique d'une part par le fait que, pendant les premières décennies du vingtième siècle, les philosophes moraux se sont concentrés sur la méta-éthique. Puisque d'autre phénomènes animent leurs réflexions, ils ne se posaient pas la question de savoir si telle situation (sociale) était moralement acceptable ou tel acte était bon, mais ils se posaient des questions sur la nature du langage moral ou le statut des intuitions morales. D'autre part, pour nombre d'auteurs qui se situent dans la philosophie continentale, la question de l'équité était liée à une vision marxiste sur la société.

Non seulement la philosophie morale ne fait que commencer, mais en plus, ce domaine est susceptible de progresser. La discussion sur la justice distributive est exemplaire à cet égard. Le débat sur l'équité (ou la justice distributive) a essentiellement été développé sous l'influence réciproque de la philosophie analytique, de la théorie économique, et, dans une moindre mesure, des autres sciences sociales. Ceci ne doit pas étonner car plusieurs facteurs peuvent susciter l'intérêt des économistes pour la justice distributive. S'il existe un lien entre le degré d'inégalité économique et la croissance, la question de l'allocation optimale des biens, des revenus et des richesses peut difficilement être traitée sans référence

aucune à un cadre normatif¹. D'autre part, l'existence d'une branche de la théorie économique que l'on appelle welfare economics - même si les présupposés méthodologiques de cette discipline en limitent le domaine d'application - pointe vers la question de la justice.

En outre, l'intérêt des économistes pour la question de la justice ou de l'équité est facilité par la spécificité des questions de justice dans l'ensemble des questions éthiques. La philosophie morale peut mettre l'accent sur les conséquences d'un acte, sur le caractère intrinsèquement bon ou mauvais de cet acte, ou bien sur le caractère vertueux ou vicieux de la personne qui le commet. Dans la mesure où la justice est une vertu des institutions, on peut faire l'économie d'un débat sur les intentions de l'acteur ou la valeur morale de ses actes. La question de la justice sociale est spécifique, puisqu'elle permet de faire abstraction de la question de la responsabilité (B. Williams, 1985, p. 164-65)². Par conséquent, une partie du chemin au moins semble a priori accessible à un raisonnement plus formel.

Bref, l'équité revient donc à traiter différemment les gens différents de manière à compenser les inégalités de position initiale pour aller vers plus d'égalité réelle. L'équité se réfère aux principes de justice sociale en vigueur dans la société.

Cette notion de justice sociale constitue l'un des enjeux sous-jacent de l'équité. Parlant d'un tel concept, on constate que certains manuels proposent deux différentes méthodes pour définir une telle notion. Il y en a ceux, qui donnent une définition générale, mais la plupart renoncent à le faire et déclinent alors les définitions de diverses conceptions de la justice.

D'une part, parmi les manuels qui donnent une définition de la justice, nous retiendrons tout d'abord l'exemple du manuel Bréal³. La définition citée est la suivante : « *La justice sociale est un idéal fondé sur des principes précisant ce qu'est une répartition équitable (ou juste) des ressources matérielles ou symboliques (revenus, biens et services, honneur) d'une société. Toute approche de la justice sociale se réfère à un système de valeurs. Il s'agit de définir ce qui doit être distribué,*

¹ Cf. S.-C. KOLM (1972, pp. 12-13). KOLM conclut : "le problème de justice est essentiel, omniprésent et inévitable".

² Bien entendu, ces questions se posent à un autre niveau. Voir les développements dans le premier et deuxième chapitre.

³ Dictionnaire étymologique latin, Hachette et cie., 1906

comment et à qui » (Bréal page 198-199). La lecture d'un tel passage permet de constater qu'il ne s'agit pas d'une définition. Tout au plus d'une tautologie : la justice sociale précise ce qui est juste. Alors, qu'on ne dit rien des « valeurs » qui fondent la justice sociale.

Une autre définition qui a été adopté par le manuel Hachette et qui est encore plus contestable : « *La réduction des inégalités et le plus large accès aux biens jugés fondamentaux définissent la justice sociale* » (Hachette, page 181). Qu'est-ce qu'un « large accès » ? Que sont les « biens fondamentaux » ? Et surtout, la justice est définie par un processus « la réduction des inégalités » ce qui n'a guère de sens car c'est en fonction d'une norme de justice que l'on décide de réduire ou pas (et dans des proportions à définir) le degré d'inégalité.

Avec le manuel Bordas, on retrouve une définition tautologique (est juste ce qui est équitable) et l'introduction d'une assimilation entre justice sociale et justice distributive : « *Ensemble des normes qui définissent la répartition des ressources entre les membres d'un groupe dans le but que celle-ci soit plus équitable (justice distributive)* » (Bordas, page 175).

On entend par justice sociale, un idéal au regard duquel on juge de la situation existante en ce qui concerne la répartition du pouvoir, du prestige, du revenu, du patrimoine, etc. Mais quel est cet idéal ? Il est indispensable de le préciser. Une réponse simple existe : est juste ce qui est égal et la justice sociale est donc un principe qui conduit à privilégier et à promouvoir l'égalité. Aucun manuel n'a adopté une telle perspective. Or cette dernière serait particulièrement féconde, elle conduirait à s'interroger sur « l'égalité de quoi ? », et elle introduirait l'étude des concepts d'équité et d'égalité. Une telle approche permettrait d'établir un lien entre le concept de justice et le concept d'égalité (qui constitue un élément central pour les sociétés démocratique) et aussi de poser la question des domaines dans lesquels ces sociétés décident de promouvoir l'égalité.

D'autre part, les manuels qui ne donnent pas de définition générale du concept de justice sociale, se contentent généralement d'une définition de la justice distributive et de la justice commutative. Les définitions proposées sont contestables et ne permettent pas une approche rigoureuse des formes de la justice sociale.

Premièrement, le manuel Magnard propose les définitions suivantes : « *Justice sociale : elle peut être soit distributive (chacun doit recevoir en fonction de ses besoins), soit commutative (chacun doit recevoir l'équivalent de ce qu'il a versé)* » (Magnard, page 210). Définir la justice distributive par le fait que chacun doit recevoir en fonction de ses besoins est évidemment inexact et cela pour la simple raison que les « besoins » sont illimités par définition, donc il est clair qu'on arrivera jamais à voir comment on pourrait satisfaire ce principe de justice. Quant à la justice commutative, elle est définie de façon particulièrement obscure. On peut penser que les auteurs font référence à la protection sociale. Mais dans ce cas, on est dans le champ de la justice corrective et non de la justice distributive.

Ensuite, les définitions proposées par le manuel Nathan ne sont pas moins surprenantes : « *Justice commutative : justice fondée sur l'égalité des droits et des devoirs. Justice distributive : justice fondée sur l'idée d'une distribution en fonction du mérite* » (Nathan P. 269). On voit mal quelle justice pourrait reposer sur autre chose que sur l'égalité des droits, la définition de la justice commutative n'est donc pas satisfaisante. Quant à l'idée de « *mérite* », elle ne suffit pas à rendre compte de la justice distributive : par exemple peut-on parler de mérite quand les profits d'une société sont distribués aux actionnaires proportionnellement au nombre d'actions qu'ils détiennent ? Il s'agit pourtant là, indiscutablement, d'une manifestation de la justice distributive. Ce même manuel indique par ailleurs : « *Justice commutative : échange de droits et de devoirs fondé sur l'égalité. Justice distributive : répartition exercée par une autorité et fondée sur le mérite* » (Nathan, page 258). On voit ici donc, que la définition de la justice commutative est en fait la définition de la justice sociale en général. Par contre, la définition de la justice distributive fait référence à l'existence d'une autorité manifestant là encore une confusion entre justice distributive et justice corrective.

Enfin, le manuel Bordas propose la définition suivante « *la justice distributive, c'est-à-dire la justice relative à la distribution des revenus* » (Bordas, p. 185). Outre qu'il ne s'agit pas d'une définition mais on se contente juste à indiquer le domaine d'application de cet aspect de la justice, la formulation est contestable puisque la justice distributive peut s'appliquer aussi à la distribution du patrimoine, des honneurs, etc.

Les théories récentes de la justice sociale, comme celle d'Amartya Sen, mettent l'accent sur l'autonomie des personnes, leur capacité à maîtriser leur destin. Il ne s'agit donc pas seulement de rendre les gens heureux ou riches, mais de leur donner les moyens de choisir ce qu'ils souhaitent vivre. Cette approche semble correspondre assez bien à notre vision contemporaine de ce qui est important dans l'épanouissement personnel, la réalisation de soi-même. Dans cette perspective, la situation des plus défavorisés est déplorable non seulement parce qu'ils sont pauvres, mais aussi parce qu'ils sont soumis à l'autorité d'autrui (au travail, ou dans les démarches administratives), confinés dans des zones désagréables, enfermés dans leur identité d'origine et exclus du jeu social, trop incertains du lendemain pour élaborer des projets etc.... A l'inverse, les privilégiés combinent des revenus confortables avec une grande indépendance et souvent l'exercice de l'autorité, une totale liberté de mouvement, une grande aisance dans les relations sociales, et une sécurité leur permettant de planifier leur vie ou de prendre des risques calculés.

Donc on peut dire que, la justice distributive est celle qui assure « l'égalité proportionnelle ». Par exemple, les salaires perçus par deux individus qui ont la même qualification et qui travaillent avec la même intensité mais dont le temps de travail est différent doivent être proportionnels au temps de travail pour que la justice distributive soit assurée. Dans le modèle de concurrence parfaite, la répartition fonctionnelle des revenus est proportionnelle à la contribution des facteurs à la production (rémunération à la productivité marginale), la justice distributive y est donc assurée. Comme on trouve une telle justice distributive dans les systèmes sociaux méritocratiques où l'accès aux positions sociales n'est déterminé que par les qualités personnelles des individus.

Alors que, la justice corrective est celle qui consiste pour une collectivité ou une autorité à modifier, dans un sens conforme à un principe de justice, la répartition des revenus, des patrimoines, des positions sociales, telle qu'elle résulte du fonctionnement de la société. Comme par exemple, la répartition des revenus dans une économie de marché dépend de la dotation initiale en facteurs de production. Si le marché est parfaitement concurrentiel, la justice distributive est assurée, mais « l'égalité proportionnelle » atteinte, peut être jugée insatisfaisante par la collectivité à travers bien sure des choix politiques. Par exemple on peut modifier la dotation initiale en facteurs de production (impôt sur l'héritage, accès au capital humain, etc.)

ou redistribuer ex-post les revenus pour réduire l'inégalité par l'imposition par exemple des impôts sur le revenu ou le patrimoine et versement de prestations sociales.

La justice sociale est certes, un paradigme une vertu mais les inégalités sociales et spatiales sont un constat. Il est peu de questions qui suscitent autant de discussions et de controverses dans la société que celle des inégalités. Si tous les acteurs s'accordent à reconnaître que trop d'inégalités peut remettre en cause la cohésion sociale, par contre les avis divergent en ce qui concerne, tant les moyens à mettre en œuvre pour réduire celles-ci, que les instruments pour les mesurer.

L'économiste est parmi d'autres spécialistes des sciences sociales appelé à donner son avis sur des questions aussi diverses que: (i) l'inégalité des revenus est-elle l'unique déterminant de classement ? (ii) l'inégalité des rémunérations a-t-elle augmenté au cours des trente dernières années? (iii) a-t-elle influencé ou est elle influencée par le système de localisation des activités en ville ? Qu'en est il des inégalités spatiales au sein de la même ville? (iv) l'accessibilité est elle une nouvelle forme des inégalités? (v) l'augmentation des inégalités est-elle également répartie dans la population ou touche-t-elle tel groupe social plutôt que tel autre? (vi) les inégalités de revenus que l'on observe aujourd'hui trouvent-elles leurs origines dans les inégalités des rémunérations du travail ou plutôt dans les inégalités des revenus du patrimoine ou encore dans une meilleure accessibilité ou vice versa?

Les réponses aux questions précédentes nécessitent que l'on précise le concept d'inégalité – qu'est-ce que l'inégalité – et que l'on définisse des mesures de l'inégalité appropriées. Le concept d'inégalité – qui peut varier dans le temps et entre les cultures – est précisé par les propriétés que doivent satisfaire les mesures de l'inégalité. Pfefferkorn R.¹(1999, p.127) définit une inégalité sociale comme « le résultat d'une distribution inégale au sens mathématique de l'expression, entre les membres d'une société, des ressources de cette société, due aux structures mêmes de cette société et faisant naître un sentiment d'injustice au sein de ses membres ».

¹ PFEFFERKORN Roland & BIHR Alain, « Déchiffrer les inégalité » Syros-La Découverte, 2e édition, Paris, 1999

On distingue ainsi, les propriétés de nature éthique ou normative, qui font intervenir des jugements de valeurs, et les propriétés de nature plus technique, qui sont davantage liées à des considérations pratiques.

Les sciences humaines et sociales commencent à s'intéresser aux inégalités d'accès aux biens et aux aménités de la ville. L'objet est de comprendre, dans les processus de ségrégation, plus finement des mécanismes de mise à distance sociale et de séparation physique des individus.

Toutefois, la littérature est relativement restreinte en ce qui concerne les inégalités de chances entre les individus et les inégalités d'accès aux activités de service aux ménages.

Si de tels travaux se développent, c'est parce que la conception de la pauvreté et de mise à distance sociale de certaines catégories sociales jusqu'alors envisagée occulte un ensemble de ressources et d'activités de la ville auxquels les populations les plus démunies n'ont pas ou peu d'accès, alors qu'elles en expriment le besoin d'accès comme tous les individus. L'accès plus ou moins aisé aux activités de la ville, pour les individus mis à distance sociale, peut tout aussi bien accroître ou compenser le déficit de ressources dont ces derniers peuvent avoir besoin au quotidien.

Les modes de vie et les pratiques sociales déterminent l'usage des activités, biens et services de la ville que font les individus. En considérant les modes de fonctionnements des individus, l'analyse des modes de vie des individus est révélatrice des possibilités qu'ils ont d'accomplir leurs besoins d'accès aux activités de reproduction sociale du quotidien. un mode de vie est l'identité de la pratique au sein d'un ensemble d'individus. Il définit la pratique comme la façon dont les individus organisent, dans le temps et l'espace, leurs usages de biens et les formes caractéristiques de la vie quotidienne. Plus largement, les modes de vie représentent le signe de l'intériorisation individuelle des fonctionnements associés à la position dans un groupe social. Ainsi, les individus participent à la prise en considération des pratiques et situations sociales de leur groupe social d'appartenance. Mais, cette participation se réalise avec des capacités stratégiques inégales.

Mais une inégalité sociale ne correspond pas toujours à une discrimination, et quelle est donc la différence entre inégalité sociale et discrimination ? Une inégalité sociale correspond à une différence de situation des individus en raison des ressources qu'ils détiennent (éducation, revenus, capital social, etc.) ou de pratiques (santé, logement, situation d'emploi, etc.) qui peuvent être classées hiérarchiquement.

Une discrimination est une différence de traitement fondée sur un critère illégitime et donc prohibé (âge, sexe, handicap, etc.). Les discriminations produisent des inégalités, mais les inégalités ne sont pas uniquement la conséquence de discriminations.

En pratique, il est souvent difficile de déchiffrer ce qui relève de la discrimination entre des individus du fait de certaines de leurs caractéristiques et ce qui relève des inégalités entre leurs milieux sociaux d'origine. Par exemple, si les femmes sont plus souvent au chômage que les hommes, cela tient d'une part à une discrimination à l'embauche mais aussi à une inégalité de niveau de qualification ; le taux de chômage est plus élevé pour les peu diplômés. Les deux effets se cumulent. De même, les femmes sont en moyenne moins payées que les hommes car elles subissent des discriminations, mais aussi parce qu'elles s'orientent vers des filières moins rémunératrices, qu'elles exercent plus souvent en temps partiel, et que le poids des tâches domestiques et familiales freine leur carrière.

On a longtemps mis en avant les inégalités sociales et sous-estimé les discriminations. Aujourd'hui, c'est l'inverse : la lutte contre les discriminations a volé la vedette à la lutte contre les inégalités, souvent au nom de la "diversité". L'accent mis sur les discriminations a tendance à masquer les mécanismes sociaux qui produisent les inégalités.

L'identification de quelques coupables de discriminations ne doit pas cacher le problème plus général des inégalités sociales, dont la responsabilité incombe à l'ensemble de la société. Au nom de la "flexibilité", la "diversité" s'accommode par exemple très bien de la précarité dans les entreprises qui pénalise les femmes et les personnes d'origine modeste, premières victimes des discriminations. Le discours public officiel en matière de lutte contre les discriminations n'empêche de tenir compte de la difficulté d'accès aux différents services publics par des citoyens qui

souffre d'une mobilité réduite ou qui sont en difficulté de déplacements surtout avec le processus de la métropolisation des villes marocaine, aujourd'hui ce constat affirme l'existence des inégalités sociales, mais on doit s'assurer que cela ne débouche pas sur une discrimination comme ce fut le cas en France lors des émeutes sociales.

A ce titre, l'égalité des chances d'accès aux biens de la ville s'affiche de plus en plus comme un enjeu primordial des acteurs de l'action publique. Cela est dû, entre autres, à l'observation de la croissance des inégalités entre les individus et de la persistance, si ce n'est l'aggravation, des processus de ségrégation. En effet, Avec l'étalement urbain, la notion de proximité a perdu sa dimension physique au profit d'une dimension plus temporelle.

Les « vitesses différenciées » d'accès aux lieux modifient en effet les accessibilités et les relativisent. En guise de rétroaction, les lieux que l'on fréquente ne sont plus toujours les plus proches, et de la même façon, notre sociabilité tend à s'éclater dans la ville. La centralité se déplace, se démultiplie en réseau(x).

Les performances inégales des réseaux de transport et la différenciation des vitesses de circulation associées vont varier le niveau d'accessibilité. Il dépend des performances des réseaux de transport. Dans le même temps, l'accessibilité pose les conditions du déplacement et de la localisation de la population et des activités métropolitaines. En retour, la concentration différenciée des individus et des activités attribue aux lieux une attractivité différente. L'accessibilité est l'élément médiateur entre le système de transport, la mobilité et le système des localisations.

Tous ces éléments nous ont poussé à étudier les effets redistributifs des systèmes de transports urbains, en relation avec les inégalités sociales et spatiales, dans le but de mieux appréhender les différentes interactions entre l'offre des transports urbains et la localisation des activités débouchant sur les pratiques de déplacements courants des usagers de transports urbains. Le présent travail a pour but, outre que l'enrichissement du débat sur la justice sociale et les inégalités sociales, de présenter un cadre d'analyse et de mesure des inégalités en insistant

sur la particularité du territoire en question et des comportements sociaux dans le même territoire.

Ainsi après un survol théorique sur la justice sociale depuis les idées jusqu'aux théories récentes insistants sur des démarches formelles ou pratiques, la question de mesure des inégalités s'avère d'une importance centrale c'est parce qu'il n'y ait d'injustice qu'en présence d'inégalité, (de situation ou de prétention), et le calcul doit être imparti, objectif et global, couvrant ainsi l'actuel et le futur et se référant au différentes approches scientifiques.

La mise en place d'un référentiel de calcul serait souhaitable pour permettre d'avancer l'analyse plus loin en utilisant des données des différentes enquêtes sur le niveau de vie et celles sur la consommation pour montrer l'importance des inégalités constatées en matière des transports urbains surtout qu'il s'agit la de bien intermédiaire, et que l'inégalité s'accroît en transitant par cet itinéraire pouvant générer la discrimination ou l'exclusion.

Le caractère non chiffré de l'inégalité importe aussi ; par ce que le sentiment d'avoir subi une injustice, réelle ou fictif, est nécessaire pour analyser le comportement des usagers, nous compléterons ainsi notre analyse par une enquête qualitative sur les déplacements des usagers des transports urbains dans la ville de Laâyoune en vue de montrer la corrélation entre la localisation, l'accessibilité et la pratique des déplacements courantes en suggérant des réponses à certains dysfonctionnements du système de transport urbain dans cette ville.

Chapitre I

Les différents concepts de justice sociale : controverse sur la notion et critères de la justice et émergence de la justice distributive

Chapitre I

Les différents concepts de justice sociale : controverse sur la notion et critères de la justice et émergence de la justice distributive

PLATON (vers 427-347 avant J.-C.)

CALLICLÈS : «[...] Il est évident, selon moi, que la justice consiste en ce que le meilleur ait plus que le moins bon et le plus fort plus que le moins fort. Partout il en est ainsi, c'est ce que la nature enseigne, chez toutes les espèces animales, chez toutes les races humaines et dans toutes les cités! Si le plus fort domine le moins fort et s'il est supérieur à lui, c'est là le signe que c'est juste.»

Gorgias [483 c-d, trad. M. Canto-Sperber, coll. GF, Flammarion, 1993]

ÉPICURE (341-270 avant J.-C.)

«La justice n'existe pas en elle-même, elle est un contrat conclu entre les sociétés, dans n'importe quel lieu et à n'importe quelle époque, pour ne pas causer et pour ne pas subir de dommages.»

Maximes principales [maxime XXXIII, in Doctrines et Maximes, trad. M. Solovine, Hermann & Cie, 1925]

Thomas HOBBS (1588-1679)

«Là où aucune convention n'a été antérieurement passée, il n'y a pas de droit qui a été transféré, et chacun a un droit sur toutes choses; et, par conséquent, aucune action ne peut être injuste. En revanche, quand une convention est passée, la rompre est alors injuste.»

Léviathan, 1651 [chapitre 15, trad. G. Mairet, coll. «Folio Essais», Gallimard, p. 248]

Introduction chapitre I

Théoriquement, la concurrence garantit l'affectation optimale des ressources. Si l'intervention de l'Etat est, pourtant fréquente dans la gestion de l'activité économique, elle concerne, principalement trois cas : lorsque la concurrence est inefficace, lorsqu'elle est impraticable ou lorsqu'elle est destructrice. Mais est-il du devoir de l'Etat de réduire les inégalités ? Cette question suscite de nombreux débats dans le monde où, d'une part, il existe un large consensus sur l'objectif de réduire les inégalités, mais où, d'autre part, existe une divergence quant aux moyens déployés pour y parvenir. Certains sont partisans d'une intervention accrue de l'Etat dans l'économie, d'autres faisant confiance aux mécanismes de marché, ne demandent que la garantie du bon fonctionnement de ses règles.

Dans le cadre de la répartition d'un bien entre plusieurs entités, la science économique n'apporte que peu d'éléments sur l'équité d'une telle action : l'économie se focalise surtout sur la recherche de l'efficacité, en invoquant le critère de Pareto, mais celui-ci ne dit rien sur l'équité de la distribution. De même, le critère de Hicks-Kaldor, qui propose une conception simple du choix collectif reposant sur l'idée de compensation potentielle, et que l'on trouve à l'œuvre dans les analyses coûts-avantages, lequel principe reste muet sur les modalités pratiques de la compensation à mettre en place, s'agissant de l'équité.

La branche de l'économie qui traite de la question de la répartition équitable de biens entre des agents est l'économie normative dont les fondements viennent principalement de la philosophie morale, et plus particulièrement de ce qu'on appelle les « théories de la justice », qui visent à définir, à l'intérieur d'une société constituée, des règles ou des procédures de redistribution¹ de biens rares et divisibles entre des personnes. Historiquement, ces théories se sont développées en référence à l'individu, qui, suivant les cas, peut avoir des prétentions, des préférences, des besoins différents dont on doit, de manière plus ou moins pertinente, prendre compte. Or certaines politiques publiques consistent à répartir des biens entre des

1 On utilisera indifféremment dans ce travail les termes de redistribution, distribution, répartition, tout en gardant à l'esprit qu'on considère ici un panier divin, et non un problème de distribution d'un bien entre un individu qui l'a produit et des individus bénéficiaires. Il ne s'agit pas ici de considérations pour une gratification individuelle, mais d'une politique de redistribution par la collectivité d'une ressource commune.

entités qui ne sont pas des individus : les permis d'émission négociables, les quotas de pêche, les moyens affectés aux hôpitaux, ou aux universités, etc.

La référence aux théories de la justice pourrait apporter un éclairage à ces questions pratiques, à condition, d'abord de bien cerner les conceptions de l'équité que ces théories développent, d'identifier les caractéristiques des individus auxquels elles se réfèrent, et d'analyser, ensuite les transpositions possibles entre ces raisonnements théoriques et les considérations pratiques du problème posé. Cela permet notamment de déterminer les éléments pertinents lorsque les personnes considérées sont des entreprises, des hôpitaux ou encore des universités, si toutefois, il est légitime d'adopter des raisonnements moraux vis-à-vis de ce type d'entité. Le but de cette première partie étant une revue de la littérature sur les théories de la justice, afin d'en fournir les clés de lecture ; le chapitre premier présentera les différents concepts de justice sociale ainsi que les différents critères de justice y afférents. Une attention particulière est donnée à la justice distributive tout au long de ce chapitre en raison de son importance dans l'analyse de la justice sociale. Or, le terme « justice distributive » n'est pas un terme neutre. Le terme même de « distribution » suggère à la plupart des gens que quelque chose ou qu'un mécanisme utilise un principe ou un critère de façon à fournir un certain nombre de choses. Dans ce processus de distribution de parts, il se peut que certaines erreurs se soient glissées. On peut donc se poser la question de savoir si une *redistribution* devrait avoir lieu; si nous devrions refaire ce qui a déjà été fait une fois, même s'il l'était avec médiocrité.

Selon l'encyclopédie encarta, la justice vient du mot latin *justitia*, qui signifie «conformité avec le droit», «esprit d'équité» (de *jus*, «droit»). Ce qui donne au mot justice trois sens :

1. Juste reconnaissance du mérite et des droits de chacun.
2. Caractère de ce qui est conforme au droit positif (légalité) ou au droit naturel (légitimité).
3. Le pouvoir judiciaire, c'est-à-dire l'ensemble des institutions chargées d'appliquer les lois et de faire respecter le droit positif.

Considérée, dans l'Antiquité, comme la première des vertus cardinales, la justice exige qu'on attribue à chacun ce qui lui est dû. Ainsi, Platon conçoit la justice comme harmonie : harmonie entre les trois classes sociales (philosophes, gardiens, travailleurs) au niveau de la Cité; harmonie entre les trois parties de l'âme (appétit, cœur, raison) au niveau de l'individu. Aristote, quant à lui distingue la justice distributive, qui s'occupe de répartir équitablement les biens et les honneurs dans la Cité, et la justice corrective, qui s'emploie à compenser par des châtiments adaptés les avantages obtenus de façon illicite. Pour Rousseau, la justice, en tant que système de législation, doit avant tout servir au maintien de la liberté et de l'égalité.

En philosophie la justice, est un concept philosophique appelé à régir la vie en société en équité et principe moral prescrivant à l'individu le respect d'autrui. Le terme « justice » possède trois significations distinctes mais corollaires : il désigne un idéal -que ce soit pour une personne ou pour un groupe social-, une norme positive pour une société et une institution.

Actuellement, le concept de justice sociale tient compte de mécanismes de liberté et du rôle de l'Etat dans la régulation des problèmes sociaux.

Les théories de la justice se proposent de définir des règles de répartition juste de biens. Mais comment définir le juste (au sens de moral) ? Traditionnellement sont distingués deux types de théories qui permettent de juger du caractère moral d'une action. D'une part, les théories téléologiques (de télos=fin) présupposent qu'une action est morale si les conséquences concrètes auxquelles elle conduit sont bonnes, d'où le terme de théories « conséquentialistes », également utilisé pour les désigner. Dans ce cas, le bien est défini indépendamment de l'action juste dont la notion est alors dérivée du bien. D'autre part, les théories déontologiques (de deon=devoir) supposent, au contraire, que la notion d'action juste est définie directement en conformité avec le devoir, lequel joue un rôle essentiel dans ces théories et cela donc, indépendamment des conséquences de l'action pour l'individu et pour la société. Une autre distinction entre les théories peut être intéressante : certaines théories s'intéressent aux résultats, sous différentes formes, de la répartition, alors que d'autres mettent essentiellement l'accent sur la procédure qui a été retenue pour mener au résultat : c'est alors la procédure qui garantit la justice du

résultat atteint. On parle alors d'un côté de justice conséquentialiste (dans un autre sens que celui précédemment cité), et de l'autre côté de justice procédurale.

Nous analyserons dans une première section les différents concepts de justice sociale et leurs soubassements issus de la philosophie morale, puis dans un deuxième lieu nous exploiterons les différents critères de justice. Par la suite un arrangement des différentes conceptions de justice en théories s'impose, et l'on analysera dans une troisième section les théories welfaristes¹ de la justice, principalement les critiques adressées au courant utilitariste.

¹ Du mot Welfare : bien être social

Section I : les différents concepts de justice sociale

PLATON (vers 427-347 avant J.-C.)

SOCRATE : « [La justice] veut que l'homme règle bien ses vraies affaires domestiques, qu'il prenne le commandement de lui-même, mette de l'ordre en lui et gagne sa propre amitié.»

La République [livre IV, 443d, trad. R. Baccou, coll. GF, Flammarion, p. 196]

Il existe plusieurs conceptions de la justice sociale. Chacune s'attache à un courant ou groupe de théoriciens mais on distingue historiquement quatre : justice commutative, justice distributive, justice procédurale et justice résultat

I - Justice commutative :

Aristote distingua deux types de justice déterminant la structure de la société : la justice commutative, qui règle les rapports entre les personnes privées, notamment dans les contrats, selon l'égalité arithmétique ; et la justice distributive, directive ou corrective, qui préside aux rapports de la société avec ses membres pour la répartition des biens, des récompenses et des châtiments.

La justice commutative relève d'Adam Smith, Hayek, et les Parétiens (famille de pensée attachée à Pareto). C'est celle qui est liée au bon fonctionnement d'un marché libre et concurrentiel.

Dans une société libre, diverses personnes ont le contrôle de ressources différentes et de nouvelles possessions naissent d'échanges et d'activités volontaires entre les personnes. L'idée de la justice commutative est la notion de justice rattachée au marché, elle est liée au bon fonctionnement d'un marché libre et en concurrence pure et parfaite. Le marché est neutre, pourvu que le jeu de la concurrence pure et parfaite soit respecté. Les individus définissent, donc, librement

les quantités de biens qu'ils consomment et les quantités de services qu'ils détiennent.

L'échange libre est donc juste, selon les tenants de la justice commutative. Cette justice est inscrite dans le seul cadre des échanges équivalents, on compare dans une relation commutative les marchés ; X et Y : $X=Y$ et $Y=X$, on peut donc échanger librement X contre Y.

La justice commutative est une entrée liée au principe du respect des libertés naturelles : droit de la propriété, droit à un toit, à la nourriture. L'Etat doit faire respecter ces droits naturels et doit veiller au bon fonctionnement d'un marché libre. Pour les Classiques, il ne doit pas corriger les inégalités considérées comme justes après l'échange libre.

Refusant toute référence extérieure (à un Dieu transcendant ou aux traditions par exemple), un premier courant a suggéré d'appréhender le caractère juste d'une action en fonction du bien-être qu'elle procure à l'individu (ou aux individus)¹, et l'utilité, conçue comme somme des plaisirs ou des peines de l'agent (interprétation développée dès le XVIIIème par Bentham, puis Mill notamment) ou plus récemment comme satisfaction des préférences (avec les néo-classiques), comme une mesure de ce bien-être : cette hypothèse est au fondement de la thèse welfariste.

II La justice distributive

Le traitement standard de la justice sociale par l'analyse économique consiste souvent à proposer la mise en place de mécanismes redistributifs visant à corriger les inégalités engendrées par les défaillances susceptibles de résulter du fonctionnement spontané des marchés. Plus récemment, la redistribution est également envisagée dans le cadre d'une compensation de l'incidence des inefficacités résultant des effets externes de ce même fonctionnement spontané des marchés. Dans les deux cas, on retrouve l'idée d'une correction du "partage spontané du gâteau".

1 Alexia LESEUR «Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p :3

La justice distributive admet l'existence d'une inégalité originaire, c'est Mills qui fut le premier à prendre en compte ces inégalités. Son approche consiste à distinguer : la liberté commerciale qui est pour lui une condition de l'efficacité économique et de la liberté personnelle où réside le concept de justice. Contrairement à ses successeurs, il considère que ce principe de liberté commerciale est toujours en conflit avec la liberté personnelle à laquelle il donne la primauté. Pour surmonter cette différence, il propose que les individus puissent concurrencer avec les mêmes chances. J. S Mill complète la justice commutative par le principe de l'égalité des chances pour aboutir à une conception distributive de la justice.

La justice distributive tire son origine des travaux d'Adams (1965)¹ et de sa théorie de l'équité. Celle-ci propose que les individus fassent des évaluations cognitives du ratio entre leur apport à l'organisation et ce qu'ils reçoivent de cette dernière². Par la suite, ils comparent ce ratio à d'autres référents. Si l'individu se sent trop récompensé, un sentiment de culpabilité émergera. Si l'individu se sent sous récompensé, un sentiment de colère s'en suivra. Finalement, si l'individu perçoit que la comparaison des ratios est équilibrée, il éprouvera une certaine satisfaction. C'est l'équilibre résultant de la comparaison des ratios qui amènera l'individu à percevoir la distribution des ressources dans son organisation comme équitable.

La justice distributive concerne la répartition³. Or, si l'on veut définir la répartition idéale (ou simplement souhaitable, dans les contraintes que le réalisme nous impose), il faut préciser:

- ce qu'il s'agit de répartir;
- selon quelle règle de partage on veut le répartir;
- qui sont les bénéficiaires de la répartition.

Prenons ces trois questions dans l'ordre. Les débats courants à propos des inégalités suggèrent qu'il s'agit avant tout de répartir le revenu. Mais un instant de réflexion montre que le revenu n'est qu'une dimension parmi d'autres de la situation

¹ Adams, J.S. 1965. « Inequity in social exchange », dans *Advances in Experimental Social Psychology*, L. Berkowitz, (dir.), 2, New York, Academic Press, p. 267-299

² Olivier Doucet, « Mesurer la justice organisationnelle pour mieux comprendre l'effet des jeux politiques » Actes du congrès de l'AGRH en 2004, tome 2, édition ESG -UQAM 2004

³ Marc Fleurbaey « La justice distributive en question », juillet 2001 p 2

économique d'un individu ou d'un ménage, et il faut y ajouter le patrimoine, le temps disponible, l'accès à des biens et services publics divers, parmi bien d'autres choses. En outre, la situation purement économique ignore des aspects plus sociologiques comme le statut, la qualité des relations sociales, l'autorité et le pouvoir, etc. On pourrait même craindre qu'en dressant cette liste on oublie encore l'essentiel: la réalisation de soi-même, l'autonomie psychologique, l'accès à une sagesse de vie. La question n'est donc pas si simple.

Il en va de même à propos de la règle de partage. Déjà, les notions courantes suggèrent deux ou trois directions contradictoires. Le partage égalitaire est une norme naturelle dans bien des contextes (suffrage universel, héritages), mais d'autres règles se rencontrent, notamment la règle de proportionnalité, qui permet de récompenser certaines formes de mérite ou de contribution (salaires aux pièces ou à l'heure, dividendes par action). Par ailleurs il arrive que l'on s'intéresse à une somme globale sans considérer sa répartition (le PIB ou son taux de croissance). Les théories de la justice reflètent cette multiplicité de règles de partage, comme on va le voir ci-après.

Enfin, la question de la population concernée par le problème de répartition est en quelque sorte primordiale, et comporte de nombreux aspects divers. Le bon niveau d'analyse est-il national, régional, mondial? Les groupes sociaux (classes, familles) doivent-ils être ignorés au profit des simples individus? Faut-il tenir compte des générations futures, des animaux?

La justice distributive relève de deux principes :

- La justice résultat ou téléologique qui définit la justice en fonction des conséquences que produit un mode d'organisation de l'économie sur la répartition de la richesse ou du revenu.
- La justice procédurale ou déontologique : définit la justice d'après les règles qui caractérisent l'organisation, qui mettent l'accent sur les mécanismes : même possibilités de gain.

III- Justice procédurale :

Certains auteurs se sont intéressés aux processus menant à l'attribution des ressources plutôt qu'aux résultats de cette attribution. C'est ce courant de recherche qui a mené au concept de justice procédurale.

La justice procédurale concerne la perception de justice en regard des règles et des procédures d'allocation utilisées pour déterminer la rétribution. De façon générale, les auteurs mettent en parallèle la justice procédurale et la justice distributive¹, laquelle fait référence à la perception de justice à l'égard de la rétribution obtenue (i.e. le niveau de la rétribution). La faible capacité d'explication de la justice distributive sur le plan des réactions individuelles, à la suite d'une perception d'injustice, a poussé les chercheurs à porter leur attention sur d'autres aspects de la justice organisationnelle².

Depuis le début des années 2000, le concept de justice procédurale regroupe aussi celui de la justice organisationnelle, la justice interactionnelle, la justice procédurale prévue (formelle) et la justice procédurale concrétisée (informelle). La justice procédurale (ou encore la justice du processus d'allocation) fait référence à la capacité présumée des procédures à convertir adéquatement les contributions des individus en rémunération. Elle concerne l'ensemble des opérations permettant le traitement des contributions.

Deux grandes approches ont marqué l'évolution de cette dimension de la justice. D'abord, Thibaut et Walker (1975)³ ont mené une série d'études expérimentales afin de développer un modèle portant sur la réaction des individus à différents processus de résolution de conflits⁴. Selon leur modèle, le contrôle des

¹ Julie Cloutier, «la justice procédurale: une mesure d'efficacité des pratiques de rémunération», Actes du congrès de l'AGRH en 2004, tome 2, édition ESG -UQAM 2004

² Selon la définition de Folger et Cropanzano (1998) *Organizational justice and human resource management*, Thousand Oaks, CA : SAGE Publications., la justice organisationnelle fait référence aux règles et aux normes sociales qui régissent l'entreprise au plan de la distribution des ressources et des avantages (justice distributive), des processus et des procédures conditionnant cette distribution (justice procédurale) et des relations interpersonnelles (justice interactionnelle). La perception de justice organisationnelle reflète le jugement qu'un individu porte face à un ou à plusieurs de ces trois dimensions.

³ Thibaut, J. et L. Walker. 1975. *Procedural justice: A psychological analysis*. Hillsdale (New Jersey), Lawrence Erlbaum Associates Publishers.

⁴ Julie Cloutier, op cité p : 3

processus et des décisions est au cœur de la perception de justice dans les procédures. La deuxième grande approche provient de Leventhal *et al* (1980)¹. Cet auteur a mis l'accent sur les éléments mêmes du processus plutôt que sur la perception de contrôle de ce dernier. Selon cette théorie, une procédure est juste lorsqu'elle est conforme aux six critères suivants :

- 1) la consistance : l'application des procédures est uniforme entre les individus et à travers le temps ;
- 2) la neutralité : les décideurs sont objectifs et neutres ;
- 3) l'information adéquate : les procédures ne sont pas basées sur des informations erronées ;
- 4) la possibilité de révision : des activités d'appel sont possibles si une injustice est commise dans les procédures de distribution ;
- 5) la représentation : tous les groupes affectés sont entendus; et
- 6) l'éthique : les procédures sont éthiques et morales. Cette approche a été retenue par plusieurs chercheurs en raison de son caractère moins subjectif que la perception de contrôle de Thibaut et Walker (1975)

Ainsi, la justice procédurale tient largement au fait que les informations utilisées pour prendre les décisions reflètent la réalité. Il a été démontré que la possibilité offerte aux individus de fournir eux-mêmes les informations nécessaires à la prise de décision favorisait l'expression d'un jugement favorable à l'égard de la justice procédurale. La perception de justice procédurale est ainsi composée de quatre dimensions : 1) les qualifications présumées des décideurs, 2) les caractéristiques perçues des procédures, 3) la transparence du système, et 4) les procédures d'appel.

Dans la réalité le système de la justice procédurale peut entraîner des inégalités et profiter aux classes aisées. On dit qu'à partir d'une procédure juste, on aboutit à une inégalité de fait. L'exemple que l'on invoque fréquemment est : qu'on peut considérer que le fils de Bill Gate et l'enfant né dans un quartier pauvre aux U.S.A possèdent la même autonomie face aux libres décisions qu'ils doivent prendre? L'égalité procédurale permet en réalité au dominateur de légitimer et

¹ Leventhal, G. S., J. Karuza Jr. et W. R. Fry. 1980. « Beyond fairness: A theory of allocation preferences », dans G. Mikula (dir.), *Justice and social interaction*, New york, Springer-Verlag, p. 167-218.

renforcer sa domination car selon Bourdieu si les faibles se trouvent à arme égale avec les plus forts, ils n'ont pas la possibilité de faire le poids.

Pour un ultralibéral, la justice procédurale peut être acceptable. Parmi les exemples, les libéraux proposent d'adopter un système d'université payant mais assorti de bourses pour les étudiants aux revenus les plus modestes.

IV – Justice résultat :

Parmi les nombreuses typologies qui peuvent être effectuées au sein de la philosophie morale, l'une des plus importantes consiste à distinguer les approches téléologiques des approches déontologiques.

Les premières - dont le nom vient des termes grecs telos (le but) et logos (la science) - se préoccupent, dans le sillage aristotélicien, de définir a priori le bien (bien-être, vie bonne, conception religieuse de la vie...) dont la réalisation doit être poursuivie¹. Les secondes ne se réfèrent pas à la déontologie (de deon qui, en grec, signifie devoir) dans son sens habituel d'éthique spécifique appliquée à une profession (déontologie médicale...), mais constituent le courant aujourd'hui dominant dans le champ de la philosophie politique. Apparue au cours des années 1970 au sein du monde anglo-saxon (notamment grâce à John Rawls), ce courant, qui s'inspire fortement des thèses d'Emmanuel Kant, vise à déterminer ce que l'on ne peut pas faire et, moins souvent, ce que l'on doit faire. Pour Emmanuel Kant, un acte n'est moralement bon que s'il est accompli par devoir ou par respect de la loi, indépendamment de toute satisfaction personnelle. On trouve en effet dans ses *Fondements de la métaphysique des mœurs* les trois propositions suivantes : tout d'abord, pour posséder une valeur morale, une action doit non seulement être conforme au devoir, mais encore être accomplie par devoir ; ensuite, "une action accomplie par devoir tire sa valeur morale non pas du but qui doit être atteint par elle, mais de la maxime d'après laquelle elle est décidée" ; et enfin, "le devoir est la nécessité d'accomplir une action par respect pour la loi". Autrement dit, plutôt que de se focaliser sur la définition de la vie bonne, les approches déontologiques accordent une large place aux interdits, aux limites, aux normes, aux prohibitions... Elles

¹ Jean-Paul Maréchal, «L'éthique économique de John Rawls» revue *L'Économie Politique* 2003-1 (n°17) pp 94-112

insistent également, comme c'est le cas de l'impératif kantien, sur la procédure à suivre afin de tester la licéité morale d'un acte ou d'une maxime.

Toute théorie morale étant constituée d'une théorie du bien et d'une théorie du juste, l'ordre de priorité ne sera donc pas le même selon que l'approche retenue sera téléologique ou déontologique. Dans le premier cas, on constatera la priorité du bien sur le juste, dans le second, ce sera le contraire.

La justice téléologique (ou justice résultat) peut être définie par l'abandon de l'égalité formelle et on cherche à aboutir à un résultat égalitaire ou une égalité concrète. Celle-ci justifie un traitement inégalitaire dès lors qu'il permet d'atteindre l'égalité : principe de la discrimination positive. Ex : système des quotas concernant le nombre de femmes au parlement ou concernant les salariés handicapés dans une société.

Quand on produit l'égalité des hommes et des femmes, on cherche par ce principe une égalité effective, on ne cherche pas à traiter les femmes et les hommes de la même manière mais à leur donner les mêmes chances. La critique de ce système est qu'il aboutit à la marginalisation. La catégorie qu'on veut aider passe du statut d'assuré à celui d'assisté.

Les différentes conceptions de justice que nous venons d'examiner relèvent d'une divergence au niveau théorique quant au critère de ce qui est juste. En effet les différentes théories de la justice que nous aurons à voir dans les sections qui suivent mettent l'accent sur une notion de justice en privilégiant un caractère bien précis du comportement soit individuel soit collectif, et dégagent un critère qui permet d'évaluer ce qui est juste de ce qui ne l'est pas. Dans cette optique une attention particulière sera dédiée à l'analyse de la fonction d'utilité collective (FUC), outil d'analyse et critère qui permet de définir les différentes notions de justice.

Section II : Fonction d'Utilité Collective, critères utilitaristes et critère d'efficience de justice sociale

« Les théories du bien-être et du choix social conduisent à une impasse. Cette critique vaut pour toutes les fonctions d'utilité, indépendamment de leur capacité à prendre en compte la question des inégalités.

Bernard Perret, INDICATEURS SOCIAUX ET THÉORIE SOCIALE L'ALTRECONOMIE, *Revue du MAUSS*, 2003/1 (no 21) p :264

I- Fonction d'Utilité Collective FUC

Dans ce qui suit, nous allons aborder la définition de la fonction d'utilité collective (FUC). Dans la mesure où les fonctions d'utilité collective traduisent des conceptions diverses de la justice sociale, on s'intéresse aux problèmes dans lesquels un groupe d'agents doit s'accorder de manière collective et coopérative sur une décision commune choisie parmi un ensemble de décisions admissibles.

Dans la littérature, ce type de problème est classiquement décrit par le modèle utilitariste¹. Selon ce modèle, on admet que l'on est capable de mesurer le « bien-être » de chaque agent sous la forme d'une fonction d'utilité individuelle qui associe chaque décision potentielle à un indice numérique, l'utilité individuelle. Le problème de choix de la bonne décision pour le groupe d'agents se ramène donc à la donnée de l'ensemble des utilités individuelles pour chaque décision admissible. On supposera ici que toutes les utilités individuelles sont exprimées de manière sincère par les agents sur une échelle commune, et on ne s'intéressera pas au problème de l'élicité de ces préférences.

¹ À ne pas confondre avec l'utilitarisme classique qui est une manière particulière d'agréger les utilités individuelles.

Le choix entre les décisions admissibles se fait à l'aide d'une fonction d'utilité collective FUC (ou CUF pour Collective Utility Function) dont le rôle est d'agréger l'ensemble des utilités individuelles en une utilité collective, représentant le « bien-être » du groupe vis-à-vis de chaque décision potentielle. Cette FUC est supposée choisie de manière consensuelle, ou émane d'une instance de décision supérieure (un arbitre). Le processus de prise de décision se ramène alors à déterminer la décision qui maximise la FUC. Si l'application de cette approche à des problèmes macroéconomiques est très critiquable, elle reste utile à l'échelle microéconomique pour étudier et formaliser les problèmes de décision collective en contexte limité et à enjeux restreints. C'est dans ce cadre que nous nous plaçons.

La FUC la plus fréquemment proposée est la somme des utilités individuelles (utilitarisme classique). Avec cette fonction, chaque agent est considéré comme producteur d'utilité collective, et plus chacun produit, plus le groupe est satisfait. Un peu moins classique, la FUC égalitariste consiste à prendre, pour utilité collective, le minimum des utilités individuelles (la satisfaction du groupe est celle du moins satisfait des membres du groupe), ce qui correspond à une vision radicalement différente de la justice sociale [Rawls 1971]. Entre ces deux extrêmes, il y a place pour de nombreuses FUC intermédiaires.

II - Critères utilitaristes et critère d'efficiency de justice sociale

Jeremy Bentham (1748-1832), précurseur du « radicalisme philosophique », définit une norme de justice fondée sur la redistribution des richesses au profit des plus pauvres. Son raisonnement repose sur l'utilité sociale égale à la somme algébrique des utilités individuelles. La FUC benthamienne s'écrit sous la forme générale suivante :

$$(1.1) \quad \text{FUC}_{\text{Bentham}} = W = \sum_i U^i$$

Le critère benthamien de justice sociale est élargi par John Rawls dans sa « théorie de la justice » publiée en 1971 et fondée sur la recherche d'un contrat

social sous le voile de l'ignorance induisant le choix de principes moraux justes¹. Cette théorie défend les intérêts des plus désavantagés sans pour autant rechercher l'égalité de tous. L'État rawlsien bienveillant maximise l'utilité minimale, donc optimise l'utilité des plus défavorisés. De cette approche naît le concept du maximum minimorum, dit Maximin, et revenant maximiser l'utilité des plus défavorisés dans un environnement qui leur est le plus défavorable, donc le plus favorable aux autres agents. La FUC associée au Maximin s'écrit :

$$(1.2) \quad FUC_{\text{Rawls}} = W = \text{Min}_i U^i$$

Les normes benthamienne et rawlsienne de justice sociale peuvent être définies par une même FUC :

$$(1.3) \quad W = \frac{1}{1-a} \sum_i \left[(U^i)^{1-a} - 1 \right]$$

$$\text{Si} \quad a = 0 \Rightarrow W = \sum_i U^i = FUC_{\text{Bentham}}$$

$$\text{Si} \quad a \rightarrow \infty \Rightarrow W = \text{Min}_i U^i = FUC_{\text{Rawls}}$$

Une approche égalitaire de la justice génère en revanche un partage égal des richesses, vérifié graphiquement au point de tangence entre la première bissectrice à 45° et la FUC de l'État.

Le critère de Nash maximise le produit des utilités (produit des gains des joueurs). L'État n'a dans ce cas aucun biais en faveur d'un individu. L'équité en résultant profite à chacun mais ne corrige pas les distorsions initiales de revenus. La solution qui en résulte procure une amélioration parétienne de satisfaction et se définit par la FUC suivante :

$$(9.4) \quad FUC_{\text{Nash}} = W = \text{Max} \prod_i (U^i)$$

¹ Nous analyserons en détail cette théorie de justice dans les chapitres qui suivent

Les solutions de Nash et de Bentham se confondent si on remplace la fonction d'utilité cardinale U par une fonction d'utilité ordinale, monotone croissante (propriété de la fonction logarithme), soit :

$$\text{Max log} \left[\Pi^i(U^i) \right] = \sum_i \log U^i = \sum_i V^i$$

Vilfredo Pareto (1848-1923) Justifie l'intervention publique par une norme d'efficience. L'optimum parétien est vérifié dès que l'on ne peut plus améliorer la situation de l'un des individus sans détériorer celle d'au moins un autre. Ce critère est défini pour une distribution initiale donnée des richesses et exclut toute possibilité de redistribution des revenus. Le choix parétien implique donc la maximisation des utilités individuelles sous contrainte de ne pas altérer l'utilité de i pour améliorer encore plus celle de j :

$$(9.5) \text{ FUC}_{\text{paretienne}} = W = \begin{cases} \text{Max} \sum_i U^i(X_k^j) \\ U^i(X_k^j) \geq U^i(\varpi_k^i) \end{cases}$$

Une approche minimaliste de l'intervention publique est présentée par Nozick en 1974 et repose sur une théorie de la justice définie, non pas en fonction d'une distribution particulière des revenus mais sur la base d'une intervention publique minimale susceptible de générer des revenus. Dans la tradition de Hobbes et Locke, Nozick retient un état de la nature confondu avec la situation d'anarchie incapable de garantir l'efficacité et la paix. Une intervention publique minimale est alors indispensable et revient à garantir seulement l'offre d'un bien public (protection contre la violence, la fraude et le vol) et à renforcer les contrats existants. Cet État minimal maximise finalement l'utilité de l'individu dominant en défendant ses droits prioritaires contre toute violation. La FUC associée pourrait donc s'écrire comme la fonction d'utilité sociale maximisant l'intérêt du plus fort :

$$(9.6) \text{ FUC}_{\text{Nozick}} = W = \text{Max}_i U^i$$

III. Comparaison graphique des critères utilitaristes et d'efficience

En tenant compte des dotations initiales de richesse de deux individus notés 1 et 2, le décideur définit un état des possibles selon la FUC sélectionnée. Cet état des possibles est délimité par une frontière d'ordonnée à l'origine T, et d'abscisse à l'origine P. L'individu 2 bénéficie d'une dotation préférentielle, ce qui implique, en termes d'utilité, une frontière asymétrique en faveur de 2.

L'État minimal de Nozick est défini en N et génère une répartition très inégale des richesses, très largement favorable à l'agent 1. Tout point situé au nord-est de N induit une amélioration parétienne possible, capable d'accroître l'utilité des deux agents pour tout point situé sur l'arc NC. Si cet état minimal avait été en revanche défini en N', aucune amélioration parétienne n'eut été envisageable (cadrant nord-est impliquant dès lors aucun point sur la frontière TP).

La solution de partage égalitaire est définie en E au point de tangence entre la première bissectrice et la frontière des possibles. Cette solution implique une utilité faible pour chaque agent puisqu'elle minimise les différents niveaux d'utilité entre les deux agents.

En pratiquant une politique de Maximin, l'État rawlsien demeure utilitariste et sélectionne un optimum en R au point de tangence entre la frontière TP et une courbe en L centrée sur la première bissectrice¹ afin de maximiser l'utilité des plus défavorisés.



E : partage égalitaire

38

Un État parétien privilégie la norme d'efficience et définit en W l'optimum de justice vérifiant une tangence entre la frontière TP et la courbe d'utilité sociale la plus élevée. En W, le bien-être des deux agents est optimisé et il n'est plus possible d'améliorer le sort de l'un d'entre eux sans affecter à la baisse l'utilité de l'autre. Au nord-est de W, il n'existe donc plus aucun point praticable améliorant l'utilité sociale sans dégrader l'utilité d'au moins un individu : W est donc un État efficace parétien de premier rang.

Tous les points retenus sur la frontière TP demeurent équivalents ; leur différence tient uniquement à un jugement de valeur différent du point de vue de la redistribution. Le classement suivant peut être opéré si l'on définit le niveau de richesse de chaque agent : supposons que l'individu 2 est le plus riche, et 1 le plus pauvre :

Classement préférentiel d'équité d'après le critère égalitaire :

$$R > W > B > N' > N$$

Cette approche graphique des différentes normes de justice sociale fournit un panorama des différents rôles possibles de l'État. Les divers critères de justice exigent une information plus ou moins large : aucune hypothèse particulière pour la conception de l'État minimal nozickien, hypothèse d'utilités cardinales et conditions d'agrégation des utilités chez Bentham, hypothèse de comparaison des niveaux d'utilité pour le critère rawlsien. Les exigences sont plus ou moins renforcées lorsque l'État combine les fonctions d'efficacité et d'équité pour satisfaire au principe d'une allocation optimale et juste des richesses.

Section III : les théories Welfaristes de justice et leurs critiques

Jean de LA FONTAINE (1621-1695)

- «Selon que vous serez puissant ou misérable,
Les jugements de cour vous rendront blanc ou noir.»
Fables, "Les Animaux malades de la peste", 1678 [livre VII, fable 1,
Classiques Hachette, p. 228]

Refusant toute référence extérieure (à un Dieu transcendant ou aux traditions par exemple), un premier courant a suggéré d'appréhender le caractère juste d'une action en fonction du bien-être qu'elle procure à l'individu (ou aux individus), et l'utilité, conçue comme somme des plaisirs ou des peines de l'agent (interprétation développée dès le XVIIIème par Bentham, puis Mill notamment) ou plus récemment comme satisfaction des préférences (avec les néo-classiques), comme une mesure de ce bien-être : cette hypothèse est à la base de la thèse welfariste. Pour le welfarisme en effet, seule l'information fournie par les fonctions d'utilités individuelles suffit et convient pour évaluer les états sociaux¹.

La théorie de la justice la plus commune, notamment en économie, est issue de cette thèse : c'est l'utilitarisme, qui repose sur l'idée qu'une société juste recherche le plus grand bonheur pour le plus grand nombre, ce qui revient à maximiser la somme (éventuellement pondérée) des utilités des individus la composant. L'utilitarisme suppose donc des utilités cardinales et leurs comparaisons interpersonnelles. A l'origine de cette conception Mo Zi aussi appelé maître Mo vécut de 479 à 392 av. J.-C. en Chine pendant les périodes dites des Printemps et des Automnes et des Royaumes combattants. L'ouvrage contenant la pensée de Mo Zi et de ses adeptes place le critère d'utilité au centre de sa démarche. Le seul critère sur la base duquel doivent finalement être jugées et évaluées les actions est le bien qu'elle apporte au peuple. Pour lui, le sens du juste est un concept qui doit s'initier à partir du sommet de la pyramide sociale et redescendre à tous les échelons. Dans ce cadre, la stricte

1 Alexia LESEUR «Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 3

obéissance à ses supérieurs ainsi que la peur du châtiment deviennent les gages de la stabilité et du contrôle social.

1- Utilitarisme et théorie de la justice

En dépit de certains de ses aspects extérieurs, l'utilitarisme n'est pas un hédonisme, ce n'est pas une éthique individuelle mais une théorie morale qui doit fonder des principes politiques, c'est-à-dire des principes généraux d'organisation de la société. Bentham veut fonder la morale et la législation à partir du principe d'utilité. L'utilitarisme est en ce sens une « éthique publique » et il a même été depuis plusieurs décennies l'éthique publique dominante dans les pays capitalistes développés.

L'utilitarisme a également à voir avec les théories du progrès social qui fleurissent au XIXe siècle. Aussi, la philosophie de Bentham est-elle accueillie avec enthousiasme par de nombreux socialistes français comme Pierre Leroux ou Benoit Malon. Marx, de son côté, détestait Bentham – « l'oracle philistin », dont il fait une critique très dure. Cependant, on peut penser que l'interprétation du marxisme la plus couramment défendue par les marxistes est une interprétation utilitariste : la formule du plus grand bonheur pour le plus grand nombre conviendrait assez bien par exemple au système de légitimation employé par les divers régimes socialistes ayant réellement existé.

A-La version originale de l'utilitarisme

Les théories utilitaristes dont Bentham, Mill et Sidgwick sont, traditionnellement et par méconnaissance philosophique, les représentants les plus connus ne doivent pas être confondues avec les théories de type hobbesien ou les théories du " *rational choice* ", bien qu'il y ait chez Hobbes une dimension utilitariste évidente – mais on pourrait aussi déceler cette dimension chez Spinoza et certaines formes d'utilitarisme ne sont pas complètement absentes de la pensée d'Aristote¹.

¹ Voir sur ce sujet Denis Collin Professeur de Philosophie - Evreux « pour une critique de l'utilitarisme » Conférence prononcée lors d'un stage de formation de professeurs de Philosophie, consacré aux morales de l'intérêt, qui s'est tenu à Orléans le 22 et 23 janvier 2004 article sur l'internet à la page www.OPUSCITATUM.COM

Utilité et intérêt

D'emblée, chez Jeremy Bentham par exemple, l'utilitarisme prend un tour qui l'éloigne du calcul de l'intérêt hobbesien. Alors que chez Hobbes il s'agit seulement de la survie – la première loi de nature est celle qui nous dicte de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour préserver notre propre vie – l'utilitarisme pose au premier plan la question du bonheur. Il s'agit, en effet, de construire une " arithmétique des plaisirs " qui permette d'accorder " le bonheur au plus grand nombre "¹. Est utile ce qui augmente le bonheur de la communauté, mais à condition de ne pas oublier que la communauté est un " corps fictif " et que le bonheur doit donc être compris comme celui des individus membres de la communauté. Au lieu d'opposer l'intérêt commun au plaisir individuel, Bentham affirme que l'intérêt commun n'est pas autre chose que l'intérêt des individus et l'intérêt des individus est la maximisation de la somme des plaisirs ou " ce qui revient au même ", la minimisation de la somme des peines². Une fois ce principe admis, nous disposons d'un critère permettant de reconnaître une action morale : est moral ce qui permet d'augmenter la somme globale de plaisirs disponibles pour une communauté donnée. Ce n'est donc plus l'intérêt égoïste qui commande, mais le bonheur du plus grand nombre, voire de tous – si possible.

Bonheur et plaisir

L'arithmétique des plaisirs de Bentham souffre de nombreuses lacunes sur le plan de la philosophie morale, quoique par sa simplification, même elle puisse fournir une philosophie morale parfaitement adaptée à l'économie politique devenue science économique³.

Tout d'abord la définition du bonheur comme plaisir est fort discutable sauf à donner au plaisir un sens si large qu'il recouvre entièrement la notion même de bonheur.

Conscient de ces faiblesses, Mill critique Bentham en modifiant la définition du bonheur et du plaisir. À l'arithmétique, il cherche à substituer une définition qualitative des plaisirs. Le plaisir que l'homme doit rechercher est d'abord le plaisir moral lié à l'exercice de la pensée. De ceci se conclut que " l'idéal utilitariste, c'est le bonheur

¹ Denis Collin ibid,

² Denis Collin ibid

³ Denis Collin ibid

général et non le bonheur personnel"¹. On voit par là que l'extension de la notion de plaisir et l'introduction de la différence qualitative entre les plaisirs rapproche considérablement Mill des éthiques eudémonistes traditionnelles, d'inspiration aristotélicienne ou chrétienne.

Pour les utilitaristes, la version proposée par Mill présente encore un autre défaut. L'utilitarisme de Bentham a l'avantage d'être la philosophie morale adéquate à l'économie politique en voie de se transformer en pure et simple apologie du mode de production capitaliste. Il n'en va pas de même avec Mill puisque la préférence pour la vie vertueuse peut s'opposer à la recherche individuelle du maximum de biens matériels qui constitue le principe de base du capitalisme concurrentiel.

Comme on vient de le laisser entendre, l'interprétation du concept d'utilité a subi de nombreuses évolutions. La première interprétation de l'utilité a été liée au plaisir et à la peine individuelle, et s'est développée en Angleterre, notamment sous l'influence de l'empiriste Hume. Cette conception de l'utilité a prévalu jusqu'au XX^{ème} siècle, quand a été critiqué le caractère subjectif du plaisir, et donc de l'utilité. Etendre ce concept à des éléments qui ne s'expriment pas en termes de plaisir et de peines, et permettre une meilleure observation de ce concept via l'observation des choix faits, furent rendus possibles en recourant à la notion de préférences ; l'utilité est considérée, depuis, comme mesure de la satisfaction des préférences individuelles².

L'utilitarisme est une doctrine qu'on peut qualifier d'impartiale dans un certain sens, puisqu'elle repose sur une conception de l'homme où chaque individu compte autant que ses semblables, au sens où l'individu est le référentiel à partir duquel s'évalue toute action, et où toutes les préférences sont traitées également : le bien-être effectivement atteint, c'est-à-dire la somme des plaisirs diminués des peines, ou plutôt actuellement la satisfaction des préférences de l'agent, est le seul référent de l'action juste³. On notera ici que la conception du bien qui est retenue est celle du bien-être, évalué de façon purement subjective par chaque individu, et que la répartition visée est la répartition finale puisqu'on considère le bien-être qui sera

¹ Denis Collin *ibid*

² Diverses variantes sont possibles, suivant la nature des préférences auxquelles les différents auteurs estiment pouvoir se référer de manière légitime (préférences révélées, préférences effectives, préférences corrigées, préférences réfléchies, etc.).

³ Alexia LESEUR «Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 4

directement, voire automatiquement, obtenu à partir de la dotation reçue. Toutes les caractéristiques des individus sont donc «implicitement» prises en compte, même si aucune information n'est spécifiée sur ces caractéristiques prises indépendamment les unes des autres.

En résumé, la théorie utilitariste, formalisée par Bentham à la fin du XVIII^{ème} siècle et développée par la suite par d'autres économiste, cible l'objectif social sur la maximisation de la somme des utilités individuelles. Tout individu recherche le bonheur, c'est-à-dire ce qui lui est utile, et rejette ce qui lui est nuisible. Il subordonne donc chacune de ses décisions à l'utilité que celle-ci procure, il recherche parmi un ensemble de possibilités celle qui lui procurera le plus grand bonheur. Le juste est la conséquence du bien. Au niveau agrégé, la justice sociale correspond alors au plus grand bonheur du plus grand nombre, caractérisé à travers une approche cardinale de l'utilité, par la maximisation de la somme des utilités individuelles

B – Critiques de l'utilitarisme

. Par rapport à la démarche qui s'intéresse particulièrement à la prise en compte de la responsabilité de l'individu, il est à noter que, dans le welfarisme en général et l'utilitarisme en particulier, les caractéristiques de l'individu peuvent être considérées comme n'étant pas de sa responsabilité¹. Ceci revient en fait à poser que toute caractéristique peut être compensée, mais, paradoxalement, aucune de ces caractéristiques n'est prise en compte en tant que telle.

L'utilitarisme a été critiqué plus vigoureusement encore car il supposait des comparaisons interpersonnelles des utilités, ce qui signifie que les personnes sont considérées comme interchangeable, substituables². Par conséquent, la principale critique adressée aux théories utilitaristes est qu'elles justifient la violation de droits ou libertés d'un petit nombre d'individus au profit de la majorité. De plus, en considérant l'utilité individuelle, c'est-à-dire en ciblant directement sur le bien-être finalement atteint, la théorie utilitariste ne tient pas compte des préférences.

1 On entendra la responsabilité au sens de la responsabilité morale et non de la responsabilité juridique, civile ou pénale.

² Alexia LESEUR «Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 4

Diverses critiques à l'égard du welfarisme, c'est-à-dire l'utilisation du concept d'utilité comme référent, ont été formulées. Celles-ci peuvent se répartir en trois classes. Les deux premières soulèvent un problème moral auquel le welfarisme est confronté. La troisième met en lumière un problème technique.

B-1 Le problème moral de la théorie utilitariste de justice

Il est largement admis que l'utilitarisme fut et continu d'être la cible de bien de reproches et, malgré les réponses apportées par ses adeptes il n'en demeure pas moins qu'elle continue néanmoins de soulever des problèmes éthiques. Une première critique a trait à l'idée d'évaluer l'utilité de l'action uniquement du point de vue de ses conséquences¹. Considérons, par exemple, une personne qui, aidant une dame âgée à traverser la rue, trébuche involontairement, entraînant avec elle la dame en question.

Les conséquences de son action sont nettement mauvaises. Le paradoxe ici est donc qu'en dépit de bonnes intentions, l'action peut tourner mal. (S. LAPIERR)². La réponse des utilitarismes sera selon Mill, que la moralité de l'action est d'une certaine manière liée à son but visé, c'est-à-dire à ce que veut faire l'agent en agissant comme il agit. Il donne l'exemple d'un tyran dont l'ennemi s'est jeté à la mer pour lui échapper et qui le sauve, alors qu'il va se noyer, pour pouvoir lui infliger des tortures encore plus raffinées. Pour les utilitaristes, le tyran pose évidemment un acte qui est moralement mauvais étant donné que le but visé par le tyran n'est pas de rendre son ennemi moins souffrant, mais au contraire de le faire souffrir d'avantage (S. LAPIERR)³.

Le problème moral a été notamment mis en évidence par Amartya Sen dans divers ouvrages dont *Commodities and Capabilities* (1985), lequel critique l'utilisation du concept d'utilité comme mesure du bien-être tout en reconnaissant la pertinence de la démarche téléologique⁴. On peut résumer les principales critiques de Sen en

¹ François FOUGERE & Alioune SEYDI 2006 « Ethique de la méthode d'évaluation contingente » Université d'Auvergne - Clermont-Ferrand 1 – CERDI p 11

² François FOUGERE & Alioune SEYDI 2006 « Ethique de la méthode d'évaluation contingente » Université d'Auvergne - Clermont-Ferrand 1 – CERDI p 11

³ François FOUGERE & Alioune SEYDI 2006 « Ethique de la méthode d'évaluation contingente » Université d'Auvergne - Clermont-Ferrand 1 – CERDI p 12

⁴ Alexia LESEUR « Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 4

insistant sur l'aspect dual du problème : d'une part, le concept d'utilité ne semble pas rassembler suffisamment d'informations pour représenter de façon adéquate le bien-être car plaisirs et peines ou satisfaction des préférences, qui sont historiquement les deux interprétations de l'utilité, ne prennent pas en compte tous les facteurs qui composent le bien-être individuel (ex. : les préférences adaptatives¹, les préférences perverses², etc.), et dans ce cas l'utilitarisme donne une image assez limitée du comportement et des caractéristiques d'un individu ; d'autre part, et c'est la critique inverse, le concept d'utilité peut aussi comporter trop d'informations et renvoyer à une image déformée du bien-être (ex. : les goûts dispendieux³, l'individu fanatique, les préférences non fondées ou mal fondées, etc.). De façon générale, Sen souligne que ces conceptions de l'utilité donnent beaucoup, et même trop, d'importance à la subjectivité individuelle⁴, et ne mettent pas l'accent sur les conditions dans lesquelles le bien-être est atteint. Dans la démarche welfariste, il n'y a pas de facteurs objectifs contribuant au bien-être, alors qu'intuitivement la liberté et la bonne santé, par exemple, sont déterminantes pour tous les individus.

B-2 Le problème technique de la théorie utilitariste de justice :

Quant au problème technique, il vient de la difficulté d'agréger les utilités individuelles des agents. L'utilitarisme propose par exemple plusieurs méthodes : maximiser la somme totale des utilités (utilitarisme classique), maximiser l'utilité moyenne (utilitarisme moyen), etc. Ainsi, même dans le cas le plus modulable d'un

¹ On parle de préférences adaptatives quand l'individu forge des préférences à partir de ses capacités propres ou du contexte. Par exemple, une personne handicapée peut s'adapter et n'avoir que des préférences qu'elle peut satisfaire sans grande difficulté. Or, dans ce cas, la forte utilité qu'elle peut obtenir ne reflète pas son bien-être.

² L'exemple le plus connu des préférences perverses est celui proposé par Sen : on considère une société à deux individus, qui ont deux alternatives possibles x et y qui donnent respectivement (10,4) et (8,7). On ajoute l'information supplémentaire suivante : le premier individu est riche tandis que le second est pauvre, et l'alternative x est une politique de laissez-faire, tandis que y correspond à une redistribution des revenus. Compte tenu de ces éléments, on aura probablement tendance à préférer y. Par contre, si l'information supplémentaire est : le premier individu est un cycliste, et le deuxième un piéton ; dans alternative x, le cycliste dépasse le piéton, tandis que dans y il chute juste après le dépassement, et ce spectacle réjouit le piéton. Préfère-t-on toujours y à x ? Cet exemple suggère que les sentiments à l'origine de tel ou tel niveau d'utilité ou de satisfaction ne méritent pas tous la même sollicitude.

³ Un goût dispendieux existe lorsqu'un agent a une préférence injustifiée pour des biens fortement onéreux ou difficiles d'accès : par exemple, si un agent préfère un t-shirt de D&G à un t-shirt ordinaire, le législateur doit-il tenir compte de son insatisfaction lors de la consommation de ce deuxième t-shirt, c'est-à-dire de sa très faible utilité ?

⁴ Alexia LESEUR « Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 5

point de vue mathématique, puisqu'on s'autorise la cardinalité de l'utilité et les comparaisons interpersonnelles, on constate qu'il n'y a pas de réponse univoque à la question de la définition de la société juste par l'utilitarisme. Dans les autres cas, lorsqu'il n'y a pas de cardinalité ni/ou de comparaisons interpersonnelles des utilités, le théorème d'Arrow, relatif à l'information ordinale contenue dans les préférences, montre qu'il n'existe pas de règles absolues d'agrégation, qui s'appliquent dans tous les cas de figures, et qui ne violent pas un des axiomes jugés comme devant être satisfaits (transitivité et complétude, universalité, condition de Pareto, indépendance des alternatives non pertinentes, et non dictature).

Loin de nous l'intension de conduire ici un procès de l'utilitarisme mais au contraire de montrer à travers quelques uns de ses manquements le problème auquel peut être confronté l'application de l'évaluation contingente qui repose sur cette notion d'utilitarisme.

La thèse utilitariste consiste à considérer que l'objet intrinsèque pour représenter les préférences d'un agent est la fonction d'utilité¹. En effet, historiquement, les fonctions d'utilité ont été introduites avant les relations de pré ordre², à une époque où la formalisation mathématique n'était pas encore ce qu'elle est.

Le pré ordre de préférence est la seule modélisation véritablement intrinsèque d'un classement sur des choix possibles. On pourrait introduire une autre façon de modéliser ce classement. On affecte un indice numérique à chaque choix possible de telle sorte qu'un choix est préférable à un autre si et seulement si son indice numérique est plus élevé. Mathématiquement, on a introduit une fonction à valeurs réelles appelée fonction d'utilité (de l'agent considéré). Notons U cette fonction. Elle satisfait à la condition suivante :

¹ RALPH, 2002 « une théorie libertarienne » p : 78, disponible sur le site <http://libertarien.free.fr>

² Le pré ordre de préférence : Formellement, soit A l'ensemble des résultats. Chaque agent a ses préférences sur cet ensemble A . Les préférences d'un agent sont modélisées par une relation binaire sur A notée $\geq$.

$a \geq b$ signifie « l'individu préfère a à b ou est indifférent ». Pour représenter des préférences, on impose les conditions de cohérence suivantes : · Réflexivité : $a \geq a$ · Transitivité : $a \geq b$ et $b \geq c \Rightarrow a \geq c$.

$\geq$ est ainsi un pré ordre. Ces conditions sont suffisantes. La relation de préférence $\geq$ détermine entièrement tous les choix possibles et imaginables que puisse faire un individu. Par exemple, comment modéliser un choix sous contrainte ? Rien de plus simple, on exprime la contrainte par le fait qu'elle limite l'ensemble des résultats possibles à un sous-ensemble de A . Le choix optimal pour l'agent est alors tout simplement un maximum de $\geq$ sur le sous-ensemble en question.

$$U(a) \geq U(b) \Leftrightarrow a \geq b,$$

Bien sûr, à la gauche de l'expression, $\geq$ représente l'ordre usuel sur les réels, alors qu'à droite, $\geq$ désigne le préordre de préférence de l'agent considéré.

Trois problèmes en découlent :

- La définition d'une intensité pour chaque individu ;
- Un moyen de comparer les différentes intensités individuelles ;
- Un critère d'agrégation des utilités.

i-L'impossible mesure de l'intensité

On justifie souvent le fait que la relation de préférence ne décrit pas toute la préférence en prenant un exemple avec deux choix possibles (A et B). En effet, dans ce cas, il semble logique que la seule information donnée par $\geq$ ($A > B$, $A \sim B$, ou $A < B$) est relativement pauvre et qu'il faut introduire une intensité (de combien A est préférée à B) pour modéliser les préférences¹.

Cet exemple fait illusion, en ce qu'il limite arbitrairement l'ensemble sur lequel est définie la relation de préférence par rapport à l'ensemble des décisions possibles. Prenons un exemple² : le choix possible A correspond à «manger une pomme», le choix B correspond à «manger une poire». Que peut signifier qu'un individu préfère «trois fois une pomme à une poire» (où l'on remarque que l'on a défini une intensité) ? La seule réponse acceptable est que cet individu est indifférent entre manger une pomme et trois poires. On remarque alors qu'on a défini un nouveau choix possible C «manger trois poires».

Ainsi, on a ramené un problème posé en termes d'intensité à un problème posé en termes de relation de préférence posé sur un ensemble de choix plus grand. On voit dans quel sens c'est la restriction des choix possibles (ou potentiels, imaginables) qui permet de justifier fallacieusement le raisonnement en termes d'intensité³. On peut aller plus loin et dire que toute expression en termes d'intensité

¹ RALPH 2002, p :79

² RALPH 2002 p : 79

³ ibid

doit pouvoir être exprimée également en termes de préférence d'occurrences par rapport à d'autres. Dans le cas contraire, on peut se demander ce que signifie cette intensité. Parce qu'aucune information sur des choix imaginables ne pourra jamais en être déduite.

ii- Une conséquence : la manipulabilité des modes de décisions collectives et les comparaisons interpersonnelles dans le cadre utilitariste

Une conséquence immédiate de ce qui précède est la manipulabilité¹ de tout mode de décision collective dans le cadre utilitariste, et donc en fin de compte, la mise en doute de l'utilitarisme dans sa prétention à agréger les préférences. On dit qu'une règle de décision est manipulable si ; et il ne s'agirait qu'un seul cas possible, c'est-à-dire ; pour un profil donné des préférences des autres agents, un agent gagne en ne révélant pas ses véritables préférences. L'idéal consiste à identifier des règles non manipulables. La manière la plus simple d'être non-manipulable consiste à ne pas tenir compte des préférences. Par exemple, la règle qui sélectionne toujours a est non-manipulable. Or tel procédé est non-démocratique, non respectueux des libertés. Un exemple de règle efficace et non-manipulable: choisir un agent et en faire un dictateur: la règle sélectionne toujours l'option que le dictateur préfère (il est donc impossible de faire au moins aussi bien pour tous!) et comme nous l'avons souligné C'est très inéquitable. Alors existe-t-il d'autres règles efficaces et non-manipulables?

En effet, comme on ne peut avoir aucune « information » excédant le pré ordre de préférence, un individu pourra toujours prétendre que la fonction d'utilité U qui lui est associée, lorsqu'elle le désavantage, est fausse, et choisir une autre fonction d'utilité cohérente avec $\geq$ (par exemple $\exp(U)$!). D'un point de vue logique, il aura parfaitement raison, et il ruinera les calculs de l'« ingénieur social »².

On peut aller plus loin, et constater que même en acceptant le concept déjà métaphysique d'intensité des préférences, ce que nous ne faisons pas, les comparaisons interpersonnelles restent impossibles³. En effet, les mesures d'intensité restent relatives à chaque individu ! Comment inférer du fait qu'une

¹ ibid

² RALPH 2002, p :80

³ RALPH 2002, p :80

personne (1) « préfère trois fois une pomme à une poire » et qu'une autre (2) « préfère deux fois une pomme à une poire », laquelle « préfère le plus les pommes »? Bien sûr, cette phrase n'a pas de sens. Pour l'utilitariste, cependant, elle doit en avoir un. Pour cela, il faut ajouter à l'arbitraire de l'intensité, l'arbitraire de l'étalon commun.

Dans l'exemple donné, si on fixe comme étalon commun une poire (plus précisément consommer une poire équivaut à une utilité de 1 pour tout individu), alors (1) « préfère plus les pommes » que (2). Notons qu'on aurait pu choisir la pomme comme étalon commun. A ce moment-là, (1) préfère autant les pommes que (2), par hypothèse, et (2) préfère plus les poires que (1). Heureusement, dans un monde utilitariste, des ingénieurs sociaux veilleraient pour choisir le « bon » étalon.

iii- Intensité et théorie du choix social et critère d'agrégation des utilités

Le choix social a pour objet la sélection d'options par un groupe d'individus (d'une manière quasiment équivalente, on peut également interpréter le choix social comme un choix individuel dans le cas de critères multiples, les critères correspondant alors aux individus et l'individu à la société). On étudie en particulier les procédures de sélection soit d'une manière abstraite (les fonctions d'agrégation, les fonctions de choix etc ...), soit d'une manière relativement pratique (les procédures électorales). Cette dichotomie se retrouve dans les sources historiques de la théorie du choix social¹ : d'une part l'utilitarisme et l'économie du bien-être, de Bentham à Bergson et Samuelson, d'autre part l'analyse des procédures de vote par Borda et Condorcet. Bien entendu, dans les deux cas, il y eut des précurseurs, par exemple Hutcheson et Hume pour le premier, et Raymond Lulle et Nicolas de Cues pour le deuxième. Je ne m'étendrai pas sur ces aspects historiques.

Admettons donc pour la forme que les mesures d'intensité « intra-individuelle » sont valides, mais qu'il n'y a pas d'étalon commun accepté². Formellement, cela se traduit par le fait que deux fonctions d'utilité ne différant que par une transformation affine (strictement croissante), difficile à distinguer, correspondent aux mêmes préférences. En effet, le choix d'un étalon commun correspond à fixer les niveaux 0 (absence du bien étalon) et 1 d'utilité (présence du bien étalon). Dans ce cadre, le

¹ Salles, M. (2004), "La théorie du choix social : une introduction à quelques résultats fondamentaux", en: Leçons de philosophie économique. Économica (Paris), Paris.

² RALPH 2002, p :80

théorème d'impossibilité d'Arrow reste valide. Ceci est intuitif parce que ces impossibilités consistent en l'impossibilité d'agréger des préférences individuelles en une préférence collective, et parce qu'admettre que l'intensité «intra-individuelle» a un sens ne nous permet pas d'inférer quoi que ce soit sur les comparaisons interpersonnelles.

Le choix du critère d'agrégation des utilités constitue une troisième source d'arbitraire ! En effet pourquoi l'utilité collective (par définition ce qu'on cherche à maximiser dans le cadre utilitariste) serait-elle la somme des utilités individuelles ? Pourquoi pas le leximin comme chez Rawls ? Pourquoi pas n'importe quel autre critère ?

Malgré ces critiques, toute une partie des théories du bien-être en économie considère que le concept d'utilité fournit assez d'information pertinente, d'un point de vue éthique, pour permettre l'évaluation des règles éthiques¹.

Certains théoriciens welfaristes, comme Mongin et d'Aspremont (1998), ont notamment développé des arguments visant à montrer qu'une réflexion éthique fondée sur une notion de l'utilité vue comme la satisfaction de «préférences réfléchies» serait tout de même possible. Ces préférences ne sont ni les préférences révélées, observables à partir des choix réalisés par l'individu, ni les préférences effectives qui sont les préférences intimes qu'a l'individu sans que celles-ci se manifestent réellement dans ses choix, mais des préférences dont le contenu et la forme sont corrigés: ce sont des préférences qui satisfont certaines propriétés formelles (surtout l'axiome de transitivité), et qui correspondent aux préférences que l'individu aurait s'il était bien informé, et si, par un mouvement de réflexion approfondie, dont il faudrait définir la modalité, il devenait rationnel.

Certains auteurs suggèrent d'ajouter d'autres hypothèses sur la nature de préférences (cf. Fleurbaey (1996)) afin de les corriger en vue de parvenir à une certaine notion de bien-être pertinente du point de vue moral, pouvant être alors la base d'une réflexion éthique, qu'elle soit téléologique ou déontologique (en tant que ces préférences sont un signe ou un indice de la notion de bien).

¹ Alexia LESEUR «Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 5

Conclusion du chapitre I :

Les critiques à l'égard du welfarisme ont été si conséquentes, au point que s'est développé le courant appelé post-welfariste, lequel cherche à faire valoir deux considérations importantes que le welfarisme classique oublie : l'irréductibilité du bien au bien-être subjectif et la responsabilité de l'individu dans ses choix et dans les résultats qu'il obtient (notamment son effort).

Le courant welfariste essaye de prendre en compte la première considération, via les préférences corrigées, mais de façon encore imparfaite. La deuxième caractéristique, en revanche, s'oppose au fondement même de la démarche welfariste : il s'agit de reconnaître comme important et même essentiel pour la personne humaine son caractère autonome, et par conséquent, la responsabilité qu'elle a dans ses choix présents et passés, ainsi que dans l'établissement de ses préférences.

Alors que les théories welfaristes ne prennent en compte chez la personne humaine qu'une entité, capable d'avoir des plaisirs, des peines, des préférences, les théories post-welfaristes mettent l'accent sur l'autonomie de la personne : instituant, elle-même ses propres lois, elle a une part de responsabilité dans la formation de ses préférences, ses choix de vie, les usages qu'elle fait des ressources à sa disposition, et donc dans la place qui est la sienne dans la société.

Tout le problème est, alors de définir la part exacte de responsabilité qu'a l'individu, et, par répercussion, la compensation qu'il peut légitimement attendre d'une société organisée selon un principe de justice pour des éléments dont il serait jugé non responsable. La notion de ressource prend, dans ce courant une importance extrême : l'objectif est de chercher non pas à égaliser le bien-être, mais égaliser des ressources à la disposition des personnes.

Suivant que l'on prenne en compte de façon plus ou moins importante la responsabilité de l'individu, il va s'agir de rechercher une égalité ex ante, c'est-à-dire avant que l'individu n'utilise effectivement ses ressources, ou ex post, c'est-à-dire

après utilisation, cette seconde option cherchant ainsi à garantir un certain seuil de bien-être, dont la définition devra être jugée assez large pour être acceptée par tous, quels que soient les choix effectués.

Chapitre II :

Les théories de la justice distributive

Chapitre II : les théories de la justice distributive

- **Blaise PASCAL (1623-1662)**

«Il est juste que ce qui est juste soit suivi, il est nécessaire que ce qui est le plus fort soit suivi. La justice sans la force est impuissante; la force sans la justice est tyrannique. [...] Il faut donc mettre ensemble la justice et la force; et pour cela faire que ce qui est juste soit fort, ou que ce qui est fort soit juste.»

Pensées, 1670 (posth.) [Fragment 298, éd. L. Brunschvicg, Classiques Hachette, p. 470]

- **Manuel KANT (1724-1804)**

«Toute action est juste qui peut faire coexister la liberté de l'arbitre de chacun avec la liberté de tout autre selon une loi universelle, ou dont la maxime permet cette coexistence.»

Métaphysique des mœurs, Doctrine du droit, 1797 [Introduction, § C, trad. A. Renault, coll. GF, Flammarion, p. 17]

- **John RAWLS (1921-2002)**

«La justice est la première vertu des institutions sociales comme la vérité est celle des systèmes de pensée. Si élégante et économique que soit une théorie, elle doit être rejetée ou révisée si elle n'est pas vraie; de même, si efficaces et bien organisées que soient des institutions et des lois, elles doivent être réformées ou abolies si elles sont injustes.»

Théorie de la justice, 1971 [chap. 1, § 1, trad. C. Audard, coll. "Points/Essais", Le Seuil, 1997]

Introduction chapitre II

Dans son roman *Quatre-vingt-treize*, Victor Hugo écrit le dialogue suivant entre son héros Gauvain, qui va mourir à l'aube sur l'échafaud, et Cimourdain:

"- L'idée aussi est nourriture. Penser, c'est manger.

- Pas d'abstractions. La République c'est deux et deux font quatre. Quand j'ai donné à chacun ce qui lui revient...

- Il vous reste à donner à chacun ce qui ne lui revient pas.

- *Qu'entends-tu par là?*
 - *J'entends l'immense concession réciproque que chacun doit à tous et que tous doivent à chacun, et qui est toute la vie sociale.*
 - *Hors du droit strict, il n'y a rien.*
 - *Il y a tout.*
 - *Je ne vois que la justice.*
 - *Moi je regarde plus haut.*
 - *Qu'y-a-t-il donc au-dessus de la justice?*
 - *L'équité.*
Par moments ils s'arrêtaient comme si des lueurs passaient. Cimourdain reprit:
 - *Précise, je t'en défie.*
 - *Soit. Vous voulez le service militaire obligatoire. Contre qui? Contre d'autres hommes. Moi, je ne veux pas de service militaire. Je veux la paix. Vous voulez les misérables secourus, moi je veux la misère supprimée..."¹*

Dans ce dialogue imaginé par Victor Hugo, sont rassemblés la plupart des éléments essentiels du débat sur la nécessité de la redistribution ou encore sur la question de la justice distributive, le but est de trouver une réponse aux multiples dégâts engendrés par un développement économique incapable d'assurer la suppression de la misère et l'accès pour chaque être à des conditions de vie dignes de sa qualité d'homme ou de femme; et permettre de contourner les gaspillages et malnutrition, déculturation, sans parler de la dégradation de la planète hypothéquant les conditions de vie futures.

En effet, la justice distributive fait partie de ces sujets épineux et flous à propos desquels tout un chacun a son opinion et ne craint guère d'être contredit par une autorité compétente. Plus encore qu'à propos de la conjoncture économique ou de la météorologie, où l'erreur est possible (a posteriori), le caractère normatif des questions de justice semble autoriser toutes les fantaisies subjectives².

Le présent chapitre passe en revue les différentes théories post-welfaristes de la justice, en insistant tout particulièrement sur l'évolution de la notion de responsabilité individuelle au sein des différentes théories. La responsabilité, concept difficile, est une notion essentielle pour la science de l'allocation des ressources rares qu'est l'économie. C'est un fait que les travaux récents dans le champ de

¹ HUGO V., 1874, *Quatre vingt-treize*, Genève, Edito Georges Naef S.A., p. 441-442.

² Marc Fleurbaey, «La justice distributive en question», Edition université de Pau, juillet 2001, p :1

l'économie normative¹, portant sur le concept de la responsabilité, s'inspirent directement des débats philosophiques et notamment de Rawls².

Il est aujourd'hui communément admis parmi les théoriciens de la justice que toute conception de la justice devrait mettre en œuvre un certain degré d'égalitarisme. À l'origine de cet état de la pensée, Rawls avec sa célèbre théorie de la justice, a proposé une théorie s'affichant comme l'alternative souhaitable au courant utilitariste dominant de l'époque. D'une part, Rawls soutient l'idée que la justice ne devrait pas s'intéresser au bien-être des individus en tant que tel, mais devrait plutôt chercher à fournir aux individus des biens particuliers qu'il appelle *biens premiers*. D'autre part, Rawls propose comme alternative au critère d'agrégation utilitariste la solution qui consiste à maximiser la situation de l'individu le plus dépourvu en ces biens (le principe de différence)³.

Partisans et adversaires de la Théorie de la Justice (Rawls, 1971) seraient très certainement d'accord sur au moins un point: la publication de ce livre par John Rawls au début des années 1970 a significativement contribué à bouleverser le paysage de la philosophie morale. Dans le monde anglo-saxon, l'utilitarisme était d'autant plus dominant qu'il était congruent avec l'approche standard des économistes. Et, là où cet utilitarisme ne régnait pas en maître, comme en France ou en Allemagne, ce secteur de la philosophie tendait à n'être plus guère qu'une histoire critique des doctrines morales⁴. Depuis lors, un large espace de débats a été ouvert, et dans un contexte historique où, en constituant aussi l'approche de l'orthodoxie marxiste, libéraux, communautariens, libertariens et utilitaristes ont échangé leurs arguments au travers d'une masse considérable d'articles ou de livres. Cette discussion critique n'est, bien sûr, pas achevée, mais on peut aujourd'hui constater que tous n'en sont pas sortis indemnes. D'un côté, les thèses libertariennes les plus extrêmes, notamment la théorie historique du droit de Nozick⁵ (1974), sont réfutées ;

¹ Denis Maguain «Les théories de la justice distributive post-rawlsiennes Une revue de la littérature», Revue économique — vol. 53, N° 2, mars 2002, p. 166.

² John RAWLS (1921-2002) Auteur libéral qui a marqué l'histoire de la seconde moitié du XX^e notamment par son ouvrage Théorie de la justice 1971, Paris, Seuil (1987)

³ Nous aurons l'occasion de traiter ces principes avec plus de détail dans les sections qui suivent

⁴ Michel Forsé & Maxime Parodi « HOMO OECONOMICUS et spectateur équitable », Revue de l'OFCE 82 Juillet 2002, p 165-166

⁵ Robert Nozick., Anarchie, Etat et utopie, 1974 : traduction en français 1988 :, Paris, PUF

de l'autre, plus personne aujourd'hui ne soutiendrait un utilitarisme radical¹ à la manière de celui qui pouvait encore être en vogue il y a trente ou quarante ans.

L'articulation de ce chapitre consistera en un examen de l'apport des théories post-welfaristes de la justice à deux grandes interrogations, à savoir la question de l'irréductibilité du Bien au bien être subjectif et la responsabilité de l'individu dans ses choix et dans les résultats qu'il obtient (y compris bien sûr son effort). Ces réponses constituent, bien sûre, un prolongement, voire dépassement de la conception utilitariste de la justice et ce suivant plusieurs variantes, il s'agit donc² :

- de compenser en ressources externes (essentiellement de l'argent) les dotations différentes en ressources internes individuelles (c'est-à-dire les talents et handicaps) pour lesquelles l'individu n'est pas considéré comme responsable : c'est le courant de « l'égalité des ressources », qui est une théorie ex-ante. On considère alors l'individu comme entièrement responsable de ses goûts, et la société doit donc l'indemniser non en fonction de ses préférences, mais en référence au différentiel de talents qu'il a. C'est la thèse extrême que défend tout ce courant dit aussi « ressourciste »³. Le talent est ici vu comme une ressource, non transférable, répartie au hasard entre les individus. Il convient alors de compenser cette répartition inégale et injuste, mais non pas de laisser l'individu libre et responsable de ses choix, notamment en matière d'utilisation de ses ressources.
- d'égaliser les chances d'accès à un certain niveau de bien-être : c'est le courant de « l'égalité du domaine de choix », qui est une théorie ex-post. L'idée est ici de prendre en compte les capacités individuelles d'utilisation des biens disponibles, et d'égaliser les possibilités de choix, lesquels doivent conduire à un certain niveau de bien-être.
- d'égaliser des résultats dits fondamentaux, qui est une théorie ex-post.

Il est aujourd'hui admis que quatre conditions doivent être prises en considération pour toute conception plausible de la justice:

1. la première condition est Libérale (dans une optique d'idéal de tolérance) : c.-à-d., égal respect pour la diversité des conceptions de la vie bonne qui se côtoient dans nos sociétés pluralistes

¹ En se refusant à considérer que l'égal respect de tous puisse être d'un quelconque intérêt, G. E. Moore (Ethics, 1912, University Library of Modern Knowledge series vol 52.) est l'un des meilleurs représentants de ce radicalisme.

² Alexia LESEUR « Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 6

³ Alexia LESEUR « Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 6

2. la seconde est Egalitaire (dans une optique d'idéal de solidarité) : assurant ainsi un égal souci des intérêts de tous les membres de la société

2a. Faisant droit à la responsabilité personnelle : égalisation des chances, des possibilités, de la liberté réelle, plutôt que des résultats, du niveau de vie, du bien-être

2b. Faisant droit à l'efficacité économique : maximisation soutenable du sort des plus défavorisés plutôt qu'égalité stricte

Une théorie libérale de la justice a le souci de donner à chaque partie ce qui lui revient –en un sens prédéfini-, bien sûre comme nous l'avons mentionné ci-haut, dans une optique d'égal respect des membres de la société mais aussi avec une égale sollicitude.

Ainsi, caractérisées les conceptions solidaristes de la justice ou d'égale sollicitude visent à défendre une stricte égalité ou une maximisation agrégée, elles peuvent privilégier les résultats plutôt que les chances, dans cette égale sollicitude pour les intérêts de chacun. Cette égale sollicitude se trouve définie, comme nous allons le voir à partir de deux éléments : d'une part, de ce qui est à distribuer, et d'autre part, des principes distributifs spécifiques.

Toutes les théories post-welfaristes ont en commun de refuser de recourir au concept trop simpliste d'utilité, de défendre une certaine égalité¹, dont il s'agit de définir l'objet, et, surtout, de prendre en compte la notion de responsabilité individuelle (au sens où « on doit répondre de »), qui s'exprime de différentes façons. Ces théories se positionnent par rapport à quatre concepts fondamentaux² :

- la responsabilité, qui délimite ce qu'il n'y a pas lieu de compenser,
- le talent, dont il faut compenser le manque,
- l'effort, qu'il faut rémunérer,
- et le besoin, qu'il faut satisfaire. Les définitions du besoin et de son niveau de satisfaction sont différentes suivant les théories. Mais, même si la définition du besoin est souvent liée à la notion de bien-être, elle peut finalement toujours se formuler sous la forme d'un droit de chacun à avoir

¹ Alexia LESEUR « Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS, p : 7

² Alexia LESEUR op cit p 7

accès à un certain nombre de biens afin d'atteindre un certain bien-être, ou plus généralement, de développer sa propre conception de la vie bonne. On peut lire chaque théorie, d'inspiration moderne, comme une proposition particulière de mise en œuvre effective de ce droit qu'a l'individu.

Ainsi, Toutes les théories post welfaristes s'appuient aussi sur le même modèle de départ ¹: on considère un individu i dont le vecteur de résultat R_i a deux composantes X_i et Y_i , avec X_i étant les ressources externes, et Y_i les ressources internes de l'individu. X correspond a des ressources externes, qui sont transférables, contrôlées par les institutions (ex. : le revenu, ...). Y correspond à des données propres à l'individu. On peut subdiviser le vecteur Y de deux façons différentes, qui correspondent chacune à l'un des courants : l'école de l'égalité des ressources ou l'école de l'égalité du domaine de choix. Au sein de Y , on peut distinguer les objectifs et les ambitions de i ($Y1$) des ressources internes comme le talent ($Y2$). Mais on peut aussi distinguer la variable H (comme Hasard) qui correspond à une donnée exogène dont l'individu n'est pas responsable, tandis que V correspond à tout ce qui résulte des choix volontaires de l'individu, ou tout ce pour quoi l'individu peut être tenu pour responsable. Les différences entre X et Y , et surtout entre H et V , et $Y1$ et $Y2$ méritent une attention particulière, car c'est notamment par rapport à cette différence que vont se positionner les différentes écoles.

Dans les deux premières sections nous survolerons les différentes conceptions d'égalités (égalité des ressources et égalités des opportunités), alors que dans une troisième, d'autres approches complémentaires de traitement de la justice et de l'équité seront analysées (approches fondées sur la conception intuitive, justice procédurale).

¹ Alexia LESEUR op cit p 7

Section I : L'égalité des ressources

PLATON (vers 427-347 avant J.-C.)

"[J]'édicterais une loi sous la forme suivante: dans une cité qui doit être à l'abri de la maladie la plus grave, je veux dire la sédition, qui serait mieux nommée dissension, il ne faut pas que certains citoyens souffrent de la pauvreté, tandis que d'autres sont riches, parce que ces deux états sont des causes de dissensions. Le législateur fixera donc une limite à chacun d'eux; celle de la pauvreté sera la valeur du lot tiré au sort. (...) Cette limite une fois posée, le législateur permettra d'acquérir le double, le triple et même le quadruple au-delà. Mais celui qui possédera des biens qui dépasseront cette mesure, qu'il les ait trouvés, qu'on les lui ait donnés, qu'il les ait acquis par le commerce ou de quelque autre manière semblable, les donnera à l'État et aux dieux protecteurs de l'État. Par là, il se fera honneur et échappera à l'amende. S'il ne se soumet pas à cette loi, celui qui voudra le dénoncer aura la moitié de cet excédent, l'autre moitié ira aux dieux, et le coupable payera en plus une amende égale à ce qu'il possède en trop." **Platon (Les Lois, XIII, Livre V, traduction Victor Cousin ;**

La théorie de Rawls a donné naissance au débat, initié par Sen¹, concernant la nature de l'attribut adéquat qu'une société juste devrait chercher à égaliser entre les individus. Sen fut en effet à l'origine de la première tentative de dépassement des bases jetées par Rawls en matière d'égalitarisme en critiquant la notion de biens premiers comme attribut individuel pertinent à retenir en matière d'égalité². Sen défend l'idée que ce ne sont ni le bien-être, ni les biens premiers (au travers d'un indice) qu'il convient d'égaliser afin d'asseoir l'idée de justice, mais plutôt les opportunités de réalisation offertes aux individus, concept résidant à mi-chemin entre les biens et le bien-être et qu'il appelle capacités.

De façon plus précise, nous aurons l'occasion d'examiner comment, Sen met en avant les réalisations des individus (fonctionnements) comme étant le produit de biens de consommation divers et qui contribuent au bien-être des personnes, et ce dans la deuxième section de ce chapitre qui traitera l'égalité du domaine du choix.

¹ Amartya Kuma Sen, « Equality of What ? », dans S. McMurrin (eds), *The Tanner Lectures on Human Values*, vol. 1, Cambridge, Cambridge University Press[1980],

² Denis Maguain «Les théories de la justice distributive post-rawlsiennes Une revue de la littérature», *Revue économique* — vol. 53, N° 2, mars 2002, p. 166.

Dans ce qui suit nous allons aborder deux conceptions de l'égalité des ressources : les biens premiers de Rawls et les ressources étendues de Dworkin. Les autres conceptions de l'égalité du domaine du choix: l'égalité des opportunités de bien être d'Arneson, égalité des capacités d'Amartya Sen et l'égalité d'opportunités de Jhon Roemer seront analysées dans une deuxième section.

De façon générale, lorsqu'il s'agit de concevoir une égalisation des ressources, la première et principale difficulté consiste à déterminer ce qu'une éthique égalitariste de la ressource supposée. L'idée est ici d'égaliser les ressources, c'est-à-dire les moyens utilisables par l'individu pour arriver aux fins qu'il s'est lui-même fixées. L'intérêt de ce courant est qu'il permet de prendre en compte la pluralité des conceptions de la vie bonne¹ (puisque chacun utilise ces ressources comme il l'entend), et la responsabilité qu'ont les individus dans l'élaboration de leurs préférences, dans les choix des méthodes d'utilisation de ces ressources et de leurs efficacités, ainsi que dans les efforts faits dans la réalisation de leur projet. L'individu est donc entièrement responsable du résultat effectif qu'il atteint et ne peut recevoir de compensation pour un résultat faible, puisque initialement il avait les mêmes possibilités que les autres individus.

Au sein de ce courant, on peut distinguer différentes écoles suivant la place qu'elles donnent aux caractéristiques de l'individu et de la société dans laquelle il vit. Par rapport au modèle général, l'idée d'égaliser les ressources revient ici à égaliser le couple (X_i, Y_{2i}) , sachant que la pondération entre les deux composantes du couple dépend de chacune des théories. Deux chefs de file dans ce courant se présentent J. Rawls avec ses biens premiers, et R. Dworkin et la notion des ressources étendues.

I - Rawls et l'égalisation équitable des biens premiers

Pour Rawls, la première vertu des institutions est la justice. Aux termes de la Théorie de la justice, quatre principes sont dégagés pour que le système légal soit véritablement juste, c'est-à-dire que le rapport entre le droit et la liberté soit équilibré. Le premier est le principe de possibilité qui commande d'édicter des règles qui peuvent être respectées. Le second est le principe d'égalité qui commande de traiter

¹ Alexia Lesuer op cit, p :7

également les cas semblables. Le troisième est le principe de légalité qui exige que les lois soient connues et édictées. Le dernier est le principe d'impartialité du procès dont les procédures doivent assurer l'équité et la transparence du règlement judiciaire des litiges.

Dans son livre majeur *Théorie de la justice* (1971), John Rawls rejette l'approche welfariste sur deux points¹ : d'une part, il récuse l'utilisation du concept d'utilité comme mesure du bien-être individuel puisqu'elle ne reflète que le bien-être subjectif auquel le bien-être ne se réduit pas; d'autre part, en se situant lui-même dans la lignée kantienne, il reproche à l'utilitarisme, branche principale, historiquement, du welfarisme, d'oublier l'essence fondamentale de tout être humain qui est d'être un être moral, de disposer d'une volonté libre. C'est l'une des principales critiques de l'utilitarisme qui néglige les individus en tant que tels et par là même leurs différences, et ne s'intéresse qu'au bien-être maximal indépendamment de la répartition du bien-être entre les individus². Ce statut confère deux propriétés: les individus sont égaux en droits mais ne sont pas substituables ; le traitement de chacun des individus doit être impartial, selon Rawls.

L'objection faite au courant welfariste lorsqu'on considère l'existence de goûts offensants est que le plaisir que des gens prennent à faire souffrir d'autres personnes ou à les soumettre à moins de libertés ne devrait pas être affecté de la même pondération que les autres sources de satisfaction dans le calcul de l'objectif social³.

Le but de Rawls est de définir les principes généraux de fonctionnement des institutions d'une société juste (toute prétention d'application plus universaliste est rejetée), d'un point de vue de justice distributive, à partir d'une démarche fondée sur les théories du choix rationnel⁴. Pour cela, il propose, dans une logique

¹ Alexia leseur op cit p 8

² Denis Maguain «Les théories de la justice distributive post-rawlsiennes Une revue de la littérature», *Revue économique* — vol. 53, N° 2, mars 2002, p.170

³ Cette critique du welfarisme est également présente chez Sen .

⁴ Rawls s'inscrit ici dans la tradition contractualiste, considérant la société comme un système de coopération acceptée entre les personnes libres, égales et rationnelles. Cet accord doit être le résultat d'un processus rationnel de délibération, et être équitable, notamment en étant indépendant des conditions historiques, naturelles ou sociales. Rawls suppose, non que les personnes puissent s'entendre sur leur conception du bien (en tant que volonté libre, chacun définit sa conception personnelle du bien), mais qu'elles puissent s'accorder sur les règles nécessaires à la satisfaction de leurs aspirations. On parle alors de primat du juste sur le bien. C'est l'aspect déontologique de sa pensée, qui comporte aussi cependant un aspect téléologique.

contractualiste, de partir de la conception de la personne comme être moral, capable de former et de réviser sa conception du bien, afin d'en déduire les principes de justice d'une société juste, lesquels susciteraient l'adhésion volontaire et rationnelle des individus¹.

La délibération, l'argumentation et la justification sont fondamentales, et permettent à la rationalité et à l'égalité entre individus d'être les éléments décisifs de l'accord. A ceux-ci s'ajoute le caractère équitable de l'accord, ou encore le caractère équitable de la coopération, autre expression de Rawls : cela signifie que l'on peut s'attendre à ce que les termes de l'accord ou de la coopération *soient raisonnablement acceptés par chaque participant de l'accord à condition que tous les autres l'acceptent également* (il y a ici la notion de publicité des principes de justice) ; *tous ceux qui coopèrent doivent être bénéficiaires ou partager les charges communes d'une façon relativement satisfaisante, évaluée par un critère adéquat de comparaison*².

Sa théorie se fonde sur l'idée que les individus au sein de la société doivent s'organiser de manière coopérative et énoncer certains principes de justice qui contribueront à son bon ordonnancement³. Ces principes doivent s'appliquer à la structure de base de la société composée d'institutions sociales, politiques et économiques formant un système unique de coopération. En effet, dans le cadre d'une société politique bien ordonnée, des revendications relatives à des questions de justice sont formulées. Une interprétation publique de la justice est donnée, de telle sorte que les citoyens peuvent parvenir à un accord, sur la manière d'évaluer leurs revendications et sur la détermination de leur importance relative, tout ceci doit s'établir bien sûre dans le cadre des institutions.

Ces institutions attribuent des droits et des devoirs aux membres de la société ainsi que la répartition adéquate des fruits de la coopération sociale, ceci dans un total respect des différentes conceptions du Bien dans la société⁴. D'où l'idée du

1 L'implication de ces principes sont ensuite à confronter à nos jugements moraux bien pensés dans des circonstances diverses, et sont à modifier afin d'éliminer le conflit possible : il s'agit donc d'un équilibre réfléchi.

² Jhon Rawls Justice et démocratie, Paris, Seuil 1993, p : 91

³ Denis Maguin op cit p:171

⁴ Rejetant ainsi tout principe perfectionniste qui associe la justice à l'adoption d'un type de vie précis (la « bonne vie »).

bien comme rationalité associée à une conception des citoyens comme libres et égaux qui fournit un cadre permettant d'analyser les biens premiers et de déterminer ce dont les citoyens ont besoin, quand on les considère comme des personnes libres et égales et comme membres à part entière de la coopération sociale. Et c'est précisément parce que la pluralité des conceptions du Bien ne permet pas aux individus de s'accorder sur un avis universel en la matière que Rawls se concentre sur les moyens permettant à chaque individu de réaliser sa propre conception du Bien, ceci dans l'optique de faire naître un accord unanime entre personnes morales *égales et libres* concernant les principes de justice¹.

1- Les principes de justice

Afin « d'atteindre un accord équitable entre des personnes libres et égales » et d'énoncer les principes de justice qui s'appliqueront aux institutions, l'auteur recourt à la fiction du voile d'ignorance², position originelle imaginaire dans laquelle les membres de la société à établir essaieraient de concevoir des institutions permettant la coopération sociale équitable entre des individus libres, égaux, rationnels³ et

¹ Denis Maguain op cit p:171

² Le voile d'ignorance sert à mettre en exergue la conception de la personne morale, et celle de la raison pratique : les individus sous le voile d'ignorance sont égaux (Rawls dans *justice et démocratie* (1993) précise explicitement que sa démarche concerne une société démocratique), rationnels au sens où ils cherchent l'adéquation des moyens aux fins et où ils ne poursuivent que ces fins, libres et autonomes, donc avec des conceptions du bien personnel propres à chacun, désireux de contracter, mais ignorants de leurs capacités naturelles propres concernant leur talent ou handicap individuel et de leur particularités psychologiques, et de leur place respective dans la société dont ils vont établir les règles, que cela soit en termes de position sociale dans la société, du contexte de leur société, ou de position dans l'ordre des générations

³ Rawls soutient que ce qui est rationnel dans cette situation particulière de choix dans l'incertain, c'est d'adopter la stratégie dite du maximin (ou, dans sa forme plus générale, du leximin), à savoir celle qui maximise ce que l'individu obtiendrait s'il se retrouvait dans la pire situation. Rawls justifie cette règle : « les situations qui rendent plausible cette règle inhabituelle semblent posséder trois traits principaux » qu'il précise (1987, p. 185-187) : d'abord, les probabilités sont difficiles, voire impossibles, à estimer ; ensuite la personne se désintéresse presque totalement du gain au-dessus du revenu minimum dont elle peut s'assurer effectivement en suivant la règle du maximin (ceci est une hypothèse beaucoup moins forte qu'il n'y paraît puisqu'on considère ici des biens premiers, qui plutôt s'évaluent en termes binaires qu'en fonction d'une quantité) ; enfin certaines options conduisent à des résultats intolérables, inacceptables, qu'il faut donc éviter à tout prix. Ce postulat de recourir au maximin a été vivement critiqué par les opposants à Rawls comme Vickrey ou Harsanyi, lesquels préféreraient le recours à un principe utilitariste, et/ou à une démarche fondée sur la notion de risque et des probabilités (cf. Kymlicka, Les théories de la justice, Paris, La Découverte 1999, p.76). Pour sa part, Rawls critique la théorie de l'utilité espérée (qui ne prend pas en compte le troisième trait mentionné ci-dessus, qui est le plus fondamental), adoptée par Vickrey et Harsanyi, ainsi que, mais de façon secondaire, le principe de Laplace qui suggère de recourir à l'hypothèse d'équiprobabilité en situation d'incertitude totale.

raisonnables¹ aux conceptions du bien multiples, en vue d'un avantage mutuel. On peut, selon lui, faire reposer la justice sur deux grands principes.

1-a- principe d'égalité liberté :

D'abord, le principe d'égalité liberté (premier principe) pour lequel « chaque personne doit avoir un droit égal au système total le plus étendu de libertés de base égales pour tous, compatible avec un même système pour tous².»,

Il s'agit donc de définir une liste de libertés en essayant qu'elle soit à la fois la plus étendue possible, mais en même temps compatible avec son attribution à tous les individus. On peut noter que, selon Rawls, cette liste de libertés ne peut, en elle-même justifier le laissez faire, ni même le capitalisme (défini comme la propriété privée des moyens de production).

Les libertés ne figurant pas sur cette liste, comme le droit de posséder certaines formes de propriété (par exemple les moyens de production) la liberté de contrat comme dans la doctrine du « laissez faire », ne sont pas des libertés de base et ainsi elles ne sont pas protégées par la priorité du premier principe³.

1-b- principe de différence :

Le principe d'égalité démocratique (second principe) composé du principe de différence où « les inégalités d'avantages socio-économiques doivent être telles qu'elles soient au plus grand bénéfice des plus désavantagés⁴ »... et du principe d'égalité des chances, à savoir que ces inégalités sont « attachées à des positions et à des fonctions ouvertes à tous, conformément au principe de la juste égalité des chances ».

¹ Rawls précise dans des écrits ultérieurs à la Théorie de la justice que les individus doivent être raisonnables, c'est-à-dire avoir la capacité de respecter les termes de la coopération à condition que ceux-ci s'appliquent à tous. Le Raisonnable, représentant les contraintes de la coopération sociale, est antérieur au Rationnel (Rawls, 1993, p.223 et 364) car « il le présuppose et le conditionne ». Ce point mériterait plus de développement dans le cadre d'une analyse poussée sur Rawls ; retenons simplement ici que chaque individu, sous voile d'ignorance, n'est pas l'individu « réel » mais une personne morale ayant un sens de justice et la capacité de développer sa conception du bien, lequel est poursuivi par l'individu rationnel. Rawls conclut (1993, p.93) : « Tous les membres ont une conception de leur bien qui permet de définir où se trouve leur avantage rationnel (le Rationnel), et chacun a un sens effectif de la justice, c'est-à-dire la capacité de respecter les termes équitables de la coopération (le Raisonnable) » notamment, pour reprendre l'explication de la page précédente, l'obligation d'adopter une conception publique (au sens de « publicité », donc acceptable par tous) de la justice.

² Jhon Rawls. Théorie de la justice, Paris, Seuil (1987), (traduit de l'anglais, A theory of justice, 1971), p217

³ Rawls J. 1987 op cit p : 93

⁴ Idem p: 115

Il faut préciser que Rawls ne vise pas à justifier les inégalités actuelles. Tout d'abord, le principe de différence signifie que les seules inégalités qui peuvent être justes doivent être au bénéfice des plus désavantagés. Ainsi, s'il est possible, par une redistribution des richesses de faire que le sort des plus pauvres s'améliore, il faut alors procéder à cette redistribution et continuer au-delà jusqu'à ce qu'une redistribution supplémentaire ait tellement d'effets désincitatifs sur les plus favorisés que ces derniers produiraient beaucoup moins, et ce aux dépens des individus les plus désavantagés. Mais tant que l'on n'a pas atteint ce niveau, il faut baisser les inégalités. Rawls tient d'ailleurs à préciser qu'il vaut mieux se trouver dans une situation où les inégalités sont trop faibles, et ce contre l'intérêt des plus défavorisés que dans une situation où l'on a dépassé le niveau d'inégalité juste défini par le principe de différence et où les plus avantagés tirent bénéfice d'inégalités dont la réduction entraînerait une amélioration de la situation des plus défavorisés. Ce type de considération semble impliquer pour Rawls que l'on définisse un revenu maximum autorisé dans la société pour limiter les inégalités à leur juste niveau : « il y a un gain maximum autorisé pour les plus favorisés »¹.

De plus, la deuxième partie du principe de différence, le principe d'égalité des chances ne doit pas être négligé. Il est en effet très exigeant, puisqu'il contient le refus de toute récompense envers les avantages issus d'inégalités de naissance. En effet, « les inégalités de naissance et de dons naturels sont imméritées », il convient donc de « consacrer plus d'attention aux plus démunis quant à leurs dons naturels et aux plus défavorisés socialement par la naissance »².

Rawls propose dans cette logique de donner plus de moyens pour l'éducation des enfants les moins favorisés. Supposons que l'on arrive à instaurer cette égalité des chances, cela ne serait pas suffisant : comme il le précise, les principes de justice qu'il énonce s'opposent à la « méritocratie » qui est souvent vue comme le système idéal : « à chacun selon son mérite ». La méritocratie autorise une grande inégalité : « Il y règne une disparité marquée entre les classes supérieures et

¹ Rawls J. 1987 op cit p : 112

² Idem p :131

inférieures, à la fois dans les moyens d'existence et dans les droits et les privilèges de l'autorité institutionnelle.¹ »

Les relations entre ces principes sont de nature lexicographique : le premier principe est prioritaire par rapport au second, c'est-à-dire que la liberté ne peut être limitée qu'au nom de la liberté ; et le principe d'égalité des chances est prioritaire par rapport au principe de différence. Par le principe de différence, ou maximin, Rawls exige plus que l'unique critère de l'égalité des chances² : une différence de revenu, par exemple, sera jugée comme juste si cela ne contrevient pas à une juste égalité des chances, c'est-à-dire si personne n'a été désavantagé en raison de son origine ethnique, sociale ou de son identité sexuelle, et si, de plus, cela bénéficie aux plus défavorisés.

Il faut donc qu'une entente sur la répartition équitable des *conditions* et des *ressources*³ voie le jour pour que chaque individu puisse mettre en œuvre sa propre idée du bien compatible avec l'organisation de la société. C'est ce qui amène Rawls à mettre en avant la notion de biens premiers (primary goods), dont la distribution doit être guidée par des principes issus d'une entente unanime.

Rawls montre aussi que le bien-être ne doit pas s'analyser en termes d'utilité, qui reflète une conception subjective du bien-être soumise aux critiques précédemment développées, mais en termes de possession de « biens premiers » qui définissent l'ensemble des conditions et des moyens nécessaires pour réaliser tout but de la personne morale⁴.

Ainsi, une société juste, conforme aux deux idéaux d'égal respect pour les conceptions de la vie bonne et d'égal souci de la possibilité pour chacun de les réaliser, est une société dont les institutions répartissent les biens premiers sociaux de manière équitable entre ses membres. Il ne considère donc que les variables X et V de notre modèle, et laisse de côté H. Laissant une place considérable à la responsabilité, il suggère de ne pas s'intéresser à la variable V et de rechercher l'égalisation, non de toutes les ressources comprises dans X, mais des seuls « biens premiers ».

¹ Jhon Rawls 1987 op cit p :137

² Alexia leseur op cit p : 10

³ Denis Maguain op cit p:172

⁴ Alexia Leseur op cit p : 10-11

2- les biens premiers :

Les conceptions du bien sont si diverses dans la société qu'elles sont incommensurables, i.e. qu'elles ne permettent pas d'opérer des comparaisons interpersonnelles. Toutefois, il existe certains biens sociaux que toute personne désire quelle que soit sa propre conception du Bien et ces biens peuvent cette fois servir de base à des comparaisons interpersonnelles.

Ces biens appelés biens premiers sont des biens sociaux que tout individu rationnel est censé désirer et qui lui permettent de réaliser son projet de vie rationnel.

Dans le cadre d'un choix s'effectuant sous le voile d'ignorance, parmi les principes distributifs, le maximin – abréviation de maximum minimorum- est un principe de justice exigeant, dans une distribution quelconque, on considère en premier lieu la situation la plus défavorable (c'est-à-dire celle de l'individu qui bénéficie le moins de la distribution), et que l'on juge préférables à toutes les autres distributions qui rendent cette situation la meilleure possible. Cette règle revient à privilégier les principes qui rendent aussi favorable que possible la situation de ceux qui connaissent le sort le moins enviable dans la société. Privilégier ces derniers consiste, en premier lieu par exemple, à leur assurer l'accès à des biens définis comme premiers.

En d'autres termes, ces biens premiers sont considérés comme utiles pour la satisfaction de n'importe quel type de préférences. Rawls établit une liste comprenant cinq catégories de biens premiers¹: (a) les libertés fondamentales ; (b) les opportunités offertes aux individus ; (c) les pouvoirs et privilèges ; (d) les revenus et la richesse ; (e) les bases sociales du respect de soi.

Selon Rawls, la source des injustices provient du fait que les accords de base au sein d'une société donnée interviennent trop tard, une fois que les individus ont eu connaissance de leurs positions sociales respectives, leurs pouvoirs de négociation relatifs, leurs aptitudes ainsi que leurs préférences. C'est la raison pour laquelle, afin de concilier le respect de la volonté individuelle de chacun avec l'universalité souhaitée des principes de justice, Rawls recourt à une condition d'impartialité² (déjà présente chez Harsanyi [1953] dans sa justification de

¹ Jhon RAWLS, « Social Unity and Primary Goods », dans A. Sen et B. Williams (eds) 1982 p:162

² Denis Maguain op cit p: 172

l'utilitarisme) introduisant la notion de position originelle dans l'élaboration de sa théorie du contrat social.

C'est en réaction à la vision de l'individu utilitariste, individu maximisateur de plaisir, que Rawls développe sa propre conception de l'individu mettant l'accent sur l'autonomie de ce dernier et sa capacité à la prise de décision. En effet, et alors même que les citoyens ne s'accordent pas sur une unique conception compréhensive du bien, ils peuvent partager une même idée de l'avantage rationnel, dès lors, premièrement, qu'ils défendent une conception identique d'eux même comme personnes libres et égales, et, deuxièmement, que leurs conceptions compréhensives et acceptables du bien ont besoin, pour se développer, des mêmes biens premiers, c.-à-d. des mêmes libertés, possibilités et droit fondamentaux, des mêmes moyens tel que le revenu et richesse.

C'est ainsi, selon Rawls, que les principes de la justice qui devraient prévaloir au terme de la négociation originelle sont au nombre de deux et classés suivant un ordre lexicographique. Le premier principe est un principe de plus grande liberté égale pour tous et concerne la distribution des biens premiers de la première catégorie. Le second principe est double. Il se compose tout d'abord d'un principe d'égalité des chances en s'intéressant à la distribution des biens premiers de la seconde catégorie et met en exergue un principe appelé le principe de différence, lequel énonce que les trois dernières catégories¹ de biens premiers ((c), (d), (e)) doivent être distribuées à l'avantage des membres les plus défavorisés de la société².

Rawls reproche, en effet, à l'utilitarisme de ne pas s'intéresser à la personne ; l'utilitarisme prend en compte la totalité des agents au lieu de prendre en considération leur individualité. Rawls va plus loin, en considérant l'individu utilitariste comme une « personne minimale » sans « volonté ni caractère définis » et n'ayant pas d'« intérêts ultimes déterminés, ou une conception particulière de son bien qu'il serait soucieux de protéger »³. (Théorie de la justice pp.204-205).

¹ Idem.

² Rawls a par la suite accepté la critique selon laquelle son principe de différence était biaisé en faveur des individus ayant un fort goût pour le loisir. Sa réponse a consisté à ajouter le loisir dans la liste des biens premiers sociaux

³ Jhon Rawls 1987 op cit p :204-205

Comme nous l'avons remarqué, les principes de la justice rawlsienne suivent un ordre lexicographique. Ainsi, tous les citoyens au sein de la société sont assurés de bénéficier à la fois de libertés de base égales et d'une juste égalité des chances. Par conséquent, les seules différences admises parmi les membres de la société concernent leurs parts de biens premiers des catégories (c), (d), (e)¹.

Toutefois, ces différences ne peuvent se produire qu'à la condition explicite qu'elles bénéficient à tous et en particulier à ceux qui sont les moins bien lotis en termes d'indices de ces biens premiers. L'idée ici est que des inégalités économiques et sociales qui bénéficient à tous, y compris aux membres les plus défavorisés de la société, ne peuvent être taxées d'injustes (c'est là toute la signification du principe de différence), ce qui met en évidence la primauté de l'efficacité sur l'égalité au sein de la théorie rawlsienne.

Selon Rawls, il n'y a pas d'injustice dans le fait qu'un petit nombre obtienne des avantages supérieurs à la moyenne si par là même la condition des plus désavantagés est améliorée². Ceci permet en effet la coopération volontaire de chacun quant à la répartition des avantages.

La théorie de la justice de Rawls est une référence incontournable sur les questions de la justice, et a suscité une littérature abondante, qui en fait l'ouvrage le plus commenté du XXème siècle³ ; ceci justifie notre attention particulière à sa présentation. Toutes les autres théories de la justice qui ont été développées par la suite se situent par rapport à celle de Rawls.

3- les critiques de la théorie à Rawls

Les critiques majeures qui lui ont été adressées concernent d'une part l'impossibilité conceptuelle de sa fiction du voile d'ignorance, et d'autre part l'intérêt de la prise en compte des caractéristiques des individus, notamment leur talent et leur capacité à utiliser leurs ressources, laquelle peut se faire dans des théories ex-post, sans oublier que la place qu'occupe la responsabilité individuelle, et le traitement de cette question au sein de sa théorie soulèvent plusieurs critiques.

¹ Denis Maguain op cit p :174

² Il est important de noter que, chez Rawls, le fait d'être plus ou moins bien lotis ou chanceux n'est en aucun cas dû au mérite mais plutôt aux contingences sociales et à la loterie des dons naturels.

³ Alexia Leseur op cit p :11

Rawls considère la distribution naturelle de biens premiers comme la conséquence de caractéristiques personnelles arbitraires sur le plan moral et donc en dehors du champ de responsabilité des individus¹. Toutefois, ces mêmes individus sont responsables du choix qu'ils font de leurs plans de vie. Ainsi, les biens sociaux premiers, tels qu'ils apparaissent dans la théorie de la justice comme équité, sont définis en excluant les libertés et les chances.

La première critique concerne la prise en compte de l'effort des agents en vue d'une redistribution équitable². En effet, l'opinion selon laquelle la distribution naturelle des biens premiers résulte de caractéristiques individuelles toutes moralement arbitraires peut se concevoir dans le cas du milieu familial, des talents innés ou encore des richesses héritées. Toutefois, cette affirmation semble beaucoup plus délicate dans le cas de l'effort déployé par les agents, lequel, s'il est librement choisi, est du ressort de la responsabilité des individus et n'est donc plus moralement arbitraire³. La cohérence de la théorie semble donc imposer ici que l'effort individuel n'intervienne qu'au stade de la transformation des biens premiers en plans de vie.

Cependant, une seconde critique met définitivement en défaut la cohérence de la théorie de Rawls au regard du concept de la responsabilité et concerne le contenu informationnel de la position originelle. Rawls suppose que les individus placés derrière le voile d'ignorance ne connaissent pas leurs plans de vie. Mais si le choix des plans de vie n'est pas moralement arbitraire, pourquoi les individus devraient-ils être dépossédés d'une telle information afin d'aboutir au contrat social, information qui, en outre, est en rapport avec leur plus ou moins grande disposition à l'effort.

Ajoutons également une limite de cette théorie : elle s'occupe d'une justice distributive pour des biens premiers, mais elle ne dit rien des autres types de biens. De par l'idéalité de cette théorie (définie à partir d'une expérience de pensée où l'on revient à la situation originelle, sous le voile d'ignorance), la caractéristique des biens distribués qu'elle envisage (uniquement des biens premiers), et les situations qu'elle

¹ Denis Maguain op cit p : 174

² idem

³ Pour une ample discussion sur ce sujet voir BARRY B., Theories of Justice, Vol. I, Berkeley : University of California Press. [1989]

prend en compte, la théorie rawlsienne est plutôt à considérer comme une théorie de référence qu'une théorie de justice distributive à vocation pratique.

II- Ronald Dworkin et l'égalisation des ressources étendues

L'égalisation des ressources, en particulier, est une préoccupation des théories libérales solidaires, lorsqu'elles s'intéressent à l'égale répartition de ce qui est à distribuer en l'occurrence aux ressources personnelles et impersonnelles. Ainsi il s'agit soit d'égaliser les ressources disponibles pour les agents, soit d'égaliser leur bien être ou leurs « utilité », leurs chances ou les résultats auxquels ils parviennent. Les chances désignent, en effet dans certains cas, tout ce qu'un individu reçoit en matière de ressources matérielles ou bien, comme dans le cas du principe rawlsien d'égalité équitable des chances, accès à la formation et à l'emploi (avec des talents donnés) mais il peuvent aussi consister en un ensemble de ressources personnelles et impersonnelles, dont chaque individu est le bénéficiaire.

Ronald Dworkin¹ dans son ouvrage « What is Equality ? Equality of Welfare and Equality of Resources » (1981), rejette le welfarisme à partir de l'argument des goûts dispendieux², et approuve, comme Rawls, l'idée qu'il faut égaliser les ressources. C'est en effet avec Ronald Dworkin que la responsabilité individuelle trouve pour la première fois un traitement explicite au sein de l'égalitarisme. Il s'appuie sur l'idée d'une justice assurant à tout individu un traitement égal.

Il commence par s'interroger sur les attributs à retenir afin de mesurer ce traitement symétrique et se place au cœur du débat sur « l'égalité de quoi ? » en mettant face à face les deux théories principales en matière d'égalité distributionnelle³ : la théorie préconisant l'égalité du bien-être et la théorie visant à l'égalisation des ressources.

¹ Ronald Dworkin est un philosophe et juriste américain contemporain né en 1931, actuellement professeur à Londres et New York. Son travail porte sur la théorie du droit. Dworkin peut être considéré dans ce domaine comme le philosophe le plus important depuis Herbert Hart avec qui il a entretenu un dialogue critique.

² La question des goûts dispendieux est centrale chez Dworkin et met en avant la question de la part de la responsabilité individuelle dans la formation des préférences. Ces goûts sont fonction des diverses conceptions de la vie de chacun. Même si ces conceptions de la vie ne sont pas toujours choisies par les individus, ces derniers en maîtrisent l'usage et il est de leur responsabilité de ne pas développer des goûts trop onéreux.

³ Denis Maguain op cit p:181

Ainsi et dans la prise en compte de la distribution des niveaux de vie, Dworkin en insistant, sur la distinction entre égalité des chances (des ressources) et égalité des résultats (ou bien être), cette dernière étant subordonnée à la première dans son raisonnement, il suggère que tout en réalisant une distribution égale (ou équitable) « au départ », on doit laisser aux choix individuels –et au hasard- la liberté de façonner la distribution des niveaux de vie, sans avoir à se conformer à aucune structure préétablie.

Mais contrairement à Rawls, il va chercher à prendre en compte les talents et les besoins des individus, et propose ainsi d'égaliser l'ensemble des ressources externes et internes¹ (tandis que Rawls ne considère que certaines ressources externes, qu'il cherche certes à égaliser mais au sens du maximin), c'est-à-dire dans notre modèle le couple (X, Y2). Dworkin définit les ressources externes, qui sont échangeables (comme les denrées), et les ressources internes, non échangeables, comme le talent, et son pendant le handicap, et les autres aptitudes naturelles.

Il s'agit donc simplement d'égaliser les dotations initiales, et l'essentiel est l'égalité (ou l'équité) de départ, le reste est l'affaire de la liberté. Ainsi, les différences de situations individuelles dues à des aspects qui mettent en jeu la responsabilité individuelle ne sont pas du ressort de la justice et en conséquence ne doivent pas faire l'objet d'une quelconque compensation. Nous analyserons l'apport de Dworkin en deux points l'égalité du bien être et la mise en œuvre de l'égalité des ressources.

I-1 Dworkin et la critique de l'égalité du bien être :

Comme point de départ, Dworkin considère la situation suivante². Soit un parent avec plusieurs enfants : le premier souffre de cécité, l'autre est un playboy avec des goûts dispendieux, le troisième est un politicien dans l'âme avec des ambitions dispendieuses, un autre est un poète dont les besoins sont modestes, enfin le dernier est passionné de sculpture et a besoin d'un matériel coûteux. Dworkin se demande alors comment ce parent devrait rédiger son testament ?

¹ Alexia Leseur op cit p :12

² Ronald DWORKIN , « What is Equality ? Part 1 : Equality of Welfare », Philosophy and Public Affairs, 1981-10, p.186-187

Ainsi, l'individu avec des goûts dispendieux pourrait très bien se retrouver avec la plus grande part des ressources¹. Au contraire, si l'on souhaite égaliser les ressources, et à supposer que tous les enfants ont environ la même richesse au départ, une simple répartition égale serait nécessaire. Dworkin pose ici plusieurs questions² : comment compenser les handicaps des agents ? Dans quelle mesure le bien-être reflète-t-il les besoins opposés aux désirs ? Comment prendre en compte les goûts dispendieux volontairement cultivés ou les goûts modestes involontairement développés ? Quelle valeur la société doit-elle attribuer à diverses conceptions du bien ?

De façon générale, lorsqu'il s'agit de concevoir une égalisation des ressources la première et principale difficulté consiste à déterminer ce qu'une éthique égalitariste de la ressource suppose. Plus précisément, Dworkin passe en revue diverses conceptions du bien-être et donc diverses conceptions de l'égalité du bien-être afin de démontrer le caractère inopportun³ de ces différentes alternatives en matière d'égalité. Il s'intéresse à ce qu'il nomme les théories du succès du bien-être⁴ et met en évidence, en particulier deux conceptions du bien-être qu'il appelle réussite relative (relative success) et réussite absolue (overall success).

La première mesure le degré auquel un plan de vie fixé est réalisé. La seconde mesure le degré de réussite d'une vie souhaitée dans son ensemble. Cependant, ces mesures de réussite ne permettent pas de dépasser les problèmes liés aux goûts modestes et dispendieux⁵.

II-2 La mise en œuvre de l'égalité des ressources chez Dworkin

L'égalisation des ressources, dans une population dont les ressources sont attachés aux individus –comme le sont les talents- et ne peuvent être transférés par

¹ Denis Maguain op cit p :182

² Ronald DWORKIN , « What is Equality ? Part 1 : Equality of Welfare », Philosophy and Public Affairs, 1981-10, p.186-187

³ Denis Maguain op cit p : 182

⁴ Ce qui suppose, selon Denis Maguain, que le bien-être d'une personne mesure sa réussite dans la réalisation de ses préférences, buts ou ambitions et donc l'égalité du bien-être ici se traduit en une égalité de réussite de bien-être.

⁵ Le poète pourrait très bien considérer que sa vie est une réussite, relative ou absolue, ceci avec une faible part de la richesse de ses parents alors que, dans le même temps, le playboy, lui, estimerait que sa vie est un échec bien qu'il ait reçu la plus grande part de richesse. Pour autant, cette situation justifierait-elle que l'on consacre encore davantage de ressources au playboy ? La réponse de Dworkin est négative (en supposant que les deux types de goûts sont volontairement développés).

conséquence, ne peut pas signifier une égale division physique des ressources dans la population et nécessite la détermination d'un mécanisme permettant de distribuer les ressources transférables à partir d'environnements économiques donnés, vers un espace de distributions faisable sur ces environnements, de telle sorte qu'elles compensent de façon adéquate les personnes, au regard de ces paniers de dotations non transférables.

Le raisonnement de Dworkin s'appuie sur l'idée suivante. Si les individus étaient en tout point identiques, l'égalité des ressources impliquerait simplement de donner à chacun une part égale des ressources externes de la société. Cependant, dans la réalité, les individus sont loin d'être parfaitement homogènes et se distinguent, d'une part, en ce qui concerne les circonstances auxquelles ils font face¹ (milieu social, carte génétique, handicap, éducation, etc.) et, d'autre part, par les ambitions et les préférences qu'ils développent.

A partir de la prise en compte des différences d'aspiration de chacun et de l'indépendance, relative aux dotations initiales, qui motive le principe de différence de Rawls. Dworkin, entre autre, propose un double mécanisme fictif qui va permettre d'égaliser l'ensemble agrégé des ressources internes et externes² : une vente aux enchères des ressources externes, à laquelle toute personne pourrait participer avec un même montant de jetons au départ, et une assurance volontaire contre le manque possible de ressources internes ou, dans une deuxième version, contre la rétribution insuffisante des ressources internes possédées. Cela permet d'envisager des conditions où chacun reconnaîtra et acceptera le caractère équitable d'une compensation, déterminée par un choix effectué dans des conditions hypothétique d'égalité. Si les choix sont volontaires, on peut considérer que la base sur laquelle repose l'égalité des ressources et des options primera, d'un point de vue moral, sur les inégalités résultant de ces choix.

Dworkin estime que l'idéal d'égalisation des ressources est mis en œuvre efficacement, non pas seulement à partir du recours à un système d'enchères, mais aussi par le recours à un système assurantiel, au marché et à la fiscalité.

¹ Denis Maguain op cit p:183

² Alexia Leseur op cit p : 12

En effet, en raison de la difficulté d'application de la vente aux enchères en cas de ressources internes¹ différentes entre les individus, Dworkin est contraint à inventer un autre procédé pour déterminer le montant de la compensation pour le manque de ressources internes : il propose une assurance fondamentale, qui tient donc compte des différences de ressources internes entre les individus. Les individus sont supposés connaître leurs préférences, le niveau et la distribution de revenus dans la société, mais ils ignorent leurs ressources internes². Sous ce voile d'ignorance plus fin que celui de Rawls, les individus doivent déterminer les manques de moyens internes contre lesquels ils souhaitent s'assurer et le montant des primes d'assurance. Une redistribution ex post qui aboutit au même résultat total que celui qui résulterait de ce mécanisme d'assurance hypothétique est alors, selon Dworkin, équitable.

L'avantage de cette méthode est de prendre en compte les différences de ressources internes, sans chercher à les égaliser rigoureusement (ce qui serait utopique), tout en recourant à l'évaluation individuelle, et, en ce sens, en mettant la notion de responsabilité au cœur de la méthode. Il s'agit donc d'indemniser les individus pour leur manque de ressources internes, en fonction de l'évaluation qu'ils ont de ce préjudice, et de leur consentement à payer pour s'assurer contre lui.

II- 3 portée de l'égalité des ressources étendue :

L'hypothèse de dotations internes identiques des individus à partir de laquelle est bâti le schéma proposé par Dworkin est critiqué, car dans ces conditions, les handicaps naturels ne sont pas pris en compte, un financement additionnel peut certes faire l'affaire, et compenser les désavantages naturels, mais dans des cas, cet objectif est impossible à atteindre, car aucune quantité de biens sociaux ne pourra compenser certains handicaps naturels. Aucune compensation monétaire ne permettra à une personne gravement handicapée de mener une vie aussi satisfaisante que celle d'une personne sans handicap. Une égalisation totale des circonstances est donc impossible.

¹ Alexia Leseur op cit p :12

² Cette expérience de pensée n'est vraiment pertinente que dans le cas général, lorsque les ambitions ne dépendent pas trop fortement des ressources internes : un pianiste professionnel ne peut s'assurer contre son manque de talent relatif au piano, puisqu'il ne voudrait pas devenir pianiste s'il n'avait pas le talent en question.

On observe que l'idée de Dworkin est de considérer chaque personne égale, ayant sa propre conception du bien, et surtout de la responsabiliser dans le choix de ses moyens internes et externes. Peu importe que l'individu soit irrationnel, au sens où il ne cherche pas l'adéquation de ses moyens aux fins et n'achète pas la quantité adéquate de moyens externes, différemment averse au risque que les autres, ait des goûts dispendieux qui le conduit à se surassurer¹, et n'utilise pas adéquatement les moyens disponibles à la réalisation de ses fins. La notion de responsabilité est ainsi au coeur de la méthode. En effet, alors que chez Rawls la responsabilité de l'individu engagé dans la situation réelle², une fois décidés et mis en place les deux principes de justice, est totale en termes de préférences et de réalisations effectives, la responsabilité chez Dworkin est plus subtile : l'individu est responsable de ses préférences, du choix de ses ressources externes via le mécanisme de vente aux enchères, de l'importance qu'il accorde à ses ressources internes via le mécanisme d'assurance, et, par la suite, de l'utilisation de ses ressources.

En plus des doutes éthiques que cette théorie fait naître, certaines limites ont été répertoriées, notamment la non-résolution du problème de l'esclavage des talentueux³. Le dilemme est le suivant : soit l'on abandonne l'idée de compenser les effets des handicaps naturels et les personnes défavorisées par la nature, soit on vise à fournir la couverture la plus extensive aux personnes handicapées, mais on est conduit systématiquement à « l'esclavage des plus aptes ».

III-Kolm et les préférences fondamentales

Depuis la fin des années 1950, Kolm essaya de développer une théorie générale de la justice en appliquant le critère de rationalité (au sens de justification rationnelle) à la question de la justice globale, pour en savoir ce qui devrait être fait au sein de la société⁴. Le point de départ de sa démarche est la définition de l'optimum social et

¹ Denis Maguain op cit p: 13

² idem

³ Kymlicka dans «Les théories de la justice», Paris, La Découverte 1999 page 96, explique l'esclavage des talentueux dans ce cas : « les personnes les plus favorisées par la loterie naturelle seront obligées d'être les plus productives possibles pour payer les primes d'assurance élevées qu'elles auront hypothétiquement acceptées pour se prémunir contre des handicaps naturels (lors de ce mécanisme d'assurance fictif) ». Plus généralement, l'esclavage des talentueux traduit l'idée que les individus talentueux sont contraints de travailler énormément car leur loisir a un très fort coût d'opportunité du fait de la valeur marchande de leur temps lorsqu'il est utilisé de façon productive.

⁴ Cf KOLM S.-C. [1998], *Modern Theories of Justice*, Cambridge (Mass.) The MIT Press, pour une introduction détaillée aux différents livres de cet auteur sur la question de la justice distributive.

de ce qui est juste ou bien au sein de la société¹. Kolm a très largement contribué à l'évaluation critique des différents principes, théories et critères de justice développés, aussi bien par les philosophes que par les économistes.

Selon Kolm, l'optimum social doit, en priorité garantir des droits de base à chacun (notamment en termes de liberté) et satisfaire les besoins de base des individus pour, ensuite, allouer les ressources de la société (y compris les ressources issues de l'activité humaine) de façon équitable². Ce dernier principe permet d'opérer une hiérarchisation des différentes théories de la justice selon la place qu'occupe, les capacités de consommation et/ou de production des individus et comment sont considérées comme arbitraires ou naturelles par les différentes approches (i.e. pertinentes ou non pour la question de la justice distributive). D'où la nécessité d'un arbitrage selon la situation à l'étude, entre trois critères moraux principaux : la liberté de bénéficier des résultats de ses actes (process-freedom) ; l'égalisation des consommations (ou revenus) des individus ; l'égalisation des satisfactions individuelles³.

Kolm examine également la relation entre la justice, l'équité, et l'efficacité au sens de Pareto. L'identité entre la justice et l'équité est vérifiée pour l'équité fondamentale, tandis que les liens existant entre la justice et l'efficacité parétienne - L'efficacité ici s'entend au sens faible-, posent des problèmes. En effet, une allocation de ressources transférables permettant aux individus de se trouver sur la même surface (ou hypersurface) d'indifférence des préférences fondamentales, et seulement une telle allocation, peut être qualifiée de juste. Or il se peut qu'aucune

¹ Denis maguain op cit p:178

² idem

³ Le premier critère (process-freedom) justifie à lui seul l'absence de toute entrave sur les marchés et de toute redistribution. L'égalisation des consommations, lorsqu'elle est couplée à l'efficience, nécessite le recours au concept que Kolm dénomme super-équité (aucun agent ne préfère strictement toute combinaison convexe des allocations des autres à la sienne propre). Enfin, l'égalisation des satisfactions passe par l'application du critère leximin aux niveaux de bien-être correspondant aux préférences fondamentales (voir ce qui suit). Notons que, récemment, Kolm [1996a, 1996b] a proposé une solution particulièrement intéressante lorsque l'inégalité des capacités productives des individus est du ressort de la justice redistributive, à la différence des capacités de consommation. Ce cas intermédiaire consiste à fusionner les critères moraux de process-freedom et de consommations égales. L'idée est d'opérer un partage égalitaire des bénéfices issus de capacités productives inégales tout en laissant les agents bénéficier de leurs propres capacités de consommation. Cette solution passe par l'égalisation du revenu gagné par les individus durant une certaine période de temps (fixed-duration income equalization). Cette solution peut s'interpréter comme exigeant que les individus travaillent pour la société durant un certain nombre d'heures par semaine et ensuite allouent comme ils l'entendent leur temps entre le travail (qui leur procure des bénéfices non taxés) et le loisir.

allocation juste ne soit possible¹. Tout comme il se peut que la « meilleure » allocation juste possible soit néanmoins inefficace au sens de Pareto². Ces différents cas de figure peuvent être vus à l'aide de graphiques. Le cas (a) et le cas (b), il existe des états justes possibles mais aucun d'entre eux n'est efficace. Enfin, dans le cas (c), il n'existe pas d'états justes appartenant au domaine des possibles. Bien entendu, ces différents cas peuvent également survenir lorsque le domaine des possibles est symétrique par rapport à la première bissectrice des axes, c'est-à-dire lorsqu'il est possible de permuter les situations des deux individus (la ligne basse de la figure 2).

Figure 2. Justice au sens de Kolm³, ensemble des possibles et efficacité :

les différents cas de figure.

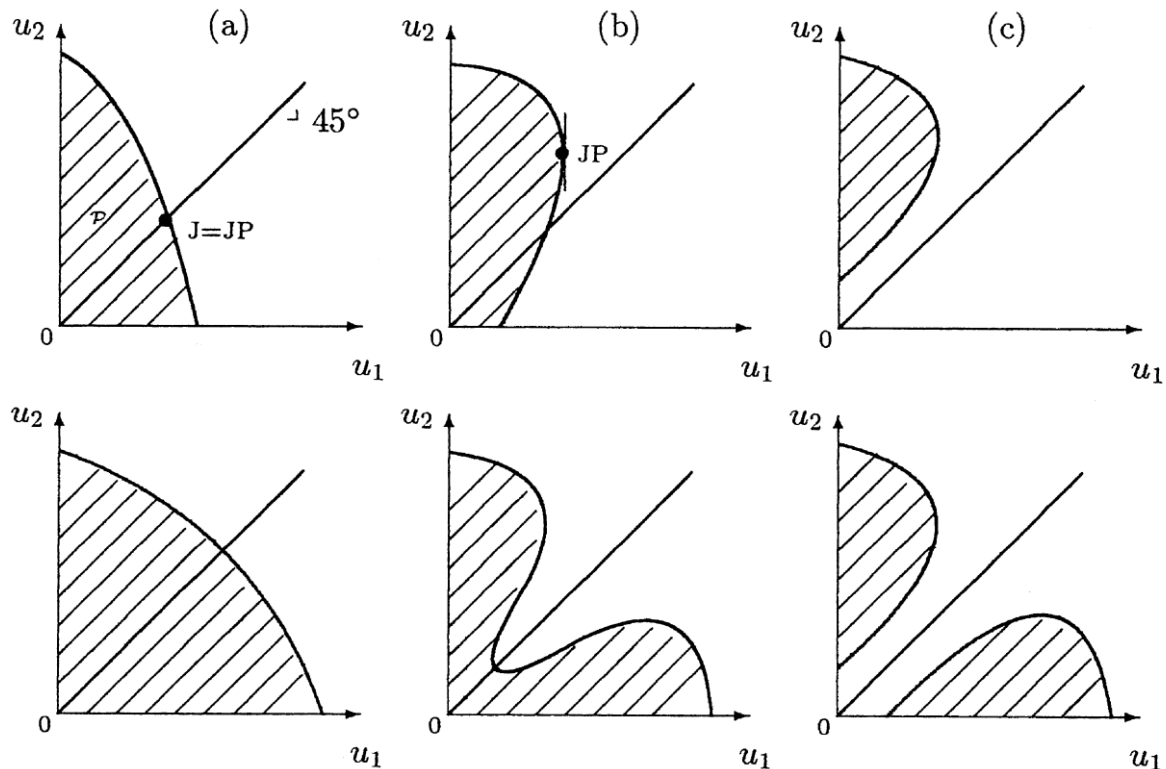


Figure 2: Justice au sens de Kolm, ensemble des possibles et efficacité : les différents cas de figure

¹ Par exemple, à cause d'indivisibilités ou de non-transférabilités.

² Notons, comme le fait remarquer Kolm, que l'optimum étant par définition possible et nécessairement efficace (l'efficacité étant définie par rapport aux préférences des individus au sein de la société) ; l'optimum, quelle que soit sa définition, peut alors être injuste et la justice suboptimale.

³ Denis Maguain op cit p:180

Vu la difficulté qu'un état social juste efficace puisse exister, encore même un état juste possible. Kolm est amené à recourir à un concept de justice de second rang qu'il nomme la justice pratique. L'idée est la suivante : la notion de préférences fondamentales permet de comparer ainsi et classer des « bonheurs » des différents membres composant la société. En focalisant l'attention sur le sort du plus malheureux de ces individus. Plus précisément, une allocation pratiquement juste est une allocation résultant de l'application du critère leximin, où l'ordre de la lexicographie est celui des « bonheurs » croissants. Kolm fait donc la distinction, ici, entre les allocations justes et les optima sociaux¹. L'optimum social qu'est l'allocation leximin peut ne pas être juste bien que des allocations justes existent (cf. fig. 1, (b)). En fait, le critère de justice pratique est identique à la justice lorsque celle-ci peut être efficace : dans ce cas, ce critère désigne comme optimum l'état de la société juste et efficace.

En résumé, la justice pratique est donc la recommandation la plus égalitaire possible compatible avec l'efficacité¹. Le concept de justice pratique prend alors tout son sens au sein d'une société où les besoins de base des membres qui la composent ne sont pas satisfaits. Dans ce cas, la justice pratique revient à donner la priorité à la satisfaction de tels besoins, lesquels peuvent inclure les libertés de base².

IV- Critiques à l'égalité des ressources

La critique majeure, couramment adressée à l'encontre de cette école ressourciste, est qu'elle assure certes l'égalité des ressources, c'est-à-dire des moyens disponibles utilisables par l'individu pour les convertir en bien-être effectif, mais ne prend nullement en compte les différences de capacités réelles des individus à convertir ces ressources ; en outre, elle ne fait pas de distinction fondamentale entre responsabilité et malchance³.

La principale difficulté rencontrée par les théories égalitaristes de justice, est de trouver un test permettant de déterminer les aspects de la conduite d'une personne,

¹ COHEN G.A.. fait également cette distinction, et critique la démarche de Rawls qui consiste à passer de l'égalité au maximin tout en conservant le qualificatif de juste pour l'allocation qui en résulte. Pour plus de précisions, cf. « The Pareto Argument for Inequality » dans Cohen [1995], *Self-Ownership, Freedom, and Equality*, Cambridge : Cambridge University Press

² Denis Maguain op cit p:181

³ Geert Demuijnck, « Les conceptions de l'équité dans la théorie économique et la philosophie politique », Cahier du LABORES, (1998), n° 13

devant être considérée comme une ressource déterminante, et d'identifier les aspects de ses préférences qui font partie de ses dotations initiales.

Ainsi, l'égalitarisme des ressources ne va pas assez loin car il ne compense pas les différences pour lesquelles les individus ne peuvent pas être tenus pour responsables. Une autre critique, liée à la première, consiste à dénoncer l'extrême fragilité de la distinction entre ambition et talent, puisque souvent l'un dépend en réalité de l'autre : l'ambition dépend notamment du talent, et le développement et l'exploitation du talent initial dépendent notamment de l'ambition. La réponse apportée à ces critiques relatives à l'idéalité de la construction a été de se référer à la distinction pratique entre les éléments qui sont sous le contrôle de l'individu et ceux qui n'y sont pas.

Section II : L'égalité du domaine du choix

Amartya Kumar Sen (né en 1933 en Inde)

«La question “Qu’est-ce qu’une société juste?” n’est pas un bon point de départ pour une théorie de la justice qui soit utile. De plus, elle n’en constitue peut-être pas non plus un point d’arrivée plausible.

Une théorie systématique de la justice comparative n’a pas besoin d’une réponse à la question “Qu’est-ce qu’une société juste?” et n’y conduit pas non plus nécessairement.”

“What do we want from a theory of justice?”, Harvard University, 2006.]

Les différences entre les personnes ne se réduisent pas toujours à des différences entre les ressources, à des éléments sur lesquels les individus n'ont aucun contrôle ou à des éléments dont la distribution est moralement arbitraire il peuvent aussi être le fruits des préférences et des choix. Or, le mécanisme d'allocation doit tenir compte de toutes les ressources cachées, jouant un rôle dans la détermination des préférences des personnes, qu'elles aient ou non été explicitement délimitées dans l'environnement. Et toute l'erreur peut naître du fait que l'on se souscrive à une forme radicale d'égalitarisme en voulant maintenir une division entre l'égalité des ressources et égalités du bien être, qui n'est pas tenable. En effet, en opposition au courant de l'égalité des ressources une autre école s'est développée : celle de l'égalisation du domaine de choix¹, encore appelée l'égalité des opportunités².

Cette deuxième école est issue des travaux de Sen, Cohen et Roemer, où la compensation prend la forme d'une égalité du domaine du choix. Ici la répartition des ressources externes vise à égaliser les occasions d'accès à certains résultats. Ce

¹ Nous reprenons ici la typologie de Valérie Clément qui met l'accent sur l'importance de l'utilisation de la ressource, et donc sur la liberté de choix dans «Les théories égalitaristes contemporaines de la justice, réflexions méthodologiques et proposition de validation empirique» Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Montpellier. (1997), qui met l'accent sur l'importance de l'utilisation de la ressource, et donc sur la liberté de choix.

² Alexia Leseur op cit p :13

courant s'est construits en partie sur le rejet de la dichotomie proposée par Dworkin entre les goûts et préférences d'une part et les ressources internes d'autre part. La critique souligne qu'un individu peut n'être pas responsable de ses préférences dès lors que celles-ci ont été formées et développées dans des circonstances qui échappent à sa responsabilité¹.

L'idée fondamentale est que la distinction entre préférences et ressources n'est pas réellement pertinente (puisque'il y a des préférences qui ne sont pas vraiment imputables à l'individu, et que la valeur de la ressource dépend fortement des préférences), et qu'il est plus raisonnable de se référer à la distinction entre les éléments qui sont sous le contrôle de l'individu et ceux qui n'y sont pas. Par exemple, il s'agit ici non de rejeter toute demande de compensation pour goûts dispendieux, mais de répondre seulement aux demandes justifiées par l'intervention de facteurs exogènes dans la formation de ces goûts.

Dans cette optique, la distribution des biens est juste dès lors que l'ensemble des niveaux de résultats que l'individu peut atteindre avec cette part et ses caractéristiques personnelles est le même pour tous². L'idée générale est de mettre l'accent, non sur les résultats effectivement atteints car ils dépendent des choix des individus, mais sur l'ensemble des résultats possibles, donc sur les possibilités réelles de résultats³.

Ce courant repense la notion de responsabilité : l'individu est responsable de tout ce sur quoi il a le contrôle et notamment de l'utilisation de ses ressources. Mais il n'est pas tenu pour responsable, par exemple, de certaines de ses préférences considérées comme issues de son milieu social, de la malchance dont il peut être victime, de ses talents, etc. Le principe de justice que ce courant prône est l'égalisation du domaine des choix : il s'agit d'égaliser les chances de bien-être des individus, donc les possibilités de transformation des moyens disponibles en fins, et non plus d'égaliser des ressources, même étendues, ni évidemment les niveaux de bien-être. Ce qui compte, ce n'est pas la quantité de ressources externes, mais ce

¹ Vincent Roux «Le mirage de l'état providence», Harmattan 2007, p :11

² idem

³ Fleurbaey à partir d'exemples simples de loterie, montre que l'égalité des domaines de choix, ou encore égalité des opportunités, dépend certes des probabilités d'accès à ces opportunités, mais aussi du contenu même de celles-ci. Voir sur ce sujet Fleurbaey M. (2001), "Egalitarian opportunities", Law and Philosophy, vol.20, pp. 499-530.

qu'elles permettent à l'individu de faire. Comme le souligne Le Clainche (1999)¹, « il s'agit d'égalité modulo les choix autonomes » dont les individus sont entièrement responsables.

I- Égalité des opportunités de bien-être d'Arneson

Richard Arneson² (1989) propose d'égaliser les opportunités de bien-être qu'il définit ainsi³ : « chacun doit disposer d'une gamme d'options équivalentes à celles des autres en termes de possibilités de satisfaction des préférences ». Les travaux d'Arneson (1989,1991), qui présentent de nombreux points communs avec ceux de Sen sur la question de l'égalité, offrent l'intérêt d'insister sur un principe de justice compensatoire. Les individus peuvent prétendre à compensation pour des états ou incidents dont ils ne sont pas responsables, mais pas de ceux dont ils sont responsables.

Dans l'approche d'Arneson, la vie d'un individu est représentée par un arbre constitué de nœuds de décision et de nœuds de chance. À un chemin donné le long de l'arbre est associé un paiement, calculé comme la somme des utilités espérées en chaque nœud de décision emprunté⁴. L'égalité des opportunités est assurée lorsque les meilleurs paiements (c'est-à-dire les paiements les moins risqués) de tous les individus sont identiques, et qu'il en est de même pour les deuxièmes paiements, etc.

Les options, dans leur contenu, n'ont pas à être identiques puisqu'on garde ici la pluralité des conceptions du bien, mais la possibilité d'atteindre un certain niveau de bien-être subjectif doit être la même, et les inégalités constatées dans le bien-être subjectif effectivement atteint ne doivent dépendre que des choix volontaires et des comportements plus ou moins négligents des individus, mais restant sous le contrôle de ceux-ci.

¹ Le Clainche C (1999), « Talents, responsabilités, justice sociale : les apports des courants post-welfaristes », Cachan, Note de recherche GRID 99-05

² ARNESON R.J., « Equality and Equal Opportunity for Welfare », *Philosophical Studies* [1989], 56, p. 77-93.

³ A. Leseur op cit p :14

⁴ Genier Pascale 1996, « Quel est l'apport des nouvelles théories de l'équité pour la définition des politiques publiques ? Le cas de la dépendance des personnes âgées » In: *Sciences sociales et santé*. Volume 14, n°4, 1996. P 82.

I-1 Vers un égalitarisme des capacités de bien-être ?

L'approche par les opportunités de bien-être, défendue entre autres par ARNESON, propose de dépasser les égalitarismes des ressources et des résultats et de s'orienter vers l'égalitarisme des opportunités de bien-être. Il exige de plus une égalité réelle des ensembles d'opportunités, c'est-à-dire que non seulement les individus doivent avoir accès au même ensemble de paiements, mais encore que chacun de ces paiements doit leur être également accessible¹. Il s'agit donc de garantir, au sein de la société, à tous les membres, les mêmes chances d'accéder au bien-être espéré tout au long de la vie, dans la mesure où chacun se comporte de la manière la plus prudente qu'il soit. L'absence de définition claire de la notion de bien-être nous permet de rapprocher les deux approches. Si l'on considère le bien-être comme la fin ultime de la vie humaine quelles que soient les valeurs et les motivations sous jacentes, cela laisse un large éventail des styles de vie que peuvent adopter les individus.

Selon Arneson, nous sommes partiellement responsables de nos préférences, notamment dans la façon dont nous les adaptons à nos handicaps et talents, ainsi que dans la façon dont ces préférences peuvent être consommatrices de ressources. Pour une égalisation des opportunités de bien-être, il convient que les individus disposent d'arbres de décision effectivement équivalents, dans le sens où la valeur de chaque ⁱ^{ème} choix (options classées par ordre de préférence individuel), pondérée par la probabilité de réalisation de cette option sur la base des aptitudes individuelles à l'atteindre dont l'individu n'est pas responsable, est la même d'un individu à l'autre. Doivent être pris en compte ainsi, la disposition à connaître les différentes options, la capacité à choisir avec raison entre elles, la force de caractère qui génère ténacité dans la poursuite de l'option choisie. Négligences et choix volontaires peuvent altérer l'égalité de fait, mais non pas l'égalité des opportunités. La liberté de choix responsables est respectée.

¹ Genier Pascale 1996, « Quel est l'apport des nouvelles théories de l'équité pour la définition des politiques publiques ? Le cas de la dépendance des personnes âgées » In: Sciences sociales et santé. Volume 14, n°4, 1996. pp. 75-100.

Les inégalités de bien-être acceptables résulteraient des choix de vie de chaque individu, de la responsabilité qu'ils exercent sur ces choix¹. Ici aussi, les rapprochements avec l'approche par les capacités sont possibles dans la mesure où dans les deux cas, les individus doivent assumer les choix qu'ils exercent en tant qu'individu autonome et responsable. Un individu n'atteignant pas la qualité de vie à laquelle il était en mesure d'espérer compte tenu de ses caractéristiques, des opportunités présentes et de ses choix de vie, est entièrement tenu pour responsable. En d'autres termes, l'égalitarisme préconisé par Arneson serait une voie politique possible dans l'optique de réduire les inégalités d'accès au bien-être entre les membres d'une même société, dans une acception plus large du bien-être que celle retenue par Sen.

Arneson commence par noter un certain nombre de difficultés inhérentes à la théorie de l'égalité des ressources, notamment en ce qui concerne le fait de prendre en compte les handicaps des agents². Il émet ainsi des réserves sur le fait qu'une politique distributive ait la capacité de neutraliser totalement les différences de talents personnels entre les individus³. D'autre part, Arneson prétend que la séparation opérée par Dworkin entre ressources et préférences n'est pas celle qu'il convient de retenir en matière de responsabilité. Cette séparation devrait plutôt être faite entre opportunités et résultat.

Arneson distingue trois cas dans lesquels des individus sont face à des options effectivement équivalentes: (1) les options sont équivalentes et les individus ont les mêmes aptitudes à les atteindre, (2) les options ne sont pas équivalentes afin de contrebalancer exactement chaque inégalité dans les aptitudes à atteindre ces options, (3) les options sont équivalentes et chaque inégalité dans les aptitudes individuelles à les atteindre est due à des causes dont les individus peuvent être tenus pour responsables.

¹ Arneson présente sa réflexion sous la forme d'un arbre dont les branches représenteraient chaque choix possible à l'instant *t* dépendant des préférences de l'individu et conduisant à un niveau d'utilité particulier. L'égalité des opportunités de bien-être est assurée quand les arbres sont considérés équivalents c'est-à-dire lorsque tous les individus concernés font face aux mêmes choix de vie et ont la même capacité de mener à terme le choix qu'ils entreprennent. Les individus sont alors responsables du chemin qu'il emprunte au sein de l'arbre de décision, aucune compensation ne pouvant leur être accordée en cas d'erreur procurant un bien-être diminué.

² Denis Maguain op cit p :190

³ Sur ce point, Arneson prend l'exemple de l'éducation et est sceptique sur le fait qu'une politique gouvernementale puisse en la matière compenser totalement les différences de talents innés entre les étudiants. Voir ARNESON R.J., « Equality and Equal Opportunity for Welfare », [1989], p. 78

Selon Arneson, une personne n'est pas responsable de ses opportunités ; elle est responsable lorsqu'elle transforme ses opportunités en résultat. En particulier, une personne peut ne pas être responsable de ses préférences car leur formation est influencée par le contexte dans lequel les individus évoluent dès leur plus jeune âge. Toutefois, Arneson admet que les individus ont un pouvoir de contrôle au travers d'actions qui peuvent ou non modifier leurs préférences d'une façon prévisible.

Arneson fait référence à l'idée welfariste, mais évite les critiques classiques adressées à ce courant en se référant à des « préférences hypothétiques rationnelles » qui sont des préférences particulières, puisqu'elles sont rationnelles, autocentrées (au sens où l'individu ne recherche que son intérêt propre), et puisqu'elles sont issues d'une réflexion argumentée¹. Il est donc welfariste, mais à un sens de la préférence corrigée. Toutefois il suggère, de ne pas égaliser la satisfaction des préférences individuelles, ce qui d'ailleurs ne laisserait pas de place à la responsabilité individuelle, mais plutôt, égaliser l'ensemble des choix possibles pour l'individu qui aboutissent à la même satisfaction des préférences hypothétiques rationnelles. Ceci se fait bien sûr selon le principe cité en haut (arbre de décision)

I-2 limites de l'apport d'Arneson

L'approche "welfariste" traditionnelle consiste à évaluer les situations individuelles par une mesure du bien-être subjectif. Il y a beaucoup de difficultés dans la définition de ce bien-être subjectif, et les critiques sont nombreuses. En particulier, cette approche dénie à l'individu toute responsabilité quant à son bien-être subjectif². Arneson considère qu'il suffit de remplacer "utilité" par "opportunités d'utilité" pour résoudre le problème. D'autres, notamment Cohen et Sen, pensent que cela ne suffit pas, et que les opportunités d'avantages plus objectifs doivent aussi être prises en compte. L'argument est qu'il ne suffit pas d'être potentiellement heureux, mais qu'il faut aussi pouvoir fonctionner "normalement".

La notion de responsabilité, elle aussi, est au cœur du raisonnement dans cette théorie puisqu'elle permet de traiter identiquement le handicap de préférences et le

¹ A. Leseur op cit p :15

² Marc Fleurbaey, « justice et injustices » in *Egalité de traitement entre générations* conseil d'orientation des retraites document n°2, nov 2002, p :6

handicap de capacité¹, à l'aune de la responsabilité : les goûts dispendieux seront compensés si l'individu n'est pas vraiment responsable de ceux-ci, et à l'inverse, le handicap de capacité ne sera pas automatiquement compensé s'il s'avère que l'individu a eu un comportement risqué volontaire.

La difficulté sous-jacente est double : d'une part, rien n'est dit sur les manières d'évaluer le caractère responsable de l'individu quant à l'élaboration de ses préférences et même l'importance de ses handicaps, d'autre part les conséquences induites peuvent être assez contre-intuitives. Pour illustrer ce dernier cas, prenons l'exemple d'un individu très gravement blessé qui ne sera pas compensé pour le handicap engendré si celui-ci résulte d'un comportement volontaire risqué ; mais cette logique peut néanmoins heurter nos intuitions morales.

Cependant, la théorie d'Arneson semble reposer sur une hypothèse forte : l'individu serait capable, grâce à la délibération solitaire, de se dissocier de lui-même en tant qu'il est le produit de conditions contingentes, et de s'interroger sur les «véritables» préférences qu'il aurait dans un environnement neutre, exempt de toute influence. Or cela est impossible aux yeux de certains, notamment Roemer.

Arneson prétend qu'aucune des critiques formulées notamment par Rawls et Dworkin à l'encontre de la théorie de l'égalité du bien-être ne peut être adressée à sa théorie². Ainsi, lorsque les individus bénéficient de chances de bien-être égales, toute inégalité de bien-être en ce qui concerne leur position réelle sera due à des facteurs que les individus contrôlent et pour lesquels ils sont donc responsables (les individus en général choisiront différents sentiers au sein de leurs arbres de décision³), ce qui a pour conséquence d'évacuer tout motif de compensation au nom de la justice. Dans le monde d'Arneson, les individus sont donc considérés comme responsables du sentier qu'ils choisissent au sein de leur arbre de décision. Notons cependant que l'approche d'Arneson étant welfariste⁴ elle se trouve confrontée aux difficultés liées à l'existence de goûts modestes et dispendieux. Afin de dépasser ces

¹ Valérie Clément «Les théories égalitaristes contemporaines de la justice, réflexions méthodologiques et proposition de validation empirique» Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Montpellier. (1997)

² Denis Maguain op cit p:191

³ Pour être plus précis, les sentiers choisis par les individus ne seront pas reliés les uns aux autres par l'isomorphisme.

⁴ La principale condition hors utilité chez Arneson étant tout de même que les individus doivent bénéficier d'un accès identique aux divers sentiers de l'arbre de décision.

problèmes, Arneson opère un raffinement supplémentaire quant à sa définition de l'égalité des chances d'utilité en plaçant des conditions sur l'environnement au sein duquel les individus forment leurs préférences et donc leurs arbres de décision.

II- Egalité des capacités de Sen

Amartya Sen refuse la démarche welfariste ordinaire, mais, comme Arneson, il s'intéresse aux chances de bien-être. Il critique l'égalité des biens primaires car les individus ont besoin de quantités différentes de ces biens pour satisfaire les mêmes besoins et suggère¹ : « It seems reasonable to move way from a focus on goods as such to what goods do to human beings ». Son originalité est d'aborder la question de la définition du bien-être à partir de la qualité de vie objective de l'individu, ce qui permet d'accepter diverses conceptions de la vie bonne tout en garantissant une qualité de vie minimale.

Il critique de même le recours aux utilités : ces dernières s'intéressent qu'aux réactions mentales des individus et non à leurs capacités (physiques). Il introduit donc une notion intermédiaire entre la possession de bien et l'utilité qu'ils permettent d'obtenir, qu'il baptise *functioning*² : un *functioning* est une réalisation à laquelle l'individu peut aboutir compte tenu de ses capacités et des biens dont il dispose. Pour prendre un exemple dans le domaine de l'alimentation, Sen ne s'intéresse ni à la quantité de nourriture, ni à l'utilité que procure le repas, mais plutôt à l'énergie que la personne peut tirer des aliments compte tenu de son métabolisme. Selon la manière dont l'individu utilise les biens dont il dispose (ou peut disposer), il peut atteindre plusieurs vecteurs de *functionings*. L'ensemble de ces vecteurs constitue ses capacités, ou dans notre terminologie son ensemble de résultats. Les fins correspondantes peuvent varier selon le contexte (utilité, fonction des *functionings*...).

II-1 -L'EGALITARISME DES CAPABILITES: UNE THEORIE DE LA JUSTICE FONDEE SUR LES INEGALITES ACCEPTABLES

Bien que l'approche par les capacités proposée par Sen ³ appartienne à la dernière classe de théorie égalitariste, puisqu'il s'agit soit d'égaliser les ressources

¹ Genier Pascale 1996, « Quel est l'apport des nouvelles théories de l'équité pour la définition des politiques publiques ? Le cas de la dépendance des personnes âgées » In: Sciences sociales et santé. Volume 14, n°4, 1996. P :83

² Genier Pascale op cité p : 84

³ À travers une série d'ouvrages et de travaux dont : « Equality of What ? », dans S. McMurrin (eds), *The Tanner Lectures on Human Values*, vol. 1, Cambridge, Cambridge University Press. [1980], *Commodities and Capabilities*,

disponibles pour les agents ou encore le bien être, ou encore leurs chances¹ ou les résultats auxquels ils parviennent, elle offre une vision plus large du concept d'égalité des opportunités basé sur les libertés individuelles.

i -L'hypothèse fondamentale de diversité

Sen part du principe que l'égalitarisme des ressources comme celui des opportunités, en s'attachant à offrir à tous les membres d'un même groupe une quantité égale d'un attribut particulier (la richesse, les opportunités) conduit à renforcer les inégalités dans d'autres domaines². Cette hypothèse évidente, quoique ignorée par bon nombre de théoriciens travaillant sur l'égalitarisme, constitue la première originalité de Sen.

Or, ajoute Sen ³ : « nous différons profondément les uns des autres, tant par des caractéristiques internes (l'âge, le sexe, la vulnérabilité aux maladies) que par des circonstances externes (propriété des biens, origine sociale, etc.). Et c'est précisément en raison de cette diversité que prôner l'égalitarisme dans un domaine oblige à le récuser dans un autre »⁴. Quelles soient internes ou externes, l'individu ne contrôle pas ses caractéristiques particulières. Il est donc primordial d'en tenir compte lors de la mise en œuvre d'une politique qui vise l'égalité entre individus. Comme Dworkin, Sen retient la notion de responsabilité et souligne que les ressources mises à la disposition des individus ne déterminent pas directement le domaine de leurs choix, leurs chances de bien être.

En effet, des facteurs biologiques, culturels, sociaux, dont l'individu n'est pas responsable, interfèrent dans cette transformation. Les individus disposent

Amsterdam, North-Holland. [1985], *Inequality Reexamined*, Oxford, Clarendon Press. [1992], et *Development as Freedom*, Oxford, Oxford University Press. [1999]

¹ Les chances désignent dans certains cas tout ce qu'un individu reçoit en matière de ressources matérielles ou bien, comme dans le cas du principe rawlsien d'égalité équitable des chances, dans d'autres cas ils peuvent consister en ressources personnelle et impersonnelle dont chaque individu est le bénéficiaire (Dworkin), ou encore dans l'ensemble des capacités ou « capabilités », au sens plus large de Sen, de ses « chances de bien être » d'Arneson de son « accès à l'avantage » de Cohen ou de sa « liberté réelle » de Van Parijs. Ce principe d'égalité des chances à des positions sociales est en effet constitutif de la liberté réelle de chacun. Par cette correction des inégalités sociales on peut espérer atteindre et établir l'égalité dans la distribution.

² Bertin Alexandre: *Liberté, égalité, capabilités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité*, 27ème Conférence de l'Association d'Economie Sociale "Approches institutionnalistes des inégalités en sciences sociales", Editions L'Harmattan, 2007 p : 7

³ SEN A. *Inequality Reexamined*, Oxford, Clarendon Press. [1992],

⁴ Bertin Alexandre: *Liberté, égalité, capabilités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité*, 27ème Conférence de l'Association d'Economie Sociale "Approches institutionnalistes des inégalités en sciences sociales", Editions L'Harmattan, 2007

d'une responsabilité limitée dans la gestion de leurs ressources. Ainsi, l'investissement en études supérieures peut être interprété non seulement comme dépendant de la disposition d'un bouquet de certains biens primaires (droits fondamentaux, revenu, richesse...) mais aussi de la culture, des ambitions héritées de la famille, qui s'exercent alors par exemple sur le fait de pouvoir envisager certaines orientations dans les études. Une sorte d'habitus restreint plus ou moins l'usage que font les individus des biens primaires. Ici, l'individu n'est pas complètement responsable de ses préférences.

Pour cela, Sen propose de situer son approche entre l'approche ressourciste et l'approche welfariste¹, en cherchant à égaliser l'ensemble des libertés réelles que possèdent les individus de mener le type de vie qu'il souhaite. Chacun doit être également libre de disposer de sa vie, compte tenu de l'ensemble des traits distinctifs qui le caractérisent. Il apparaît donc inévitable de changer d'espace d'évaluation de l'inégalité vers un espace dont l'importance est supérieure : celui des capacités².

ii- Capabilités et fonctionnements

L'idéal égalitariste proposé par Sen repose sur les concepts de fonctionnements(ou *functionings*)³ et de capacités. Chaque individu est défini par un ensemble de fonctionnements (fonctionnings) ; un fonctionnement est caractérisé comme un état ou une action propre à la vie humaine. Parmi les fonctionnements on trouve : disposer de suffisamment de nourriture, d'un abri, de la faculté de se mouvoir, échapper aux maladies évitables, occuper une fonction, participer à la vie politique, être heureux, rester digne à ses propres yeux ... Chaque accomplissement d'un individu est un vecteur de ses fonctionnements. La capacité à fonctionner désigne l'ensemble des accomplissements que l'individu

¹ Sumner, L.W. (1996), *Welfare, Happiness, and Ethics*, Oxford, Oxford University Press, 256 p.

² Traduire capability n'est pas plus aisé : beaucoup suggèrent « capacité », terme qui néglige l'accès effectif au bien qui ne dépend pas uniquement des capacités de l'individu ; Fleurbaey (1996, p.137) propose « opportunité », ce qui ne met pas assez en lumière les capacités de l'individu. Le terme de « possibilité » recouvrirait ces deux aspects. Cependant, par souci de simplicité et d'accord avec le traducteur de Sen, on retiendra une version francisée de capability : capabilité.

³ Traduire functioning n'est pas aisé : « fonction » sous-tend une idée de but qui n'est pas présente dans functioning ; Fleurbaey (1996, p.136) propose « réalisation », mais ce terme manque l'idée du caractère naturel de functioning (qui vient du verbe to function) ; Arnsperger et Van Parijs (2000, p.77) suggèrent « fonctionnement », terme qui satisfait les deux critiques précédentes, mais qui est plutôt réservé, en français, aux machines. Faute de mieux, on gardera donc le terme fonctionnements.

peut choisir et réaliser. C'est son espace de liberté, sa « liberté de bien-être », les accomplissements réalisés constituant le bien-être.

Pour Sen ce sont les vraies fins des individus qui sont les indicateurs primordiaux de bien-être et de liberté. Le seul revenu ne rend pas compte du bien-être social car il n'est pas toujours transformé en bien-être. Les individus se distinguent par des besoins, des traits personnels et sociaux disparates, et ainsi par des capacités à convertir des ressources et biens premiers en liberté de choix. L'égalisation des ressources et biens premiers est ainsi insuffisante, surtout si l'on considère que l'individu n'est pas responsable de cette capacité à convertir. C'est dans cette fonction de conversion que réside la capacité à construire le bien-être individuel, et que l'on peut y loger le rôle de l'éducation: dans la capacité à fonctionner à partir d'une certaine dotation en ressources et biens premiers.

Ainsi « Les caractéristiques personnelles et sociales –parfois très éloignées- d'individus différents peuvent entraîner des variations considérables entre leurs conversions respectives de ressources et biens premiers en accomplissements». De même¹:« si la combinaison des fonctionnements reflète les accomplissements réels, l'ensemble des capabilités représente, quant à lui, sa liberté d'accomplir, c'est-à-dire les combinaisons de fonctionnements possibles, à partir desquelles l'individu peut choisir » représentant à eux deux sa qualité de vie².

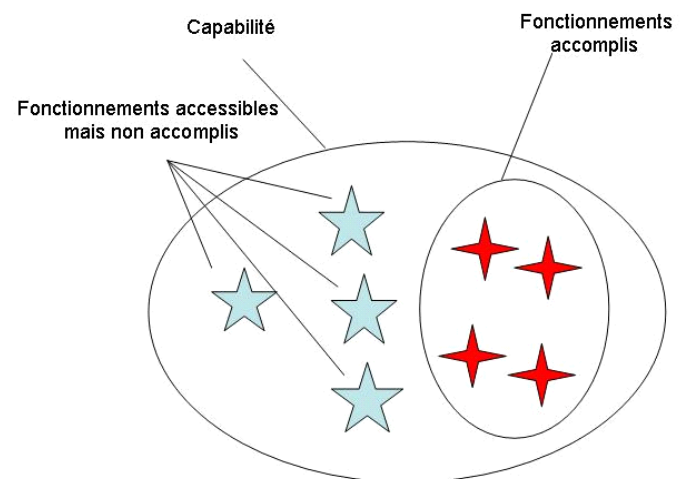
Les opportunités, au sens de Sen, représentent l'ensemble des libertés d'accomplir qui permettent d'améliorer la qualité de vie. Ces libertés ont un rôle primordial dans l'approche par les capabilités puisqu'elles constituent, non seulement, un moyen d'améliorer le sort de chacun mais elles ont également une valeur en soi. En ce sens, le principe de justice proposé par Sen est une égalisation des capabilités et non des fonctionnements³, ces derniers représentant les accomplissements effectifs des individus. Ce principe de justice permet à chacun de disposer des mêmes libertés individuelles de choisir les fonctionnements qui améliorent sa qualité de vie.

¹ Sen A. Development as Freedom, Oxford, Oxford University Press, (1999)

² Bertin Alexandre: Liberté, égalité, capabilités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité, 27ème Conférence de l'Association d'Economie Sociale "Approches institutionnalistes des inégalités en sciences sociales", Editions L'Harmattan, 2007, p :7

³ Bertin Alexandre: Liberté, égalité, capabilités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité ? P :8

Figure ¹³: relations entre capacité, fonctionnements accomplis et fonctionnements accessibles



Relations entre capacité, fonctionnements accomplis et fonctionnements accessibles
Source : auteur

La société doit offrir à chacun de ses membres et de manière égale cinq types de libertés instrumentales : (i) les libertés politiques, (ii) les facilités économiques, (iii) les opportunités sociales, (iv) les garanties de transparence, (v) la sécurité protectrice². Toutefois, il adjoint à ces libertés instrumentales des libertés dites constitutives de la qualité de la vie, c'est-à-dire l'ensemble des libertés individuelles de choisir les fonctionnements valorisés parmi les capacités. L'exigence de l'égalité comme préoccupation sociale ne doit cependant pas laisser de côté l'« efficacité » qui est atteinte lorsque l'on ne peut améliorer l'ensemble des opportunités d'un individu sans restreindre celui des autres membres de la société. En matière de discrimination sexuelle, par exemple, il serait injuste, selon Sen, de mettre en œuvre des politiques d'expansion de libertés des femmes qui réduisent les libertés des hommes. La discrimination positive, qui vise à discriminer des groupes sur des critères sociaux ou ethniques pour leur permettre d'augmenter leurs chances de réussite sociale, peut être envisagée si elle ne réduit pas les opportunités des autres classes sociales ou ethniques.

iii- Choix et responsabilité

La notion de choix est présente dans l'approche par les capacités lorsque l'on considère les choix individuels de certains fonctionnements valorisés parmi

¹ Bertin A. « quelle perspective pour l'approche par les capacités ? » Centre d'Economie du Développement de l'Université Montesquieu Bordeaux IV in séries Documents de travail n° 92, p :5

² idem

l'ensemble capabilité. Ainsi, dans le modèle de Sen l'incitation à se former individuellement n'existe pas. Les capacités doivent être égalisées; éventuellement au travers de l'observation des réalisations. L'amélioration de la convertibilité des ressources en capacité, dans laquelle l'investissement en éducation pourrait trouver sa légitimité, n'est pas vraiment posée. Lorsqu'elle est évoquée, elle ne repose pas sur des décisions individuelles, mais sur l'existence ou non de certains services collectifs ; en effet, les individus ne sont pas responsables de leur capacité, mais seulement des accomplissements qu'ils en font.

En effet, comme le souligne Sen: « choisir est en soi une composante précieuse de l'existence et une vie faite de choix authentiques entre des options sérieuses peut être considérée comme plus riche »¹. Toutefois, si le choix devient essentiel, il rend l'individu responsable. Ce dernier doit donc en assumer les conséquences, notamment lorsque ce choix se révèle infructueux en termes de résultats effectifs. Si le vecteur de fonctionnements choisis n'améliore pas la qualité de vie de l'individu, ce dernier en est tenu pour responsable dès lors que cela résulte d'un choix, d'un pari ou d'une erreur de jugement.

A condition que soient apportées les garanties de disposer des mêmes opportunités, il est difficile de conclure qu'un individu puisse souffrir d'inégalités injustes lorsque les résultats atteints seraient moins bons que ceux d'un autre². En ce sens, comme le soulignent Ballet, Dubois et Mahieu³ la liberté précède la responsabilité, « la liberté d'agir générant une responsabilité spécifique comme conséquence de l'action ». Et aucune compensation ne peut être versée dès lors que l'égalité des capacités est garantie, en s'assurant, bien sûre, que les individus disposent des mêmes libertés réelles et non simplement formelles d'utiliser l'ensemble de leurs ressources en vue d'améliorer leur qualité de vie.

II-2- Les capacités comme opportunités de bien-être

Le concept d'égalité des chances a toutefois évolué. Si l'approche par les capacités offre une version plus satisfaisante de l'égalitarisme comme justice sociale, il n'en reste pas moins qu'elle est soumise à critiques. En replaçant cette

¹ Bertin Alexandre: Liberté, égalité, capacités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité ? P :8

² Sen A. (1992), *Inequality Re-examined*, Harvard, Harvard University Press.

³ Ballet, J., Dubois, J.L., Mahieu, F.R. (2005), *L'Autre Développement : le Développement Socialement Durable*, Paris, L'Harmattan, 130 p.

approche dans la perspective de la recherche du bien-être, nous tenterons de rapprocher les capacités des opportunités de bien-être.

i- Sélection et évaluation des capacités

Lors de toute tentative d'évaluer l'égalité des opportunités dans une société, il apparaît difficile de rendre compte, de manière chiffrée, de l'éventail des libertés à disposition des individus. Même si les libertés politiques, les garanties de transparence et la sécurité protectrice sont facilement observables, notamment en raison de leur caractère légal et de leur appartenance à la sphère publique, d'autres éléments sont plus difficilement mesurables il s'agit entre autres des opportunités sociales et des facilités économiques. C'est la raison pour laquelle, d'un point de vue pragmatique, certains ont proposé de déplacer l'évaluation de la qualité de vie vers l'espace des accomplissements.

Deux arguments peuvent être avancés. Le premier plaide pour que rien n'empêche l'évaluateur d'utiliser la mesure des fonctionnements accomplis pour évaluer les capacités¹, puisque la capacité contient l'information sur la combinaison de fonctionnements choisis. Le deuxième argument, proposé par Fleurbaey², qui souligne que, l'information relative à la liberté de réalisation ne permette pas d'identifier les fonctionnements effectivement accomplis, c'est-à-dire ceux qui sont importants dans l'optique d'évaluer les privations réelles dont sont victimes les individus. Il est donc nécessaire, dans cette optique, d'évaluer les inégalités sur la base de ce que réalisent les individus plutôt que sur ce qu'ils ont comme opportunités de réaliser. En matière d'éducation, il est plus aisé de mesurer des inégalités de résultats que des inégalités d'opportunités. Le taux de réussite au baccalauréat, par exemple, permet de rendre compte des inégalités sociales ou sexuelles tout comme des opportunités de poursuivre des études.

Dans ce cadre, la reconnaissance de l'égalité des réalisations sociales fondamentales, qui correspondent aux fonctionnements accomplis de base, peut être une solution au problème, ceci est permis surtout par la distinction des réalisations privées des réalisations sociales. Les premières, qui relèvent exclusivement de la sphère privée ne peuvent tomber sous le coup des principes

¹ Bertin, A. (2007), Pauvreté monétaire, pauvreté non monétaire : une analyse des interactions appliquée à la Guinée, Thèse de doctorat, GREThA, p :264.

² Fleurbaey M. "Equality of Functionings", CATT, Université de Pau.(2004),

égalitaristes. Les secondes, à l'inverse, dont l'accomplissement repose entièrement sur les choix individuels, doivent être égalisées. Il en résulte deux types de responsabilité, chacune correspond à l'une des deux sphères retenues. La responsabilité morale porte sur l'ensemble des actes qui résultent des choix ou des circonstances et des talents individuels. La responsabilité sociale porte sur les choix individuels ignorés dans les objectifs fixés par la société¹. Une compensation sera alors versée aux individus les moins bien lotis en termes de fonctionnements fondamentaux socialement définis.

Puisque, l'objectif n'est pas de définir ce que l'on entend par vie bonne mais de faire en sorte que les individus aient toutes les opportunités de la réaliser effectivement. Définir la justice sociale sur la seule base des fonctionnements accomplis risque de conduire la société à une homogénéisation forcée et de supprimer toute forme de responsabilité individuelle. La notion de capacités comme opportunité de fonctionnement reste donc essentielle à toute théorie de la justice équitable. En effet, dès lors que l'on définit, au préalable, l'ensemble des fonctionnements adéquates pour juger de la qualité de la vie, les fonctionnements qui seraient valorisés par certaines personnes mais n'appartenant pas à la liste ne sauraient être retenus comme indiquant le degré d'accomplissement de la vie bonne.

ii- Valeurs, motivations et but

Dans la difficulté de donner une définition objective de ce que l'on entend par vie bonne, il est cependant essentiel de considérer que le but de chaque être humain est de mener la vie la plus épanouie possible (human flourishing life)². Cette vie épanouie, que l'on peut rapprocher de la notion de qualité de la vie (quality of life), doit auparavant être affinée pour être envisagée comme fin de la vie humaine. Les individus aspirent tous à vivre de la meilleure façon qu'il soit, c'est-à-dire qu'ils recherchent leur bien-être³. Or Sen rejette totalement cette notion de bien-être qui considère que, dans le cadre du welfarisme, les informations non-utilitaires sont ignorées.

¹ Comme le note à juste titre Compeyron "Impact de la mise en œuvre des notions d'égalité, responsabilité et compensation dans la décision individuelle d'investir en éducation", *IREDU21* p, (2006), l'approche de Fleurbaey est institutionnelle « puisqu'elle renvoie à la société la charge de définir les réalisations fondamentales ».

² Bertin Alexandre: Liberté, égalité, capacités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité ? P :10

³ idem

De ce fait, il est tout à fait concevable d'élargir la définition étroite du bien-être retenue par Sen, pour que celle-ci prenne en compte le bonheur ou la satisfaction des désirs, en tenant compte de deux faits saillants. Primo, ne pas considérer le bien-être –qu'il faut comprendre comme la satisfaction qu'un individu retire de sa vie– comme un exercice réflexif et cognitif, puisque si l'est considéré ainsi non plus comme une expression d'un bonheur instantané, l'objectif avoué de chacun d'entre nous serait d'améliorer sa qualité de vie et non pas satisfaire à ses pulsions hédonistes¹. Secundo, il est nécessaire de considérer la recherche du bien-être ou de la qualité de la vie comme le but ultime que l'homme se fixe (living well) et non plus comme un simple sentiment de satisfaction (feeling good)². Le bien-être peut alors prendre deux formes : matérielle et psychologique. Une société juste doit alors permettre à chacun d'atteindre ce bien-être, déterminé par l'individu et qui résulte d'un processus de réflexion.

Ceci exige de la part de l'être humain l'adhésion à un ensemble de valeurs, ou de positions morales, qui vont guider son comportement. En effet, Sen reproche au welfarisme de considérer que le seul comportement cohérent et rationnel est la recherche de l'intérêt personnel. Au contraire, l'individu est empreint de valeurs morales, d'une éthique du comportement qui l'éloigne du simple programme de maximisation de l'intérêt personnel. Ainsi Il propose d'introduire deux notions fondamentales : la compassion et l'engagement, qui représentent deux formes d'altruisme dépassant le simple l'intérêt personnel³. De ce fait, ce comportement désintéressé doit être perçu, non pas comme un objectif en soi mais comme une référence à des valeurs auxquelles adhèrent les individus et qui guident leurs comportements, en vue de réaliser le but ultime de la vie.

Pour Sen, l'engagement correspond à un comportement dont l'objectif est d'améliorer le bien-être d'autrui sans en tirer bénéfice personnellement. Or, si l'on retient la double définition du bien-être, matérielle et psychologique, ce comportement n'a pas pour ambition d'augmenter le bien-être personnel matériel, mais aboutit cependant à une augmentation du bien-être psychologique, contribuant

¹ Bertin Alexandre: Liberté, égalité, capacités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité ? P :11

² On se rattache alors à l'eudémonisme aristotélicien que l'on peut définir comme vivre une vie pleine ou comme la réalisation d'un ensemble de potentiels humains valorisés.

³ Pettit, P. (2005), "Construing Sen on Commitment", Economics and Philosophy, vol.21, pp.15-32

à améliorer la qualité de la vie¹. Il semble donc que tout comportement soit motivé par la recherche d'une amélioration de la qualité de la vie, comportement qui est guidé par un ensemble de valeurs auxquels chacun d'entre nous aspire. En ce sens, le rejet du bien-être par Sen devient caduc et il apparaît clairement que l'approche par les capacités se rapproche de celle des opportunités de bien-être.

II-3 limites de la théorie de A. Sen

Malgré l'apparence, la théorie de Sen est vraiment différente de la théorie de Rawls qui cherche à égaliser les biens premiers : Rawls ne prend pas en compte la capacité propre qu'a l'individu à utiliser ses biens premiers pour atteindre la fin qu'il poursuit, contrairement à Sen qui intègre cette capacité de transformation dans sa notion de fonctionnements. Sen remarque en effet²: « l'importance accordée aux capacités de base peut être vue comme un prolongement naturel de l'intérêt que Rawls porte aux biens premiers, si l'on déplace le centre d'attention pour le porter des biens vers l'effet des biens sur les êtres humains. (...) Si les êtres humains étaient très semblables, cela n'aurait guère d'importance, mais on constate que la conversion des biens en capacités varie considérablement d'une personne à l'autre, et l'égalité des biens est loin de garantir l'égalité des capacités » (Sen, 1993, p. 211). Mais la position rawlsienne se comprend lorsque l'on sait que Rawls considère dans la théorie de la justice des individus qui sont homogènes dans leurs capacités de transformation des biens premiers en fins.

Cependant, on pourrait remarquer, contre Sen, que, dans sa théorie, rien n'incite les individus à faire des efforts pour améliorer leurs capacités de transformation, et/ou développer leurs talents³. Prenons l'exemple du fonctionnement « pouvoir se déplacer » : deux individus A et B sont totalement aveugles, ce qui les empêche de se déplacer sans l'aide d'une canne blanche ou d'un chien spécialisé. L'individu A accepte de se servir d'une canne, et réussit ainsi à se déplacer, tandis que l'individu B refuse d'utiliser la canne par manque de confiance. Sen, en proposant d'égaliser les capacités, suggérerait de fournir un chien spécialisé à B et non à A, ce qui peut être contesté en faisant valoir que les handicaps sont identiques et que B refuse de faire l'effort que A fait. Arneson prend en compte cette critique qui

¹ Bertin Alexandre: Liberté, égalité, capacités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité ? P :11

² A. Leseur op cit p : 17

³ idem

peut être également adressée à l'ensemble de l'école d'égalité du domaine de choix, et reconnaît que les résultats ne sont recevables que sous certaines hypothèses : les individus doivent être notamment conscients de l'existence de l'ensemble des choix possibles, être capables de choisir raisonnablement entre ces options, et avoir une force de caractère suffisante pour mener à bien l'entreprise impliquée par ce choix.

L'autre critique à l'encontre de la théorie de Sen est qu'il pense pouvoir déterminer objectivement les fonctionnements fondamentaux qui sous-tendent le bien-être¹. Cette hypothèse est empiriquement défendable lorsqu'il s'agit de viser un bien-être minimal : on peut s'accorder sur le fait qu'il faut que chacun soit en bonne santé, mange assez, soit capable de se déplacer, etc. Elle est beaucoup plus discutable, comme le soulignent Arneson ou Cohen qui ne sont pas convaincus par la méthodologie de Sen², lorsqu'il s'agit d'étendre les fonctionnements au-delà de la satisfaction des besoins fondamentaux. Sen rejette cette accusation et note qu'il fait une grande place, non seulement à la responsabilité mais à la conception de la vie bonne qu'a chaque individu³, puisque cette conception va intervenir dans la pondération propre que chacun va introduire entre ces différents fonctionnements. Il semble alors que le problème de cette théorie est d'obliger inutilement la société à égaliser les capacités de tous les individus alors que seules certaines capacités, à savoir celle qui correspond aux fonctionnements importants aux yeux de l'individu considéré, seraient importantes pour chacun.

Cette théorie implique un surcoût social. Mais sans doute est-ce le prix à payer pour garantir à la fois la pluralité des conceptions de la vie bonne et la prise en compte de la responsabilité individuelle.

III- Égalité des opportunités de Roemer

En recherchant l'appui de la philosophie politique, les économistes s'intéressaient de plus en plus à la question de la formalisation de l'égalité des chances, leur but étant d'intégrer de façon explicite la responsabilité individuelle au sein des modélisations⁴. De ce fait, un courant raisonne en termes de fonction de bien-être social, tandis que l'autre démontre par une approche axiomatique. En ce

¹ A. Leseur op cit p :17

² idem

³ Alexia Leseur op cit p :17

⁴ Denis Maguain op cit p:193

qui concerne l'approche en termes de fonction de bien-être social, Roemer souligne qu'en fonction de la conception générale que l'on adopte de la ressource, l'égalisation des ressources et l'égalisation du bien être sont distinctes. L'égalisation des ressources motive la compensation pour les dotations différentes, des ressources non transférables attachées à la personne, dans la mesure où ces dotations sont moralement arbitraires. Ensuite, il développe des mécanismes permettant d'aboutir à l'égalité des chances des individus¹, que ce soit dans le cadre d'une économie d'échange ou d'une économie avec production.

Le principal théorème établi par Roemer est que, si les ressources sont conçues en un sens large et acceptable, alors la position apparemment la plus libérale, consistant à souhaiter maintenir d'une sphère de responsabilité personnelle, implique la position la plus radicale. Pour résumer, Roemer considère que l'égalité des chances en ce qui concerne un certain résultat (bien-être, bien-être espéré, avantage, etc.) tient lorsque les valeurs de ce résultat sont rendues égales pour tous les individus qui ont exercé un *degré comparable de responsabilité* indépendamment des circonstances qu'ils ont dû affronter².

III-1-Identifier les frontières du déterminisme social afin d'observer la responsabilité individuelle

Comme on l'a noté ci-haut, Roemer tente de mettre en avant une égalité qui conserve une responsabilité individuelle relative à la classe d'équivalence à laquelle la société associe l'individu. Pour Roemer, l'effort transmis, hérité, est une circonstance. La société ne doit respecter que l'impact de l'effort décorrélé des circonstances. La définition du terme circonstances et son étymologie invitent à une telle position. Les individus sont soumis à des circonstances diverses, certaines indépendantes de leur contrôle, d'autres dépendant de leur responsabilité. Et le seul mécanisme satisfaisant certaines conditions minimales que l'égalitarisme de la ressource requiert est celui qui égalise les utilités des agents, c.-à-d., le bien être des agents. Ainsi, Il prône une égalité des opportunités telle que tous les individus qui

¹ Notamment dans ses travaux : ROEMER J.E. [1993], « A Pragmatic Theory of Responsibility for the Egalitarian Planner », *Philosophy and Public Affairs*, 22, p. 146-166. ROEMER J.E. [1996], *Theories of Distributive Justice*, Cambridge, Harvard University Press. ROEMER J.E. [1998], *Equality of Opportunity : A Theory and Applications*, Cambridge, (Mass.), Harvard University Press.

² Un degré comparable et non le même degré de responsabilité, car deux personnes faisant face à des circonstances différentes peuvent avoir exercé des degrés différents de responsabilité, bien que lorsqu'on prend en compte leurs circonstances respectives, elles aient exercé une responsabilité comparable.

partagent un même degré de responsabilité puissent prétendre à cette égalité¹. Pour cela, il importe de classer les individus par classes d'équivalence selon un ensemble de critères sociaux, économiques et biologiques, ces critères étant énoncés comme pertinents par la société pour définir les opportunités de réussite des individus. La définition des classes d'équivalence est donc issue d'un processus de définition socio-politique.

Des individus partagent des degrés comparables de responsabilité lorsque leur réussite les situe au même quantile de la distribution de réussite de leur classe, qu'ils appartiennent ou non à la même classe. En d'autres termes, si l'égalitarisme des ressources à un sens, les comparaisons interpersonnelles doivent être admises. Puisqu'il est vrai parfois qu'une personne peut parfois être capable de comparer son niveau d'utilité et sa fonction d'utilité, à partir de deux états successifs vécus qu'il connaît ou qu'il a connus et de réaliser ainsi une comparaison interpersonnelle. L'égalité peut alors être atteinte, à travers une politique fiscale, lorsque tous les individus partageant un degré comparable de responsabilité dans la société égalisent le même bien-être attendu. La manière d'obtenir cette égalité de premier rang n'étant pas identifiable, Roemer définit une égalité de second rang² : maximiser le plus petit bien-être attendu entre les types, pour les individus exerçant un niveau de responsabilité médian. Il est possible également de tenir compte de l'importance des populations les plus défavorisées, en maximisant une moyenne pondérée par la fréquence des populations concernées, des plus petits bien-être entre les types, pour les individus exerçant un niveau de responsabilité similaire.

Le souci de valoriser la responsabilité réelle des individus et non pas celle qui est apparente dans l'unique observation des réussites des individus³ est un élément centrale dans l'apport de Roemer.

III-2 Evaluer la responsabilité de réussite par classe

John Roemer, notamment dans *Equality of Opportunity : A Theory and Applications*, Cambridge, (Mass.), Harvard University Press propose une méthode

¹ Arielle Compeyron, Impact de la mise en oeuvre des notions d'égalité, responsabilité et compensation dans la décision individuelle d'investir en éducation. Communication, colloque IREDU 21-23 juin 2006

² Arielle Compeyron, Impact de la mise en oeuvre des notions d'égalité, responsabilité et compensation dans la décision individuelle d'investir en éducation. Communication, colloque IREDU 21-23 juin 2006

³ Arielle Compeyron, Impact de la mise en oeuvre des notions d'égalité, responsabilité et compensation dans la décision individuelle d'investir en éducation. Communication, colloque IREDU 21-23 juin 2006

intéressante pour ne prendre en compte que la responsabilité des agents, qu'il considère comme leur effort dans l'obtention du résultat. Abstraction faite des circonstances contingentes, il suggère de définir des classes d'équivalence, chacune regroupant tous les individus soumis aux mêmes circonstances¹: ces classes sont définies en fonction des meilleures variables explicatives de l'évènement étudié. Au sein de chaque classe, la différence dans l'obtention d'un résultat réside dans l'effort fourni.

Dans son illustration la société a distingué 5 traits² de caractères personnels et socio-économiques comme pertinents pour décrire les réussites éducatives exogènes au contrôle individuel. Un type d'individu est défini par une combinaison de valeurs approximatives sur ces cinq caractères. Seuls les individus appartenant à un même type, une même classe d'équivalence, sont placés, selon la société, dans des conditions similaires exogènes de réussite. Il souligne en effet la difficulté, liée à des facteurs contextuels³, qui peut exister pour un individu, à la fois, à opérer un choix rationnel, et d'autre part à être correctement informé des rendements de ses choix éducatifs. Les préférences et informations dont jouissent les individus dépendent de leur type. Les différences de réussite au sein d'un même type sont, par contre, exclusivement interprétées comme des différences dans les degrés de responsabilité que les individus ont choisi d'exercer.

Les variations intra-type mesurent la responsabilité personnelle, les variations entre les médianes des différents types reflètent les différences de réussite imputables aux contextes⁴. Pour rendre compte de ces interactions Roemer (1993) utilise une fonction d'utilité individuelle remplissant les propriétés de Von Neumann - Morgenstern⁵

$$U(y,x) = -y^2/s + (x + 0,5x^2)/(1+r),$$

¹ Alexia leseur op cit p :18

² Il prend, à titre d'exemple, les variables suivantes : le revenu des parents, l'éducation des parents, l'origine ethnique, la performance à certains tests d'intelligence, l'état de santé. (Roemer 1993), p. 152

³ Arielle Compeyron, Impact de la mise en oeuvre des notions d'égalité, responsabilité et compensation dans la décision individuelle d'investir en éducation. Communication, colloque IREDU 21-23 juin 2006

⁴ L'exemple est de la distribution des rendements éducatifs pour chaque niveau d'investissement éducatif qui diffère d'un type à l'autre. En effet, le coût psychique de l'éducation est par exemple plus élevé pour les types caractérisés par un faible niveau d'éducation des parents et de faibles performances aux tests d'intelligence. De même pour les types à faible revenu, le coût d'opportunité de l'éducation est-il plus élevé que pour ceux à revenu élevé.

⁵ Préordre total, continuité et indépendance.

avec x , le revenu futur, y les années d'éducation (ou niveau de diplôme), $1/s$ le coût psychique de l'éducation, et r le taux de préférence pour le présent. Une discrimination ethnique sur le marché du travail se traduit ainsi par une baisse de x , et une perte d'estime personnelle (liée à la répétition de faibles performances à des tests calibrés pour des types plus avantagés) par un accroissement de $1/s$.

Les individus subissent non seulement les effets des différences de ressources, mais aussi un conditionnement de classe (d'indifférence) sur leur capacité à traiter leurs ressources, à être bien informés, ou à adopter un comportement rationnel¹. On ne peut donc attendre, comme critère de mesure, l'égalité des résultats, ou une répartition identique des résultats. La responsabilité des uns et des autres ne s'exerce pas sur de mêmes bases, ni à partir de mêmes outils.

III-3-Une correction fiscale des injustices

La politique d'égalité qui s'exerce par l'intermédiaire d'une politique fiscale, va alors modifier les comportements d'investissement en formation en fonction de la façon dont les plus ou moins haut revenus sont taxés. En effet, on fait l'hypothèse dans ce modèle que les revenus sont fortement corrélés au niveau d'étude. On essaye ainsi d'accroître le bien-être des plus défavorisés à niveau de responsabilité identique. Mais cette politique implique conjointement un travail d'information sur les coûts et bénéfices de l'éducation afin de faire reposer les préférences et les anticipations sur des éléments les plus fiables possibles quand aux perspectives de revenus nets de tous prélèvements, issues des différents niveaux de formation. On régule ainsi également les tendances particulièrement optimistes ou pessimistes de certaines anticipations et leurs conséquences en termes d'excès ou d'insuffisance de formation de certains types d'étudiants.

Dans l'optique de Roemer, on cherche, à égaliser la valorisation des acquis scolaires dans la vie sociale et professionnelle, ou au moins à améliorer la situation des moins biens lotis, à niveau de responsabilité constant². Il faut noter que cela s'opère en partie par des politiques extérieures au système éducatif (politique fiscale et d'information). Au sein du système éducatif, la mise en œuvre du principe de responsabilité peut laisser entendre une égalisation des réussites à niveau de

¹ Arielle Compeyron, Impact de la mise en oeuvre des notions d'égalité, responsabilité et compensation dans la décision individuelle d'investir en éducation. Communication, colloque IREDU 21-23 juin 2006, p:17

² Arielle Compeyron, op cit p :18

responsabilité égale. Les ressources et traitements éducatifs pourraient suivre les principes combinés d'équité verticale : différenciés entre les types d'individus à former, et d'équité horizontale : être égalisés pour un même type d'individus

Il s'agit alors de comparer l'individu étudié à l'individu médian dans la même classe. Le principe d'équité est de répartir les ressources externes de façon à égaliser les résultats atteints (en terme de fonctionings au sens de Sen, ce qui signifie que Roemer se démarque de l'approche welfariste) par les individus faisant le même effort.

III-4 Limites de l'apport de Roemer

Une difficulté générale pour appliquer cette théorie de l'égalité des chances est qu'en général, l'effort est difficilement mesurable. Roemer lui-même souligne certaines limites de sa théorie en précisant notamment qu'elle ne semble pouvoir s'appliquer que dans certains cas comme l'éducation et la santé¹. Dans le domaine de la santé, par exemple, il nous semble qu'un accord plus général sur la notion d'effort peut être obtenu sans grandes difficultés. Fumer, boire, faire de l'exercice sont facilement catalogués comme bons ou mauvais efforts en s'appuyant sur des centaines d'articles scientifiques attestant de leur effet nocif ou bénéfique, cependant qu'il est difficile de nier la part de responsabilité ou d'implication individuelle dans les actes conduisant à ces comportements. Dans ce deuxième cas, il s'agit par exemple d'assurer un meilleur remboursement de soins médicaux relatifs au tabagisme à un individu qui fume globalement moins de cigarettes que l'individu médian de sa classe d'équivalence, que Roemer définit, dans ce cas, surtout d'après sa catégorie sociale. Mais il note qu'on ne peut pas définir arbitrairement les classes d'équivalence, et il propose de faire de cette question l'objet d'un débat public² ; il est fort à parier cependant que cette élaboration, publique ou non, d'une définition de classes d'équivalence sera extrêmement problématique. Ceci étant, la théorie de Roemer est l'une des rares à être vraiment opérationnelle.

Roemer a confronté sa théorie avec certains axiomes qui doivent être intuitivement satisfaits. L'avantage de cette théorie est qu'elle présente des

¹ Alexia Leseur op cit p :18

² idem

propriétés théoriques normatives très intéressantes¹: elle satisfait l'axiome de compensation adéquate et une version faible de la récompense adéquate, et les axiomes de monotonie par rapport aux ressources et à la population. On comprendra intuitivement que les deux derniers axiomes sont satisfaits puisque cette théorie est une théorie de la justice relative, au sens où tout est rapporté à l'individu médian. Ainsi, si l'on augmente les ressources totales, ou si l'on diminue le nombre d'individus, le bien-être de chaque individu augmente.

Le Clainche² répertorie cependant certaines limites de cette théorie : elle suppose une information totale et parfaite afin de pouvoir ranger adéquatement les individus dans les classes d'équivalence, et le moindre manque d'information peut faire changer radicalement la redistribution. Et même en cas d'information totale et parfaite, elle peut conduire à des résultats extrêmement « durs », et en cela intuitivement contestables, envers l'individu : en effet, si l'individu ne fait pas d'effort, il est difficile d'accepter, intuitivement, qu'on puisse l'abandonner, sans lui procurer d'aide extérieure.

IV- critiques à l'égalisation du domaine de choix

Clément³ note que les théories de l'égalisation du domaine de choix sont contestées du fait des limites du concept de responsabilité sur lequel elles sont fondées, notamment du fait de la difficulté empirique de définir la responsabilité, et aussi de leur incapacité à rendre compte des externalités entre les choix opérés par les individus. Ceci est une source d'aporie pour toutes les démarches qui ne sont pas clairement ex-post: en recherchant une égalité « ex-ante »⁴, c'est-à-dire avant que les individus ne fassent réellement leur choix, on ne peut pas prendre en compte les externalités, qui généralement existent, lorsque le choix d'un individu a une influence sur le « bien-être » d'un autre (par exemple, dans la détermination du prix des biens, lorsque les individus sont price-makers). Certaines théories essaient de prendre en compte ces externalités, ce qui leur donne l'avantage de sembler plus proches de certaines situations réelles.

¹ idem

² Le Clainche C (1999), « Talents, responsabilités, justice sociale : les apports des courants post-welfaristes », Cachan, Note de recherche GRID 99-05

³ Valérie Clément « Les théories égalitaristes contemporaines de la justice, réflexions méthodologiques et proposition de validation empirique » Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Montpellier. (1997]

⁴ Alexia Leseur op cit p :19

Par exemple, la théorie « des bornes individuelles », développée par Moulin¹, reconnaît, avec le courant ressourciste, que l'individu a une certaine responsabilité dans ses préférences, et prend de plus en compte les effets possibles des choix de vie d'un agent sur celle des autres agents. Mais il ne s'intéresse, dans sa théorie, qu'à l'hétérogénéité des préférences et jamais par exemple à une quelconque notion de talent. La théorie de Moulin n'est cependant pas une théorie de la justice au sens d'une théorie qui interroge de façon approfondie la légitimité des revendications de chacun dans la distribution, mais est plutôt un ensemble de suggestions pour le partage.

¹ idem

Conclusion du deuxième chapitre:

Comment allouer équitablement des ressources rares entre les membres d'une population dont les ressources initiales, les capacités et les goûts diffèrent ? Les théories modernes de la justice distributive se sont développées en référence à un premier courant qui a longtemps prévalu : le welfarisme puisque, l'économiste a longtemps, privilégié une approche welfariste. Cette dernière a l'avantage d'accorder la prééminence aux fins (supposées ici être les niveaux de bien-être atteints) par rapport aux moyens (ressources, capacités...). De manière plus formelle, l'objectif social peut être la maximisation de la somme des utilités individuelles (utilitarisme) ou la maximisation de l'utilité minimale qui peut être garantie à tous (égalitarisme). Mais ces approches, subjectives puisque reposant sur des préférences individuelles, font l'objet de nombreuses critiques Refusant toute référence extérieure, qu'elle soit à un Dieu transcendant ou aux traditions, et en cela moderne, ce courant part de deux postulats : le caractère juste d'une action dépend uniquement des conséquences en termes de bien-être qu'elle procure aux individus - c'est en cela une justice conséquentialiste - ; l'utilité, conçue comme somme des plaisirs ou des peines de l'agent (interprétation développée dès le XVIIIème par Bentham) ou plus récemment comme satisfaction des préférences, est une mesure de ce bien-être.

L'information fournie par les fonctions d'utilités individuelles convient et suffit pour évaluer les états sociaux, du point de vue welfariste. Deux points méritent d'être soulignés : la conception retenue du bien et celle retenue du bien-être, sont évaluées de façon purement subjective par chaque individu ; l'ensemble des caractéristiques des individus est « implicitement » pris en compte puisque seul le résultat final importe, ce qui revient à négliger l'origine de ces caractéristiques (talents, handicaps, capacité à utiliser les ressources, etc.). Les théories post-welfaristes vont critiquer l'un et/ou l'autre de ces deux points centraux, au nom d'une meilleure circonscription de la notion de justice.

Le premier point sera souvent critiqué par ces théories pour le manque de pertinence du recours au concept d'utilité en justice distributive. Tel qu'on l'a défini, ce concept ne semble pas représenter, de façon adéquate, le bien-être notamment car il ne considère pas l'origine du bien-être ressenti : la satisfaction de préférences

adaptatives¹, de préférences perverses, de goûts dispendieux², ou de préférences non fondées ou mal fondées (pour ne citer que celles-ci) ne mérite sans doute pas de tenir la même place dans l'évaluation du bien-être du point de vue de l'équité. Amartya Sen, Prix Nobel d'économie en 1998 pour ses travaux sur le choix social, souligne en effet que le concept d'utilité donne beaucoup, et même trop d'importance à la subjectivité individuelle, ce qui est regrettable à deux titres : d'une part, elle effectue l'évaluation de la satisfaction, et ainsi ne considère ni l'origine ni le niveau « objectif » du bien-être ressenti ; d'autre part, elle ne prend pas forcément en compte des éléments « objectifs » pertinents qui concourent au bien-être.

En effet, dans la démarche welfariste, aucun facteur objectif contribuant au bien-être n'entre en jeu de façon explicite, alors qu'intuitivement la liberté et la bonne santé sont par exemple des éléments fondamentaux pour tous les individus.

Les théories post-welfaristes reconnaissent comme attribut essentiel de la personne humaine le postulat de liberté morale et son pendant, la responsabilité de la personne, dans l'obtention de son bien-être : se donnant à elle-même ses propres lois, la personne a une part de responsabilité dans la formation de ses préférences, dans ses choix de vie, dans l'utilisation de ses ressources, et donc dans l'obtention de son bien-être. Tout le problème pour ces théories est de définir la part exacte de responsabilité qu'a l'individu dans ses choix et dans les résultats qu'il obtient et, par répercussion, l'indemnisation qu'il peut légitimement attendre d'une société juste pour les éléments dont il n'est pas responsable mais qui influent sur son bien-être.

Deux grands types de théories post-welfaristes s'opposent :

- pour l'école de « l'égalité des ressources », dont les principaux représentants sont Rawls et Dworkin, il importe d'égaliser les ressources que vont pouvoir utiliser les individus, afin de réaliser les fins qu'ils se donnent, l'individu étant ici considéré comme entièrement responsable de ses préférences et de l'utilisation des ressources dont il dispose ;

¹ On parle de préférences adaptatives ou de goûts modestes lorsque l'individu forge des préférences en fonction de ses capacités propres ou du contexte de son action. Par exemple, une personne handicapée peut s'adapter et n'avoir que des préférences qu'elle peut satisfaire sans grande difficulté. Or, dans ce cas, l'utilité à laquelle elle peut accéder n'offre pas une représentation adéquate et complète de son niveau de bien-être.

² Un goût est dit dispendieux lorsqu'un agent a une préférence injustifiée pour des biens fortement onéreux ou difficiles d'accès : par exemple, si un individu préfère un parfum haut de gamme à un parfum ordinaire, le législateur doit-il tenir compte de sa très faible utilité lorsqu'il utilise ce deuxième parfum ?

- pour la deuxième école, celle de « l'égalité du domaine de choix », qui s'appuie principalement sur les travaux de Arneson, Cohen, Sen et Roemer, il importe d'égaliser les possibilités de choix qui s'offrent à l'individu en termes de bien-être effectif, l'individu n'étant qu'en partie responsable de ses préférences et de l'utilisation effective des ressources à sa disposition.

Tableau 1 : théories de la justice appliquées à l'individu

Théories de la Justice appliquées à l'Individu : Tableau Récapitulatif

Théorie	Principe	Apports théoriques intéressants	Avantages, et conception de la responsabilité	Limites
Welfarisme	Se référer au bien-être subjectif atteint des individus		- Utilité « aisée » à observer - Responsabilité absente	- Bien-être /bien-être subjectif atteint : Aspect psychologique - Responsabilité absente
Ecole de l'égalité des ressources	Egaliser les ressources disponibles	Ressources/ bien-être	Responsabilité totale	- Capacité à convertir les ressources absentes - Préférences/ressources : contestable
- Rawls	- Egaliser les libertés fondamentales - Définir les biens premiers fondamentaux et les égaliser équitablement	- Voile d'ignorance - Principes de justice - Biens premiers	- Responsabilité totale (choix, effort, préférences) - Pluralité des conceptions du bien	- Caractéristiques des individus absentes (mérites, talents,...) - Responsabilité totale - Impossibilité conceptuelle du voile d'ignorance
- Dworkin	- Egaliser les ressources internes et externes disponibles - Non-envie et efficacité sur ressources externes - Assurance sur ressources internes	- Ressources internes et externes combinées - Assurance/ enchère	- Responsabilité forte - Mêler ressources internes et externes	- Les préférences dépendent des ressources - Certaines caractéristiques des individus encore absentes - Impossibilité pratique
Ecole de l'égalité du domaine de choix	Egaliser les résultats possibles	Contrôle/ non-contrôle	- Responsabilité limitée mais plus crédible (responsabilité des choix) - Capacité réelle à convertir des ressources prise en compte	- Evaluation de la responsabilité - Nécessité d'une information suffisante
- Sen	Egaliser les capacités	<i>functionings</i> / capacités	- Responsabilité plus crédible - Situation finale minimale - Bien-être objectif non perfectionniste	Définition des <i>functionings</i>
- Roemer	Egaliser les résultats possibles des les individus faisant le même effort	Classes d'équivalence	Responsabilité vue comme effort	- Connaissance de l'information - Valable dans peu de situations

Même si l'égalité des ressources ou des chances, d'une part, et l'égalité des réalisations fondamentales, d'autre part, reposent sur des analyses très différentes de la situation de l'individu - les premières s'intéressant aux déterminants de cette situation, et la seconde à ses caractéristiques propres - les problèmes soulevés par leur application peuvent se révéler très proches.

Prenons un exemple : une personne dépendante ayant un logement peu confortable doit-elle recevoir une aide publique plus généreuse ? Le théoricien de l'égalité des chances considérera que le logement est un des déterminants de la situation de l'individu, et il s'interrogera pour savoir si la personne doit assumer la responsabilité de ce déterminant. Dans la théorie des réalisations fondamentales en revanche, le logement n'est plus considéré comme un déterminant potentiel de la situation de l'individu, mais éventuellement comme un des éléments permettant de

décrire cette situation. Le problème se ramène alors à classer le logement soit parmi les réalisations sociales, soit parmi les réalisations privées (l'égalité devant être assurée autant que faire se peut entre les premières, tandis qu'aucune intervention publique visant à modifier les secondes n'est légitime). Même si la formalisation du problème est différente dans les deux cas, la question de fond reste la même : dans quelle mesure faut-il corriger les inégalités en matière de logement ?

De nombreux éléments donnent à penser que les théories de la justice distributive, développées en philosophie morale, peuvent aider à l'élaboration de politiques publiques en enrichissant les questionnements de l'économie publique, et notamment éclairer le débat sur l'équité de la répartition de ressources publiques entre agents économiques, soit sous la forme d'entités pertinentes ou encore s'il s'agit des individus qu'elles peuvent représenter.

Certes, ces théories concernent explicitement des individus, qui ont des préférences différentes, et des capacités à convertir des ressources distinctes. Leur extension nécessitera donc des adaptations et un tri des attributs pertinents ; une nouvelle terminologie aidant à la construction de concepts appropriés sera vraisemblablement à développer. Certaines pistes peuvent, d'ores et déjà, être mises en avant :

- Il importe de décider, au préalable si le but de la répartition est de respecter un certain statuquo dans la situation existante ou de rétablir une certaine justice dans cette situation jugée inique.

- L'aspect procédural de la justice entre agents économiques est apparu important, mais les modalités restent à définir. Il faudrait notamment assurer une égalité de traitement pour ceux qui sont dans des situations identiques. Il serait bon aussi de garantir à chaque opérateur ou à chaque secteur d'activité ou encore à chaque génération une égalité des chances à voir l'importance de sa survie débattue par les autorités publiques, ceci paraissant être un élément important dans le thème de la justice.

- Certains principes de justice peuvent être pertinents, comme les principes de compensation des handicaps, ou le principe de différence qui, transposé, pourrait garantir un revenu minimal aux entreprises dont la société et/ou l'Etat veulent assurer

le maintien de l'activité dans une zone donnée, au nom d'un intérêt collectif supérieur.

Nous retiendrons, surtout que ces théories se focalisent sur le thème de la responsabilité, en cherchant souvent à compenser l'individu pour le manque de talent ou l'existence de handicaps contingents, et en refusant de prendre en compte les éléments pour lesquels l'individu peut être tenu pour responsable. Pour utiliser ces théories, il est donc nécessaire de parvenir à discriminer de façon légitime les attributs pour lesquels l'entreprise peut être tenue pour responsable et ceux qui lui échappent. Dans ce cadre, il faudra réfléchir à la transposition de l'effort et du talent-handicap (pris au sens large, c'est-à-dire tous les éléments qui ne sont pas dus à un mauvais exercice de la responsabilité individuelle) d'une entreprise, et/ou des secteurs d'activité homogène. La transposition de l'idée de classes d'équivalence paraît également prometteuse.

Chapitre III :

Inégalités et approches de mesures de l'inégalité

Chapitre III : Inégalités et approches de mesures de l'inégalité

- Kolm, S.-C.

“Beaucoup considèrent la réduction des inégalités économiques comme un objectif fondamental de la société. Une telle idée est cependant largement inopérationnelle, stérile, et même dénuée de sens, tant que ce qui est appelé inégalités n’est pas défini avec précision. Il en est ainsi car (...) différentes mesures d’inégalités donnent des résultats largement différents, et même contradictoires. Telle politique qui entraîne la diminution d’un indice d’inégalités qui semble raisonnable, provoque l’augmentation d’un autre indice. Et je peux considérer n’importe quel pays et prouver que sur une période donnée (quelle qu’elle soit) les inégalités y ont augmenté ou y ont diminué, ou considérer n’importe quel couple de pays et prouver que les inégalités sont plus élevées dans l’un ou dans l’autre, en choisissant des mesures d’inégalités différentes, qui toutes sembleraient probablement bonnes et valables à première vue” **“Unequal Inequalities. I,” Journal of Economic Theory, 12, 1976, p. 416**

Introduction chapitre III

L’histoire de l’humanité nous a appris que le sujet des inégalités est, de loin celui qui a toujours suscité le plus important des discussions et controverses dans toute société quel qu’elle soit. Si toutes les presciences et tous les acteurs s’accordent à reconnaître que trop d’inégalités a, de tous les temps, été le vecteur essentiel de la mise en cause de toute cohésion sociale, les avis divergent en ce qui concerne, aussi bien les moyens à mettre en œuvre pour réduire ces inégalités, que les instruments pour les mesurer.

L’histoire des théories de la mesure des inégalités n’est pas nouvelle¹, puisque l’on peut la faire remonter aux premières décennies du siècle passé, avec en particulier les contributions de Pigou (*Wealth and Welfare*. MacMillan 1912, London,) et Dalton (“The Measurement of the inequality of Incomes,” *Economic Journal*, 1920, 30, 348–

¹ Thibault Gajdosy « Les fondements axiomatiques de la mesure des inégalités. EUREQua pulication 2001, Université de Paris 1, p :2

361). C'est cependant, au cours de la deuxième moitié de ce même siècle que ce champ de la théorie économique prit véritablement son essor, avec les travaux de Kolm (1966)¹, (1976a)², (1976b)³ (qui fut un pionnier en la matière), Atkinson ("On the Measurement of Inequality," *Journal of Economic Theory* 1970, 2,244–263.), et Sen (*On Economic Inequality*. Clarendon Press, Oxford1973.). Ce regain d'intérêt s'explique, en grande partie, par les développements contemporains des théories économiques de la justice et de la théorie du choix dans le risque.

Les théories économiques de la justice permirent de mieux comprendre les problèmes que soulevait la mesure des inégalités⁴. Or c'est en mesurant les inégalités, qu'on peut évaluer le degré d'injustice d'une distribution judicieuse⁵. La mesure des inégalités doit donc s'appuyer sur une analyse de la justice distributive. D'où le programme de recherche proposé par Kolm (1969).Celui-ci était le premier à proposer des indices d'inégalités explicitement construits à partir des jugements collectifs en matière de justice distributive :

"(...) il faut connaître les opinions des citoyens sur la justice de la répartition. Pour aider à la réalisation de ce difficile problème, il est utile de procéder à une analyse, à priori des structures des opinions de justice distributive" (p. 158).

Atkinson (1970), l'un des pionniers de la mesure normative des inégalités, adhéra totalement à ce programme de recherche :

"Dans cet article, j'ai examiné le problème de la mesure des inégalités de revenus (ou de richesses, ou de consommations). Jusqu'à présent, ce problème était habituellement traité en utilisant des mesures statistiques simples, comme l'indice de Gini, la variance ou l'écart relatif à la moyenne. J'ai essayé, néanmoins, de défendre la thèse selon laquelle cette approche traditionnelle était erronée. Premièrement,

¹ Kolm, S.-C. (1966) : "The optimal production of justice," Paper presented at the 1966 conference of the International Economic Association on Public Economics in Biaritz. Published in the proceedings of this conference, "Economie Publique" CNRS, Paris, 1968, and "Public Economics", Macmillan.

² Kolm, S.-C. (1976a) : "Unequal Inequalities I," *Journal of Economic Theory*, 12, 416–442.

³ Kolm, S.-C. (1976b) : "Unequal Inequalities II," *Journal of Economic Theory*, 13, 82–111.

⁴ Sur l'articulation entre les théories économiques de la justice et la théorie de la mesure des inégalités, cf. en particulier Sen (*On Economic Inequality*. Clarendon Press, Oxford1973.) chapitre1 et Sen (*Inequality reexamined*. Harvard University Press, Mass 1992) chapitre6.

⁵ Ce qui, naturellement, ne recouvre pas l'ensemble des perspectives que l'on peut avoir sur la justice. Les notions de liberté, de responsabilité, d'envie, par exemple, qui ont été et sont encore pour une large part au cœur des débats alimentant les théories économiques de la justice ne sont pas prises en compte ici .

l'utilisation de telles mesures sert, souvent `à dissimuler le fait qu'on ne peut établir un ordre complet entre les distributions de revenus sans spécifier complètement la forme de la fonction de bien-être social. Deuxièmement, l'étude des fonctions de bien-être social sur lesquelles ces mesures sont implicitement construites montre que, dans de nombreux cas, elles ont des propriétés qui semblent peu acceptables, et qu'en général il n'y a pas de raison de croire qu'elles soient en accord avec les valeurs sociales. Pour ces raisons, j'espère que ces mesures traditionnelles seront rejetées en faveur de la prise en compte directe des propriétés que l'on souhaite voir vérifiées par les fonctions de bien-être social",¹ (Atkinson, (1970), p. 26).

Habituellement, la mesure de l'inégalité n'est évoquée que dans le cadre des études portant sur la pauvreté ou le niveau de vie, bien que ces trois concepts demeurent largement distincts². En se référant à la situation des individus ou des ménages se situant au dessous d'un seuil d'indigence, les indices de pauvreté ne renseignent que sur une partie de la distribution. Les revenus ou les consommations se trouvant au milieu ou au sommet de la distribution ne sont pas en conséquence incorporés dans ces indices. En revanche, l'inégalité est définie par rapport à l'ensemble de la distribution, elle met en jeu l'ensemble des revenus ou consommations situés au sommet, au milieu et au bas de l'échelle.

En outre, bien que l'inégalité et le niveau de vie s'attachent à l'ensemble de la distribution d'un indicateur donné, leurs fondements statistiques demeurent largement distincts. Au moment où la mesure du niveau de vie dépend des valeurs de la tendance centrale, les indicateurs d'inégalité ont été construits comme des indicateurs relatifs avec des formules telles qu'ils sont invariants par toute transformation multiplicative du revenu ou de la consommation. Ce qui traduit un choix normatif, à savoir que l'inégalité ne change pas lorsque tous les revenus/consommations sont multipliés par le même coefficient.

¹ Atkinson, A. (1970) : "On the Measurement of Inequality," *Journal of Economic Theory*, 2, 244–263.

² Soudi K & Zerrari A 2006 « mesure de la pauvreté : Approche per capita versus approche équivalent Adulte » les cahiers du plan n°7 Edition HCP Rabat p :26

Sans s'attarder sur la nature des liens qui se tissent entre la pauvreté, le niveau de vie et l'inégalité, il importe de se prendre à l'analyse de l'inégalité pour diverses raisons¹ :

- D'abord, comme il a été énoncé dans la première partie, un niveau d'inégalité conséquent s'accompagne souvent d'une forte pauvreté, en raison notamment de la part réduite des ressources qui incombe au segment de la population qui se situe en bas de l'échelle de la répartition du revenu/consommation. D'emblée, un niveau élevé d'inégalité pourrait induire une croissance future plus faible et, partant, une réduction moindre de la pauvreté.
- Ensuite, la réduction des inégalités socio-économiques, généralement, et des inégalités du revenu, particulièrement, est assigné aux objectifs et aux retombées des politiques économiques et sociales.
- De même, le diagnostic des facteurs susceptibles d'expliquer les inégalités est un élément d'éclairage dans la conception des interventions. Ce qui permettra aux gestionnaires des affaires publiques de prendre, le cas échéant, les mesures correctives adéquates.
- Enfin, l'accumulation des critiques sur la vision stricto sensu économique de la prise en charge de la pauvreté, fondée sur la croissance économique, a incité le fervent adepte de cette approche, la Banque Mondiale, à lancer un grand chantier sur l'analyse des inégalités.

Il est communément admis que les inégalités, constatées au sein d'une population, ne sont que le résultat d'une répartition non uniforme d'avantages et de désavantages en matière de revenus, de patrimoine et de situations sociales. Cependant, qu'en disent les théoriciens² ?

Jean Jacques Rousseau : dans son « Discours sur l'origine et l'inégalité entre les hommes » ; a constaté que l'une des sources de l'inégalité est naturelle, et est liée à la différence des âges et des forces et non pas à la source de l'organisation sociale ; et qu'il existe, de plus une autre source due au pur hasard et aux accidents

¹ Soudi K. 2008 « Dynamique de l'inégalité : tendances, déterminants et éléments de politiques » Les Cahiers du plan, Edition HCP mars 2008 p :4

² D'après l'article : « Comprendre les inégalités économique et sociale » : visions théoriques, mesure, caractéristiques et évolutions, analyses et débat.

historiques et les inégalités dans ce cadre sont maintenues par convention. C'est alors la société qui est à l'origine des inégalités, c'est elle qui crée des dominants et des dominés mais elle peut encore défaire aussi ce qu'elle a fait.

Pierre Bourdieu : il découpe l'espace social en différents capitaux, en l'occurrence : le capital économique (biens financiers et patrimoine), social (relations, réseaux d'influence), culturel (diplôme, niveaux linguistique) et symbolique (ensemble des signes honorifiques et biens matériels de richesse). Si la distribution et la transmission des inégalités s'effectuent essentiellement selon les trois premières dimensions, elles possèdent aussi une forte dimension symbolique en devenant l'expression de codes culturels précis : façon de se vêtir, de consommer, de s'exprimer. C'est ce qu'explique cet auteur dans son ouvrage : « La distinction »¹ (1979).

Alexis de Tocqueville : il s'est intéressé dans son œuvre «De la démocratie en Amérique» (1835) à la marche des sociétés modernes vers la démocratie qui englobe au sens de cet auteur l'égalisation des conditions sociales. A l'occasion de son séjour en Amérique, il décrit la démocratie américaine comme libérale et individualiste au sein de laquelle les citoyens sont animés par deux aspirations profondes : la passion pour l'égalité et le goût pour la liberté. Les inégalités qui résultent d'efforts méritocratiques inégaux parmi les individus doivent être acceptées à condition qu'elles ne soient pas criantes.

Pour **les libéraux** : les inégalités sont justes car elles sont le résultat de l'effort inégal que mettent en œuvre les agents pour occuper des positions concurrentielles rares. Pour certains auteurs comme Hayek, Nozick ou Gauthier, la lutte contre les inégalités n'a aucun fondement. Les individus ont des droits qu'il convient de respecter. En puisant dans les ressources de certains pour les redistribuer aux autres, l'Etat va à l'encontre du droit de propriété établi à l'article 17 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme adoptée le 10 décembre 1948 : « Nul ne peut être arbitrairement privé de sa propriété ». D'autres ajoutent à ceci que l'interventionnisme étatique induit des biais pouvant contrarier l'objectif poursuivi. Ils considèrent par exemple que non seulement la compensation est contraire au

¹ PIERRE BOURDIEU « **La Distinction critique sociale du jugement** »Éditions de Minuit, Le Sens commun, 1979, 672 pages

respect égal mais qu'elle peut par ailleurs conduire à une stigmatisation des personnes bénéficiant de transferts par rapport à ceux qui participent à leur financement. Selon elle, compenser conduit à reconnaître qu'une différence est regrettable et à accorder une moindre valeur à la vie de la personne qui se trouve dans cette situation, en conséquence, un certain mépris. Elle cite l'exemple des sourds qui se sont toujours battus pour rejeter leur statut de handicapé et faire valoir celui de personne à part entière.

Pour les **socio-démocrates** : les inégalités doivent être combattues par des mesures d'équité.

La mesure et l'analyse d'un tel phénomène est un sujet spécial qui mêle, à la fois la rigueur des mathématiques et un certain parfum de révolution. Les mathématiques, car les instruments de mesure dans ce domaine font appels à des techniques sophistiquées, mais aussi parfum de révolution, car l'objet de cette mesure, les inégalités, nous plonge au cœur des problèmes fondamentaux de notre société.

Section I : inégalités, définitions et typologie

Les inégalités constituent un phénomène multidimensionnel. Longtemps analysées sous l'angle économique, elles s'appréhendent aujourd'hui, selon une multitude de critères comme le sexe, l'âge, la santé ou le territoire etc. Elles devraient en principe rendre compte des différents aspects de la vie économique et sociale, tels que l'alimentation, le logement, l'habillement ou la possibilité d'exercer une profession, l'état de santé et l'éducation, par exemple. Lorsqu'on admet que les inégalités intègrent des composantes sociales ou démographiques, comme l'espérance de vie ou le degré d'alphabétisation, cela a sans aucun doute des répercussions sur la mesure des inégalités, notamment dans l'optique de comparaisons internationales, où la couverture sociale en matière de santé ou d'éducation, par exemple, peut différer d'un pays à l'autre. Ces nouvelles sensibilités aux inégalités ont transformé le regard des sociologues.

Cependant, certains d'entre eux et, sur la base de plusieurs théories économiques ont montré qu'il est impératif, lors de l'analyse des inégalités, de prendre en considération le triangle mettant en relation les trois concepts de croissance économique-pauvreté-inégalité.

Donc, comment peut-on définir la notion de l'inégalité, ainsi que leurs différents types?, comment les sociologues ont pu évaluer le lien existant entre les concepts de croissance, pauvreté et inégalité ? Et qu'elles sont les différentes approches adoptées pour évaluer un tel phénomène des inégalités?

Pour répondre à ses interrogations, on va essayer, de prime abord, de définir la notion de l'inégalité à savoir ses différents types et les notions s'y afférant, ensuite on va aborder une partie sur l'analyse des relations qui existent entre la croissance économique, la pauvreté et l'inégalité, et enfin, on conclura par une énumération de certaines approches de mesure des inégalités (on se limitera à celles jugées faciles d'un point de vue application).

La réalité socio-économique est si complexe qu'elle ne peut être simplifiée par un bon indicateur d'inégalité. A l'instar de Sen¹ (1991), divers chercheurs défendent la question de la multi dimensionnalité des inégalités. Les inégalités de salaire, de revenu ou de patrimoine de richesse sont combinées aux inégalités d'accès à la santé, à la scolarisation, au travail, et aux différents services sociaux. Le but recherché est d'appréhender les inégalités en termes du bien-être y compris l'inégalité économique².

Selon A. Sen³ (1998), le niveau de vie d'un individu peut être considéré comme le résultat d'une interaction entre l'individu et son environnement socio-économique. Les avantages et les inconvénients que chacun tire de cette interaction dépendent, à la fois de sa volonté, de ses capacités innées, et des opportunités offertes par la société. Dans ce cadre, il est notable de s'interroger sur la nature des inégalités observées et voir dans quelle mesure sont elles dues aux inégalités engendrées par le processus interactif d'ordre social.

I. Définition de l'inégalité :

Les différences sociales, inhérentes à la vie en société, peuvent tout à fait conduire à des traitements différents entre personnes ou groupes sociaux. C'est lorsque ces traitements différents avantagent un groupe social ou une personne par rapport à une autre, ils constituent une hiérarchie sociale, et on parlera d'inégalités sociales. Les jugements de valeurs sont inévitables quand il faut donner une réponse plus précise à la question : inégalité de quoi entre qui ? plusieurs réponses sont possibles.

Littéralement, une inégalité est un défaut d'égalité. Pour la sociologie, c'est une différence physique, sociale, économique, symbolique ou culturelle qui se traduit par un avantage ou un désavantage dans les relations sociales.

L'exemple le plus connu est celui rencontré où il y a une différence de genre entre les hommes et les femmes. Cette différence conduit, dans le domaine de travail à observer des écarts en termes de salaire, puisque, dans certains pays comme la

¹ A.K. Sen [1991] : La liberté individuelle: une responsabilité sociale, Esprit, n° 170, mars-avril, pp. 5-25.

² Cette optique a été reprise par des Organismes internationaux comme le PNUD pour développer des indicateurs du développement humain (PNUD, 1991).

³ Sen, Amartya, 1998. "**Mortality as an Indicator of Economic Success and Failure**," Economic Journal, Royal Economic Society, vol. 108(446), pages 1-25, January.

France par exemple, les femmes disposent d'un salaire inférieur à celui des hommes. On peut, dans ce cas parler d'inégalité: un salaire supérieur donne bien sûr un avantage en termes de pouvoir d'achat, mais aussi en termes de prestige social. Par cette différence de salaire, la société valorise plus le travail des hommes que celui des femmes, et institue une hiérarchie sociale implicite.

Les différences d'âge, de profession, de situation matrimoniale, d'apparence physique, de niveau d'études, etc. deviennent donc, de fait des inégalités dès que la société leur confère une importance et valorise certaines caractéristiques par rapport à d'autres. Cette valorisation peut être explicite, reconnue et même assumée. Par exemple, les écarts entre niveau de diplômes entraînent une inégalité dans l'accès aux postes à responsabilité. L'inégalité peut tout aussi bien être implicite, mais réelle: dans l'accès aux postes à responsabilité, on s'aperçoit que les femmes ou les travailleurs d'origine étrangère, à diplôme égal, sont désavantagés.

Mais, cette définition se complique singulièrement dès qu'on la lie à certains principes de la justice sociale. Les inégalités peuvent être "injustes" dans certains cas ou aux yeux de certaines sociétés, alors que pour d'autres elles peuvent paraître acceptables. Il ne faut donc pas se contenter de l'observation matérielle ou statistique des inégalités, mais bien la mettre en lien avec une interprétation sociale.

On s'en doute, l'enjeu propre à la définition des inégalités est d'ordre politique et concerne l'acceptation même des inégalités. De cette acceptation ou du refus des inégalités naîtra une forme d'intervention politique et sociale corrigeant ou essayant de corriger les inégalités¹. De façon très schématique:

- Pour certains, les inégalités sociales sont tout à fait acceptées et ne requièrent pas nécessairement d'interventions correctrices. C'est au contraire l'égalité qui serait préjudiciable pour trois raisons: elle serait source d'uniformité et de "nivellement par le bas"; elle serait inefficace en gênant la reconnaissance des qualités individuelles ; elle signifierait, enfin, une perte de liberté.

¹ Soudi K. 2005 «Inégalités sociales au Maroc : Méthodes de mesures et résultats», Communication présentée au séminaire sur les résultats de l'enquête nationale sur la consommation et les dépenses des ménages marocains.

- Pour d'autres, les inégalités sociales témoignent d'une domination économique, politique ou sociale qu'il faut contraindre ou limiter. Les mécanismes correcteurs doivent donc exister et permettre de réduire le plus possible les inégalités sociales, au nom de la justice.

II. Les principaux types d'inégalité :

De manière formelle, on peut distinguer quatre ordres d'inégalités :

a) L'inégalité monétaire (économique) :

L'inégalité monétaire retrace les différences entre ménages, individus et groupes sociaux, en termes de revenu ou de consommation. Elle est mesurée par des indicateurs comme le coefficient de Gini, l'indicateur du Theil, la log-variance, etc. Elle se déduit également de la courbe de Lorenz qui fournit le pourcentage de population détenant un pourcentage de richesse.

b) L'inégalité des conditions de vie :

Elle retrace les différences qui existent dans les possibilités d'accéder à des services collectifs permettant de satisfaire aux besoins fondamentaux (santé, éducation, etc.). Elle résulte tout autant de l'insuffisance d'équipements, du temps d'accès et de la difficulté de communication, de l'insécurité alimentaire, des différences de niveau d'éducation, etc., que de la stricte différence de revenu.

c) L'inégalité des potentialités :

On peut assimiler « l'inégalité des chances », en langage courant, à une inégalité des potentialités : en effet, ce sont les différences dans les probabilités de pouvoir mettre en valeur leurs capacités (des différences de potentialités) qui font que les individus n'ont pas, au départ les mêmes chances de réussite. Par définition, on considère qu'il y a égalité des chances si l'avenir d'un individu ne dépend pas du capital économique, culturel ou social, qui est mis à sa disposition, mais de ses seuls talents (Dubois & Henni, 2003)¹. Dans ce cadre, on introduit des indicateurs qui expriment les différences dans le capital possédé au départ : tant le capital physique (les avoirs financiers et actifs) et le capital humain (le niveau d'éducation atteint et espérance de vie pour la santé) que le capital social (les relations avec d'autres).

¹ Henni S. et Dubois J-L., 2003, "Durabilité sociale et transmission des capacités", Colloque From Sustainable Development to Sustainable Freedom, 6-9 septembre, Université de Pavie.

d) Les inégalités sociales de pouvoir

Récemment, un bon nombre de chercheurs dans le domaine social ont mis en exergue l'importance des inégalités sociales de pouvoir, retraçant l'opposition entre puissants et faibles, qui dominent de plus en plus, et particulièrement dans les pays en voie de développement. Ces formes d'inégalités engendrent ensuite les autres formes d'inégalités, particulièrement plus économiques, contribuant à retracer les écarts entre riches et pauvres. Comme dans le cas de la pauvreté, la dimension sociale prédomine et entraîne des conséquences d'ordre économique. En fait, cela pose le problème plus général de la justice et du pouvoir, car une lutte contre les inégalités n'implique pas l'égale répartition de tous les biens sociaux (richesse, pouvoir, prestige), mais seulement la possibilité ouverte à chacun d'y accéder. Ce qui sous-entend la présence de formes de démocratie économique, sociale et politique, ou la mise en place des processus de démocratisation correspondant, pour réaliser cette possibilité face aux inégalités de pouvoir.

Section II : Approches de mesures de l'inégalité

Toute tentative de mesurer les inégalités, implique des jugements de valeurs comme on l'a mentionné ci-haut, et les indices utilisés ne sont jamais neutre. Or, les choix éthiques sous-jacents à toute définition de l'inégalité –donc implicitement de l'équité- sont rarement détaillés puisque les critères normatifs restent le plus souvent implicites.

Mais inégalité implique différence, donc comparaison. On ne saurait traiter d'inégalités, en matière de revenus comme en tout autre domaine sans définir avec précision tous les termes de la comparaison :

- Que compare-t-on ?
- A quoi compare-t-on ? groupes d'individus, de familles, de ménages et comment ces groupes sont constitués.
- comment compare-t-on ? évidemment à l'aide de mesures statistiques faisant intervenir des notions de moyennes, d'écarts entre ces moyennes et de dispersion autour de ces moyennes, avec le problème du choix des indicateurs qui synthétisent, résument les répartitions. De ce fait, les techniques utilisables peuvent être très diversifiées, et probablement moins neutres.

Sur le plan théorique, la distinction entre inégalités juste et injustes renvoie à la distinction entre préférences et ressources (handicap). Si elle est claire en théorie, cette distinction est beaucoup plus délicate à opérer en pratique. Ce ne sont pas les critères d'ordres normatifs qui tranchent mais plutôt, les considérations d'ordre techniques et les opportunités de leur jumelage avec le cadre théorique approprié. D'où un certain nombre d'interrogations.

La première question fait référence à l'échelle de mesure avec laquelle on va essayer d'évaluer les situations des individus. Quand à la seconde question, elle concerne la définition de la population concernée ou ciblée par notre étude, sans oublier bien sûr les unités d'observation (pays, régions, quartiers, ménages, individus, etc.). Alors que la dernière englobe les outils statistiques de mesure des inégalités : indices, courbes, etc.

Etant donnée la difficulté d'intégrer les multiples facettes des inégalités, on suppose en général qu'elles sont définies en termes d'un seul indicateur général des ressources économiques, censé représenter de façon adéquate le bien-être. On réduit alors le problème des inégalités à une seule dimension. Dans l'évaluation de la fonction de bien-être social, le bien-être des individus ou des ménages est donc résumé par une seule variable, l'indicateur des ressources. De plus, le bien-être social n'est pas fonction de l'évaluation que le foyer fait de son propre bien-être, mais du niveau objectif des ressources. En ce sens, la fonction de bien-être social n'est pas de type utilitariste, étant donné qu'elle ne dépend pas de l'utilité générée par un certain niveau de ressources, mais directement du niveau de ces ressources. Ainsi, plus il est élevé, plus le bien-être ressenti est important.

La meilleure façon pour évaluer socialement l'inégalité est de disposer d'une mesure du bien-être au niveau individuel. Certes, l'approche du niveau de vie ou d'un ménage pose des difficultés empiriques en raison de la complexité du concept, et, partant, impose des simplifications de mesure qui peuvent glisser des biais. Si l'idéal consiste à retenir le niveau individuel, la nature des données disponibles exige de considérer les dépenses des ménages. Dans ce cas des corrections sont incorporées à l'indicateur du niveau de vie de façon à tenir compte de la taille et de la composition du ménage, mais aussi de l'emplacement et de l'accessibilité ainsi que les ressources mises à sa disposition. Ces corrections sont dues à la différence des besoins entre ménages de différentes tailles et entre les membres d'un même ménage suivant l'âge ou le sexe.

I. La mesure du niveau de vie : revenus ou dépenses de consommation

Le niveau de vie d'un individu ou d'un ménage est un concept multidimensionnel englobant en principe chaque aspect de la consommation directe, ainsi que les activités et services non immédiatement consommables¹ (Sen, 1987)². De la nature pluridimensionnelle de ce concept, il découle les difficultés voire l'impossibilité de transformer toutes ses composantes en numéraire.

¹ La consommation directe comprend les biens qui sont soit achetés directement sur le marché, soit produits par le ménage lui-même. Les activités et services non consommables sont souvent fournis par l'État (par exemple, la santé, l'éducation et l'accès à l'eau potable) et contribuent directement ou indirectement au niveau de vie des ménages.

² Sen, Amartya, 1987. "Principled choice," *Mathematical Social Sciences*, Elsevier, vol. 13(3), pages 297-298, June.

Devant cette entrave, Deaton et Muellbauer (1980)¹ estiment que la meilleure façon de mesurer le bien-être individuel est donc d'utiliser une mesure monétaire. Dès lors, il est primordial de disposer de données exhaustives sur le niveau de revenu ou de dépense des ménages. Sur le plan théorique, l'hypothèse implicite est que les transactions s'exécutent au sein d'un système de marché. Or, dans les pays en développement, une bonne partie des transactions se réalisent hors marché de sorte que les empiristes font attribuer une valeur monétaire à ces transactions et les incluent dans les revenus ou les dépenses.

Les indicateurs objectifs de bien-être tels que le revenu ou les dépenses sont les indicateurs de ressources les plus diffusés pour mesurer les inégalités, en grande partie parce qu'ils sont facilement disponibles. A priori, on pourrait penser qu'il est indifférent d'utiliser le revenu ou les dépenses. Ceci est le cas si les deux distributions classent les individus ou les ménages de façon identique, c'est-à-dire si les dépenses sont exactement proportionnelles au revenu. Or dans la réalité, cette relation systématique n'est guère vérifiée et surtout pas à court terme. En effet, l'épargne et la richesse jouent un rôle primordial dans l'adaptation des dépenses face aux fluctuations accidentelles du revenu. Ainsi, même si le revenu est susceptible de varier considérablement, les dépenses ont tendance à être beaucoup plus régulières dans le temps. Il faut alors être conscient du fait que l'on n'aura pas exactement la même image des inégalités selon que l'on choisisse les dépenses ou le revenu comme indicateur du bien-être.

L'utilisation d'une mesure de niveau de vie fondée sur la dépense est soutenue par deux arguments. Sur le plan conceptuel, la théorie du revenu permanent suggère que les dépenses sont une meilleure approximation des revenus à long terme, donc du niveau de vie, que les revenus courants dévoilés par une enquête auprès des ménages. Sur le plan empirique, il a été montré que, à travers les enquêtes auprès des ménages, les dépenses sont mesurées avec une plus grande précision que les revenus, surtout dans le cas où une part importante de ceux-ci est tirée du secteur informel. En d'autres termes, les revenus ont été largement sous-estimés et constituent une piètre approximation du niveau de vie. Dans les pays en

¹ Angus Deaton; John Muellbauer. (Jun., 1980), "An Almost Ideal Demand System". The American Economic Review, Vol. 70, No. 3. pp. 312-326.

développement en particulier, la dépense de consommation est préférée au revenu pour de nombreuses raisons :

- L'un des arguments utilisés en faveur de l'adoption des dépenses comme indicateur de bien-être est basé sur la théorie économique, selon laquelle le revenu est constitué d'une partie consacrée à la consommation et d'une autre consacrée à l'épargne. Or, lorsqu'on s'intéresse aux inégalités de manière statique, on considère en général les variables approximant le revenu permanent comme les meilleures mesures du bien-être. En effet, étant donné la possibilité d'épargner, les ménages peuvent adapter leur consommation et maximiser ainsi leur bien-être. Par opposition, l'utilisation du revenu peut conduire à des interprétations erronées et ceci en particulier dans les sociétés fortement axées sur l'agriculture. Le revenu d'un agriculteur n'est pas forcément un très bon indicateur de son niveau de vie, car il est soumis aux variations saisonnières, et c'est pourquoi on donne la préférence à l'utilisation de la consommation ou des dépenses.
- La dépense de consommation traduit non seulement les débours réalisés par le ménage disposant de ses revenus actuels, mais aussi la possibilité pour trouver du crédit ou de mobiliser de l'épargne lorsque ses revenus sont faibles voire négatifs, en raison, entre autres, des variations saisonnières, des chocs économiques ou de la mauvaise récolte. Pour ces raisons, la dépense reflète les conditions de vie à long terme plutôt que le revenu observé actuellement ;
- Dans le milieu rural, le revenu varie d'une saison à une autre et au gré du cycle des récoltes. Ce qui impose des ajustements saisonniers qui ne manquent pas d'introduire un biais dans l'estimation du revenu observé. En outre, pour dégager le revenu net, les enquêtés ruraux doivent garder en mémoire les revenus bruts sans oublier l'autoconsommation et la liste des biens de productions acquis ;
- Étant donné l'importance du secteur informel dans l'économie, les membres des ménage exerçant dans ce secteur peuvent avoir des difficultés à se rappeler avec exactitude les revenus tirés de nombreuses

activités informelles, qui servent comme débours pour acheter aussi bien les produits de consommation que les biens de production ;

- La détermination du revenu par les enquêtes statistiques passe par l'établissement d'une nomenclature de toutes les sources de revenu (activités salariales, activités indépendantes, transferts, dons, autoconsommation,...) ainsi que les gains qui en découlent. Or, pour des raisons liées entre autres à la susceptibilité, à la superstition..., les ménages déclarent rarement leurs revenus avec précision.

Pour ces raisons, il est visiblement avantageux de mesurer le niveau de vie et la pauvreté des ménages à l'aune des dépenses de consommation, surtout que le Maroc reste un pays à vocation agricole et où le secteur informel demeure bien ancré dans l'économie nationale. On peut cependant apporter une légère nuance au premier argument, car les différences dans les comportements de consommation des ménages sont influencées aussi en partie par des éléments de cycle de vie. Le niveau des dépenses peut en effet être affecté par l'âge du chef de ménage. Mais les distorsions qui peuvent naître de l'utilisation des dépenses ont moins de conséquences quant à l'évaluation du bien-être que le recours au revenu. En effet, selon la théorie du cycle de vie, les individus ont tendance à épargner pendant les années où ils travaillent et à désépargner après la retraite. Par conséquent, si on utilise le revenu courant comme indicateur du bien-être, on surestime le bien-être des individus avant leur retraite, car même s'ils ont les moyens pour effectuer des dépenses, le revenu n'est pas automatiquement transformé en consommation, et à le sous-estimer après.

Avant d'aborder cette question des méthodes de mesure des inégalités des niveaux de vie, nous allons tout d'abord mettre l'accent sur certains axiomes qui doivent être respectés par les différents indicateurs de mesure des inégalités des niveaux de vie.

A. Axiomes respectés par les mesures d'inégalité (Approche axiomatique) :

L'approche axiomatique des mesures des inégalités s'est notamment développée sous impulsion des travaux de Dalton¹ (1920), Kolm (1976)¹, Shorrocks

¹ Hugh Dalton (1920) "MEASUREMENT of the inequality of incomes" the Economic Journal sept 1920/ p348-361

(1980)² et Chakravarty³ (1999). Elle se base sur la formulation de certaines propriétés mathématiques permettant d'avoir un ensemble d'indices pour établir des choix entre les distributions de revenu deux à deux. L'analyse axiomatique constitue un moyen de sélection des mesures d'inégalité. En effet, on ne retiendra que les indices possédant un maximum de propriétés. Cette approche permet d'établir de nouvelles classes de mesures en synthétisant plusieurs axiomes.

Les principaux axiomes qui devraient être respectés par les mesures d'inégalité sont les suivants :

La continuité :

L'indice d'inégalité est une fonction continue :

$$I : \mathbb{R}^n \rightarrow \mathbb{R}^+ \quad \forall n \in \mathbb{N} ; \quad (1)$$

Le principe de transfert de Pigou-Dalton :

Il est souhaitable, et même essentiel, que toute redistribution des riches envers les pauvres diminue l'inégalité. Le principe des transferts de Pigou et Dalton postule que toute redistribution d'une personne riche à une autre moins riche, telle que l'ordre des deux personnes n'est pas inversé après la redistribution, devrait diminuer l'inégalité.

Un transfert engendre la baisse de l'indice de mesure de l'inégalité (diminution des inégalités au sein de la société) lorsqu'un individu riche transfère une partie de son revenu à une personne moins riche que lui⁴. Inversement, l'indice augmente (caractérisant une augmentation des inégalités au sein de la société) quand un transfert est pratiqué d'une personne pauvre vers une personne riche. Si une distribution x est obtenue à partir d'une distribution y où l'on effectue un transfert de revenu progressif (d'une personne riche vers une personne pauvre) alors la mesure des inégalités associée à x devient plus faible que celle associée à y : $I(x) \leq I(y)$

(2)

¹ Kolm, S.-C. (1976), « Unequal inequalities II ». *Journal of Economic Theory* 13, 82—111.

² Shorrocks, A. F. (1980). The Class of Additively Decomposable Inequality Measures, *Econometrica* 48, 613-625.

³ Chakravarty, S.R. (1999). Measuring Inequality : The Axiomatic Approach. dans Silber J. (ed.), *Handbook of Income Inequality Measurement*, Kluwer Academic Publishers, 163-186.

⁴ Les transferts sont valables que les individus conservent ou non leur rang dans la distribution

Lorsqu'on veut effectuer un transfert de Pigou-Dalton, on doit faire très attention à la condition suivante : Dès qu'on procède à un transfert de revenu d'une personne riche à une autre personne supposée pauvre, pour le but de réduire l'inégalité, ce volume de transfert ne doit pas dépasser l'écart de revenu entre ces deux personnes, sinon, on va juste faire aggraver la situation.

Le principe de population de Dalton :

Le principe de population indique qu'un indice reste inchangé lorsque la population s'accroît de manière identique. Si chaque individu d'une population se retrouve avec une personne ayant le même revenu, les inégalités restent inchangées. Pour une distribution $X = \{x_1, x_2, \dots, x_n\}$ que l'on réplique k fois :

$$X = \left\{ \overbrace{x_1, \dots, x_1}^{k\text{-fois}}, \dots, \overbrace{x_n, \dots, x_n}^{k\text{-fois}} \right\} \text{ L'indice d'inégalité reste inchangé : } I^k(x) = I(x), \forall k \geq 2. \quad (3)$$

Si nous évaluons l'inégalité des revenus lorsque ceux-ci sont mesurés en Dirhams marocain, ou en milliers de Dirhams, nous aimerions que le résultat obtenu soit indépendant de l'échelle de mesure.

La symétrie (Anonymat) :

Cette propriété montre qu'un indice est stable lorsque le rang d'un individu dans la distribution est modifié. Par exemple, si l'on modifie l'ordre dans la distribution (en classant les revenus par ordre croissant ou décroissant), la mesure d'inégalité doit conserver la même valeur. Ce principe désigne la propriété d'un indice invariant après permutation de l'ordre des individus ou permettant à chacun de conserver son anonymat. Si x est obtenu à partir de y par permutation des revenus, on obtient alors une fonction symétrique de ses arguments : $I(x) = I(y) \quad (4)$

La normalisation :

Elle autorise la comparaison d'indices d'inégalité compris dans l'intervalle $[0, 1]$. Si l'indice tend vers 0 les revenus sont répartis de manière égalitaire ; en revanche, si l'indicateur tend vers 1 la répartition est jugée inégalitaire. On associe la normalisation à la condition suivante :

$$I(k1^n) = 0, \forall k > 0, \quad (5)$$

Où 1^n est le vecteur unité de dimension n (vecteur dont les éléments sont tous égaux à 1). Il s'agit de la condition selon laquelle les indices d'inégalité prennent la valeur 0 pour des distributions égalitaires.

L'ensemble formé par les mesures qui satisfont les axiomes (1), (2), (3), (4) et (5) est appelé ensemble des indices réguliers. Si on ajoute la propriété d'invariance relative, on définit la classe des indices réguliers relatifs.

L'invariance relative :

La propriété d'invariance relative stipule que lorsqu'une population voit ses revenus multipliés par un nombre supérieur à zéro (par exemple multipliés par deux) alors les inégalités restent inchangées. La propriété d'invariance relative se traduit par une fonction homogène de degré zéro. Elle s'exprime sous la forme :

$$I(\lambda x) = I(x), \forall \lambda > 0$$

Les mesures relatives ne sont pas affectées par une augmentation proportionnelle des revenus. Si les inégalités sont mesurées, par exemple, sur des revenus exprimés en euros ou bien sur ces mêmes revenus exprimés en dollars, l'indice d'inégalité procure le même résultat.

B. Indices de mesure d'inégalités : définition et propriétés

Classiquement, les approches de mesure de l'inégalité sont dominées par la vision foncièrement unidimensionnelle de l'inégalité induite par les acquis méthodologiques du début de ce siècle notamment ceux de V. Pareto, M. Lorenz et C. Gini. Cet héritage s'est développé en deux temps (L. Chauvel, 1995)¹ : la recherche d'une courbe de répartition qui a la vocation de représenter les individus aux différents niveaux de revenus (V. Pareto), et la recherche d'indicateurs globaux d'inégalité (M. Lorenz, C. Gini).

La répartition du niveau de vie permet de se prononcer sur le schéma de partage du bien-être socio-économique entre les différents individus ou ménages de la société. Les caractéristiques de ce schéma sont :

- (i) la dimension, représentée par la population d'étude ;

¹ Chauvel L., 1995, « Inégalités singulières et plurielles : l'évolution de la courbe de répartition des revenus », Revue de l'OFCE, n°55, pp. 211-240

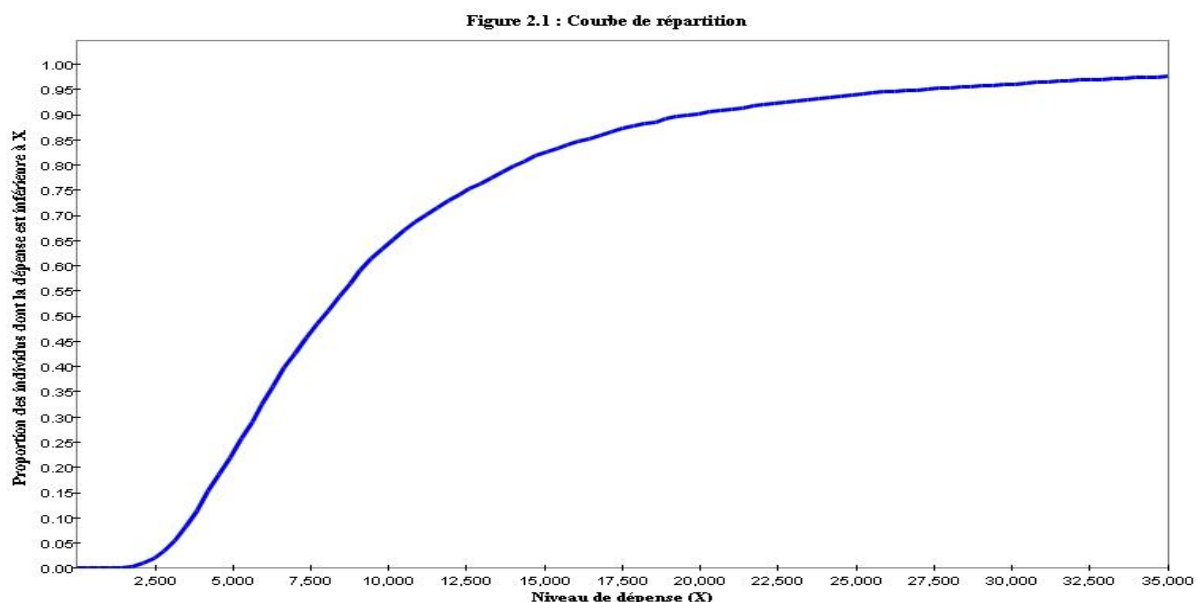
- (ii) les indicateurs de la tendance centrale, en particulier la moyenne ; et
- (iii) l'inégalité, appréhendée par deux types d'indicateurs. Le premier est basé sur la mesure des écarts et peut se représenter par des courbes. Le second type d'indicateurs comporte des indicateurs synthétiques récapitulant l'inégalité en une seule valeur.

1. Les indicateurs graphiques et leurs représentations fonctionnelles

A. Courbe de répartition

Cet indicateur de répartition est une représentation graphique d'une fonction décrivant la distribution d'une variable au sein d'une population. Si X est la variable représentant un indicateur de niveau de vie, la courbe de la fonction de répartition¹ $F(X)$ décrit la proportion des individus de la population dont le niveau de vie est inférieur ou égal à la valeur de X ².

Figure 4: courbe de répartition



¹ Généralement, une fonction de répartition est une fonction réelle continue et non décroissante prenant des valeurs dans l'intervalle fermé $[0, 1]$.

² Si les résultats de cette répartition sont restreints à une sous-population des pauvres, avec Z est le seuil de pauvreté par tête ou équivalent adulte, $F(Z)$ est l'incidence de pauvreté couramment dénoté par P_0 . En faisant varier Z sur le domaine de définition de X , la courbe de répartition est équivalente à une courbe d'incidence de la pauvreté.

La courbe de répartition est, souvent invoquée pour se prononcer sur la dominance stochastique au premier ordre qui sert, entre autres, à analyser l'impact du processus de Kuznets sur la pauvreté. Soient deux répartitions urbaines (u) et rurale (r), on dit que la répartition u domine stochastiquement la répartition r au premier ordre, si et seulement si la courbe u ne se situe nulle part au dessus de la courbe r pour toute valeur X de l'indicateur du niveau de vie. Autrement dit, $F_u(X) \leq F_r(X) \quad \forall X$, quelle que soit la valeur de X , la probabilité de trouver un individu dont le niveau de vie est inférieur à X est plus élevée pour la répartition rurale que pour la répartition urbaine.

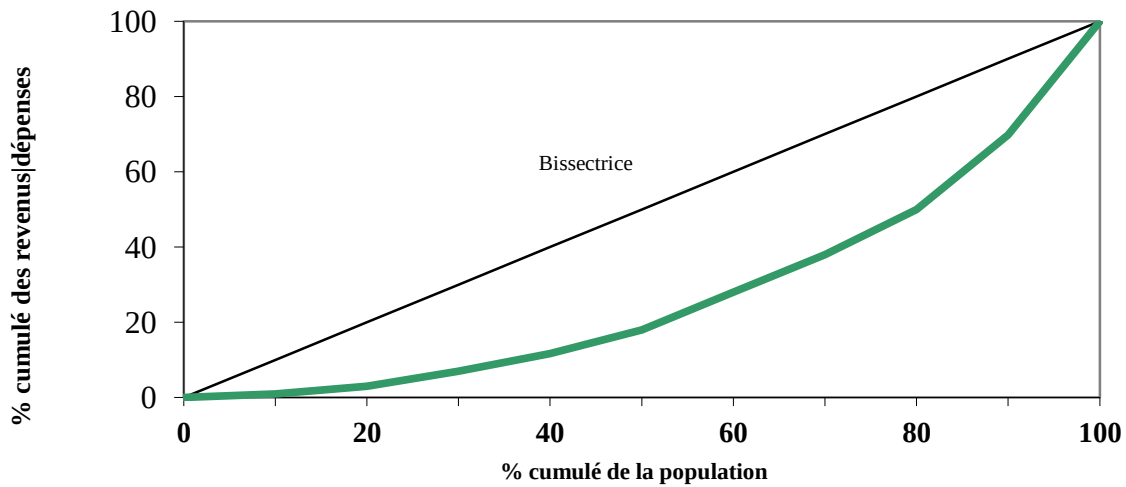
Ainsi, cette façon de procéder permet de faire le lien entre l'inégalité et la diffusion de la pauvreté. Toutefois, si les courbes de répartition s'intercoupent, la dominance stochastique au premier ordre n'est plus valable pour analyser le lien entre l'inégalité et la pauvreté. Dans ce cas, on fait appel à la notion de dominance stochastique au second ordre¹, fondée sur la comparaison des courbes de la profondeur de la pauvreté.

B. Courbe de Lorenz :

Si la courbe de répartition met en relation les niveaux de vie et les fréquences cumulées de la population, la courbe de Lorenz est une visualisation graphique de la relation entre les proportions cumulées de la population et celles de l'indicateur du niveau de vie. L'inégalité se caractérise par référence à son plus ou moins éloignement par rapport à la diagonale avec laquelle la courbe de Lorenz se confondrait si la répartition était parfaitement égalitaire.

¹ Ces deux notions de dominance stochastique seront développées au fur et à mesure qu'on avance dans l'analyse aussi bien de l'inégalité que de la pauvreté. Le lien d'équivalence entre la dominance stochastique au premier ordre et celle au second ordre sera également explicité.

Figure 5: présentation de la courbe de Lorenz



Notée par $L(p)$, la courbe de Lorenz est définie, selon le cas continu ou discret par :

$$L(p) = \begin{cases} \frac{1}{\mu} \int_0^p Q(r) dr, & p \in [0,1] \\ \frac{1}{n\mu} \sum_{j=1}^i Q(p_j), & p = p_i = \frac{i}{n} \quad i = 1, \dots, n \end{cases}$$

Avec : $p = F(y)$ est le pourcentage cumulé des individus ;

$Q(p_j) = y_j = \max(y_j / F(y_j) \leq p_j)$ représente le quantile d'ordre p mesurant le niveau de vie mesuré par Y en dessous duquel on retrouve une proportion p de la population ; μ étant le revenu/dépense moyen, défini par

$$\mu = \int_0^1 Q(r) dr$$

$\int_0^p Q(r) dr$ représente le revenu/dépense moyen correspondant à la proportion p de la population.

La courbe de Lorenz admet plusieurs propriétés, dont les plus intéressantes sont les suivantes (Duclos, 2002)¹ :

- (i) l'aire comprise entre la droite dite d'égalité parfaite et la courbe de Lorenz correspond à une surface d'inégalité. Une telle surface peut servir, dans le cas de plusieurs courbes, à comparer entre deux ou plusieurs distributions ;
- (ii) la deuxième propriété de cette courbe est qu'elle est à la fois croissante et convexe. Ce qui indique que plus la courbe s'écarte de la droite d'égalité parfaite, plus l'inégalité serait importante ;
- (iii) la courbe de Lorenz reste invariante à un changement d'échelle, de telle sorte qu'en multipliant la dépense par tête par un même coefficient, le positionnement de la courbe ne change pas. Cependant, la courbe de Lorenz reste sensible à tout changement d'origine.

Cependant, ce type de graphique ne permet ni de comparer deux répartitions de façon tout à fait claire lorsque leurs courbes s'intercoupent, ni de juger avec sûreté de la situation des revenus/dépenses extrêmes pour lesquelles la figure est souvent peu lisible.

2. Les indicateurs numériques et leurs représentations fonctionnelles

Les indicateurs numériques permettent d'associer un nombre réel aussi représentatif que possible à une répartition des dépenses des ménages. A chaque indicateur habituellement utilisé correspond une valorisation spécifique et implicite de l'égalité qui se manifeste par une pondération relativement plus importante attribuée à des modifications de la répartition affectant telle ou telle partie de la distribution.

Généralement, on distingue entre les indicateurs exhaustifs et les indicateurs partiels. Les premiers, comme les indicateurs de Gini, Atkinson, Entropie Générale,

¹ Duclos, J.Y (2002), « Pauvreté, bien-être social et équité : Mesure, impact des politiques et estimation », Département d'économie et CIRPEE, Université Laval, Canada.

variance logarithmique, Kolm...¹, permettent d'associer un nombre réel aussi représentatif que possible à une répartition de l'indicateur du niveau de vie composée de millions d'éléments. Les seconds, comme le cas des indicateurs interquantiles ou les indicateurs de répartition horizontale², ne concernent qu'une partie de la répartition.

Bien qu'ils n'aient pas la faveur des statisticiens et des économistes, ce type d'indicateurs est paradoxalement très populaire. Par exemple, le rapport inter décile a l'inconvénient de donner importance à des revenus relativement moins connus que ceux des classes intermédiaires. En effet, le niveau de vie des pauvres dépend souvent de diverses aides et prestations qui sont mal appréhendées par les enquêtes sur le niveau de vie, celui des plus aisés est étroitement lié à leur patrimoine qui demeure fortement méconnu.

Les indicateurs partiels

1. les indicateurs de répartition verticale : ce sont des indicateurs qui utilisent la répartition verticale des individus ou groupes d'individus repérés par leur place dans la hiérarchie de l'indicateur du niveau de vie. Le plus populaire des indicateurs auxquels on peut songer est les rapports interquantiles³. Ils permettent d'analyser les rapports entre les parts relatives afférentes au bas et au haut de la distribution des dépenses de la population scindée en parties égales selon les valeurs des quantiles (quintiles ou déciles ou centiles).
2. les indicateurs de répartition horizontale : ils consistent à comparer les rapports et les différences entre la dépense moyenne des catégories d'individus présentant des caractéristiques communes⁴ (le milieu de

¹ Stéphane Mussard & Michel Terraza (2009) « Décompositions des mesures d'inégalité : le cas des coefficients de Gini et d'entropie » Cahier de recherche 07-09 GRÉDI université de Sherbrooke p :7

² Les indicateurs de répartitions horizontales consistent à comparer les rapports et les différences entre le revenu/dépense moyen des catégories d'individus présentant des caractéristiques communes (le milieu de résidence, région, province/ville, âge, sexe, taille de ménage, niveau scolaire, profession, catégorie socioprofessionnelle, etc.).

³ Les indicateurs les plus utilisés sont : (i) la part du premier décile qui regroupe les 10% les plus pauvres de la population ; (ii) la part du dixième décile qui regroupe les 10% les plus riches de la population ; (iii) le rapport interdécile exprimant le rapport entre la part du dixième décile dans le total des dépenses à la part du premier décile ; (iv) la part des 50% les moins aisés de la population dans le total des dépenses ; (v) la part de la dépense totale allant à chaque quintile et quartile ; (vi) le rapport interquintile ou interquartile.

⁴ Les indicateurs d'inégalité spatiale en est un exemple : (i) écart urbain rural : il exprime le rapport entre la dépense annuelle moyenne par personne (DAMP) en milieu urbain et la DAMP en milieu rural. Ce rapport est

résidence, région, province/ville, âge, sexe, taille de ménage, niveau scolaire, profession, catégorie socioprofessionnelle, etc.). En se fondant sur une caractéristique individuelle, ce type d'indicateurs laisse penser que c'est elle la cause principale de l'inégalité constatée ou c'est une des inégalités principales dans la société (A. Wolfelsperger¹, 1980). De plus, en ne s'intéressant qu'aux différences des revenus moyens, les indicateurs de répartition horizontale masquent la dispersion interne à ces groupes.

Les indicateurs exhaustifs

1. l'indice de Gini standard :

Cet indice résume la courbe de Lorenz formée en portant dans un plan cartésien, en abscisse, le pourcentage cumulé de la population, et en ordonnée le pourcentage cumulé des dépenses. De par sa construction, il mesure l'écart entre l'inégalité, représentée par la courbe de Lorenz, et l'égalité parfaite, représentée par la diagonale. Plus la courbe de Lorenz s'éloigne de la diagonale plus l'acuité d'inégalité est importante. Pour comprendre certaines propriétés de cet indice, on considère sa formule suivante :

$$G = 1 + \frac{1}{n} - \frac{2}{n^2 \bar{y}} (ny_1 + (n-1)y_2 + \dots + y_n) \quad \text{pour } y_1 \leq y_2 \leq \dots \leq y_n$$

Cette formulation met en évidence le lien entre la pondération des dépenses (DAMP) le rang occupé dans le classement de leur montant. En conséquence l'impact de tout transfert entre deux individus dépendra du nombre de personnes classées entre eux². Etant donné que le nombre d'individus placés aux queues de la distribution est faible relativement au reste de la population qui dispose des ressources de valeur intermédiaire, le coefficient de Gini reste faiblement sensible à toute redistribution de même montant entre individus riches ou pauvres (P. Wiles, 1970)³. Graphiquement, ce manque de sensibilité peut se traduire dans certains cas

calculé à l'échelle nationale et par région ; (ii) écart régional : il mesure le rapport entre la DAMP dans une région et la DAMP calculée à l'échelle nationale.

¹ Wolfelsperger, (1980), Economie des inégalités de revenus, Paris, Themis, p. 208-209.

² Wolfelsperger, (1980), Economie des inégalités de revenus, Paris, Themis, p. 208-209

³ P. Wiles a pu montrer sur un exemple simple que certains redistributions de revenus des plus pauvres aux plus riches ou inversement, avec de légères modifications au milieu de la distribution, entraînent une variation faible voire nulle du coefficient de Gini.

par un croisement de courbes de Lorenz pour différentes distributions sans que le coefficient de Gini change.

Pour remédier à cette particularité, la pondération accordée par le coefficient de Gini standard a été révisée de telle façon qu'elle donne plus de poids aux queues de la distribution. Il s'agit d'une généralisation du coefficient de Gini standard.

Interprétation du coefficient de Gini

Pour interpréter le coefficient de Gini, il importe de chercher la fonction de bien-être social qui lui est sous-jacente. Pour ce faire, Sen (1997) a montré que, sous l'hypothèse que le bien-être individuel est approché par le revenu individuel et que le bien-être de tout couple d'individus est égal à celui du plus pauvre, la fonction du bien-être social sous-tendant le coefficient de Gini peut prendre la forme suivante :

$$SW = \frac{1}{n^2} \sum_i \sum_j \min(x_i, x_j) = \bar{X}(1 - G).$$

Cette dernière expression correspond à l'équivalent d'un revenu également réparti. Ce niveau de revenu/dépense est tel que s'il était donné à chaque membre de la société, la répartition qui en résulterait serait socialement équivalente à la répartition sociale initiale, sans modifier l'ordre social ; ce qui permet de définir le coût social moyen de l'inégalité selon la formulation suivante :

$$C_{SW} = \bar{X} - SW$$

Plus ce coût est élevé, plus la fonction de bien-être social indiquera une grande aversion pour l'inégalité. Cette notion fonde également les indicateurs d'inégalité d'Atkinson ci-dessous présentés.

1. l'indice de Gini généralisé : S-Gini

Cet indice permet d'échapper au problème de pondération du coefficient de Gini standard qui avantage la population dont le niveau du revenu est intermédiaire dans la répartition. En variant le paramètre de pondération p , le poids des queues de la distribution varie manifestement. Cette façon de procéder laisse entendre que la pondération peut s'interpréter comme une aversion pour l'inégalité qui reste dépendante des différents jugements de valeur.

En partant des données individuelles, sa formule s'écrit :

$$SG(\rho) = \frac{\bar{Y} - SW(\rho)}{\bar{Y}} \quad \text{avec} \quad SW(\rho) = \sum_{i=1}^n \left[\frac{(n-i+1)^\rho - (n-i)^\rho}{n^\rho} \right] Y_i$$

$SW(\rho)$ exprime la valeur du bien-être social de l'indice S-Gini¹. Il s'interprète comme une fonction d'évaluation sociale. En effet :

$$SW(\rho) = \bar{Y} (1 - SG(\rho))$$

Ce qui représente l'équivalent d'un revenu également réparti. En conséquence, le coût social moyen de l'inégalité dépendra de l'aversion pour l'inégalité (ρ) qui peut s'interpréter dans ce cas comme un indicateur reflétant le coût social de l'inégalité. Tel coût s'exprime aussi comme :

$$C_{SW(\rho)} = \bar{Y} - SW(\rho)$$

Aussi, faut-il préciser que le paramètre ρ représente le paramètre d'extension de l'indice standard de Gini. En effet, pour la valeur de ρ égale à deux, on retrouve le coefficient de Gini standard².

Une autre formulation permet de considérer l'indice S-Gini comme une accumulation pondérée de l'air de concentration comprise entre la courbe de Lorenz et la droite du $\Pi/4$. En ce cas, le coefficient de Gini généralisé peut s'écrire en fonction des coefficients de concentration :

$$SG(\rho) = \sum \frac{\bar{X}_k}{\bar{X}} C_k(\rho) \quad \text{avec} \quad C_k(\rho) \text{ est le coefficient de centrion généralisé de la composante } X_k.$$

Cette expression permet d'une part de décomposer le coefficient de Gini généralisé en fonction de la part et de l'inégalité de chaque composante de la

¹ $SG(\rho)$ s'écrit le plus souvent comme suit : $SG(\rho) = 1 - \frac{1}{\bar{Y}} \sum_{i=1}^n \left[\frac{(n-i+1)^\rho - (n-i)^\rho}{n^\rho} \right] Y_i$

² $SG(2) = 2 \frac{\text{cov}(Y, F(Y))}{\bar{Y}} = G$ standard $SG(1) = 0$, autrement dit, si on pondère tous les écarts par rapport à la moyenne par le même coefficient 1, l'indice de SG, comme l'indice de Gini, s'annule ; SG tend vers 1 lorsque le paramètre de pondération devient de plus en plus grand, autrement dit plus on donne de l'importance aux queues de la répartition qui traduisent le fait que peu d'individus disposent du niveau de vie élevé, et le reste du niveau de vie bas.

dépense totale des ménages, et, d'autre part, de désagréger la fonction de bien-être social sous la forme suivante:

$$SW(\rho) = \sum_k \bar{X}_k (1 - C_k(\rho))$$

Au cas où les indices de concentration et de Gini coïncident, la fonction de bien-être social n'est autre que la somme des fonctions de bien-être sectoriel. Dans tel cas, on peut étudier l'impact des variations de la composante sectorielle k du revenu ou de la dépense sur le bien-être social en termes d'élasticité (Kakwani, 1995)¹ et en fonction de paramètre d'aversion pour l'inégalité (ρ). Cette élasticité prend la forme suivante :

$$\xi_k(\rho) = s_k (1 + \varphi_k(\rho)) \quad \text{avec} \quad \varphi_k(\rho) = \frac{(G(\rho) - C_k(\rho))}{(1 - G(\rho))} \quad \text{est un indice de}$$

progressivité. Si ce dernier prend des valeurs positives, les variations du secteur K impliquent une amélioration en faveur des pauvres, alors que des valeurs négatives traduisent une variation en faveur des riches.

Etant donné que le coefficient ρ représente le paramètre d'extension de l'indice de Gini standard, sa variation détermine différents coefficients de pondération que l'indice de Gini accorde à différentes sous-populations. Il importe donc d'établir un lien entre ρ et la structure de pondération y inhérente. Yitzhaki (1994)² a montré que le centile recevant la pondération la plus élevée est égale à :

$$P = 1 - \left(\frac{1}{\rho} \right)^{\frac{1}{\rho-1}}$$

Tableau 2: Percentile recevant la pondération la plus élevée

ρ	1.1	1.2	1.5	2.0	3.0	4.0	6.0	10.0	34.5	100.0
P	61.0	60.0	56.0	50.0	42.0	37.0	30.0	22.0	10.0	4.5

¹ Stéphane Mussard & Michel Terraza (2009) « Décompositions des mesures d'inégalité : le cas des coefficients de Gini et d'entropie » Cahier de recherche 07-09 GRÉDI université de Sherbrooke

² Yitzhaki, Shlomo, 1994. "Economic distance and overlapping of distributions," Journal of Econometrics, Elsevier, vol. 61(1), pages 147-159, Mars 1994

Ce tableau indique que lorsque le coefficient d'aversion pour l'inégalité est compris entre 1 et 2, la structure de pondération accorde un poids plus important aux revenus/dépenses supérieurs au revenu/dépense médian. Au fur et à mesure que ce coefficient se situe au-delà de deux, les revenus/dépenses classés au dessous de la médiane reçoivent une pondération de plus en plus importante. Et partant, toute interprétation objective du coefficient de Gini, et les implications redistributives qu'il sous-tend, devrait se référer aux coefficients de pondération qu'accorde cet indicateur aux différentes sous-populations classées au bas ou au milieu ou au haut de l'échelle de répartition.

2. L'indicateur d'Atkinson

Cet indicateur offre la possibilité d'incorporer un jugement de valeur en matière de répartition, relatif à l'utilisateur de l'indicateur. Cette particularité permet d'échapper aux pondérations implicites et éventuellement non désirables imposées par les indicateurs classiques de l'inégalité. Cependant, l'indicateur d'Atkinson reste invariant à toute variation équi-proportionnelle de tous les revenus/dépenses.

Il se mesure comme suit : $A(\varepsilon) = \frac{\bar{X} - X_{(e;\varepsilon)}}{\bar{X}}$ avec $X_{(e;\varepsilon)} = \left[\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (X_i)^{1-\varepsilon} \right]^{\frac{1}{1-\varepsilon}}$

Etant donné que $X(e;\varepsilon)$ est l'équivalent d'un revenu également réparti, le coefficient d'Atkinson¹ s'interprète comme le pourcentage du revenu à sacrifier, en l'attribuant à l'ensemble de la population, sans modifier le bien-être social (Atkinson 1970 ; Blackorby & al 1981). Cette expression montre également que l'équivalent d'un revenu également réparti s'exprime aussi comme une fonction de l'indicateur d'Atkinson, soit : $X(e;\varepsilon) = \bar{X} (1 - A(\varepsilon))$. Dans ce cas, cette fonction s'interprète comme une fonction de bien-être social pouvant servir de fonction d'évaluation sociale.

Reste à noter que le coefficient de pondération ε représente l'élasticité de l'utilité marginale par rapport au revenu. Plus grand est la valeur de cet indicateur, moins la fonction du bien-être social tolérera l'inégalité dans la répartition des

¹ Habituellement, l'indicateur d'Atkinson s'écrit comme suit : $A(\varepsilon) = 1 - \frac{1}{\bar{X}} \left[\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n X_i^{1-\varepsilon} \right]^{\frac{1}{1-\varepsilon}}$

revenus. Par conséquent, ce coefficient est synonyme du degré d'aversion pour l'inégalité¹.

3. Les approches traditionnelles de décomposition de l'indice de GINI :

D'un point de vue méthodologique, la décomposition a été intégrée à l'analyse des inégalités des niveaux de vie depuis les années soixante et n'a cessé d'évoluer dans la littérature jusqu'aux développements récents des techniques de décomposition de régression (Approches économétriques). Parmi les sociologues qui ont marqué l'histoire de l'évolution de ces techniques traditionnelles de décomposition des inégalités on peut citer SHORROCKS² [1980,].

SHORROCKS [1980] propose des règles pour décomposer les mesures d'inégalité des niveaux de vie, soit par sous-groupe (sous-population), soit par source de dépense. La première méthode consiste à décomposer la structure de l'indice en une mesure intragroupe et une mesure intergroupe. Cette méthode stipule alors que lorsqu'une population est divisée en deux ou plusieurs groupes (par exemple hommes et femmes), le coefficient intragroupe va représenter l'intensité des inégalités du niveau de vie qui prévaut à l'intérieur des groupes. La mesure intergroupe, quant à elle, va symboliser les inégalités qui existent entre les différents groupes de la population. Cependant, la deuxième méthode de décomposition c'est à dire la décomposition en sources, met en exergue le poids de chaque source de dépense au sein de l'inégalité globale. Cette méthode permet de déterminer les sources qui renforcent le degré des inégalités au niveau de la répartition des dépenses (entre les individus ou ménages par exemple).

La décomposition de la structure des inégalités selon une quelconque approche constitue un instrument d'analyse statistique et économétrique pertinent pour l'analyse des déterminants des inégalités, ainsi que pour l'élaboration des politiques

¹ Trois valeurs particulières de cet indice méritent d'être soulignées. Lorsqu'elle est égale à zéro, le revenu moyen est égal à l'équivalent d'un revenu également réparti, et le coût moyen d'élimination de l'inégalité est nul. Dans ce cas, la comparaison des distributions se fait uniquement sur la base de leurs moyennes. Si cette valeur est égale à un, l'équivalent d'un revenu également réparti est égal à la moyenne géométrique de tous

les revenus. L'indicateur d'Atkinson s'écrit alors : $A(1) = 1 - \frac{1}{\bar{X}} \left(\prod_i X_i \right)^{1/n}$. En dernier lieu, si cette valeur

prend des valeurs importantes, le bien-être social dépend uniquement de l'importance des plus pauvres, voire du membre le plus pauvre, c'est le critère de Rawls (Lambert 1993).

² Shorrocks, A. F. (1980). The Class of Additively Decomposable Inequality Measures, *Econometrica* 48, 613-625.

publiques visant à réduire les niveaux des inégalités. Ces différentes techniques sont des atouts probants pour la simulation de l'impact des politiques publiques adoptées ainsi que pour l'élaboration de mesures optimales qui permettront de lutter contre les inégalités.

1. La décomposition en sous groupe de population :

Il est fort utile de pouvoir exprimer l'inégalité en fonction d'indices d'inégalités pour des sous-groupes de la population. Cette méthode consiste à décomposer la population étudiée en plusieurs groupes, en se basant sur un critère prédéfini par exemple : la région, le sexe, la catégorie socioprofessionnelle du chef de ménage etc. Ce type de décomposition va nous permettre de déterminer l'impact de différents groupes considérés sur l'inégalité constatée au sein de la population totale.

En 1967, Bhattacharya et Mahalanobis¹ fournissent l'une des premières décompositions en sous-populations. Ensuite, de nombreux auteurs tels que RAO(1969)², PYATT(1976)³, MOOKHERJEE et SHORROCKS⁴(1982), SILBER⁵(1989), LERMAN et YITZHAKI(1991)⁶, DAGUM⁷(1997), font parti de nombreux auteurs qui ont contribué de manière significative à l'élaboration de la décomposition. Dans les lignes qui suivent, on s'intéressera à certaines approches qui ont traitées ce genre de décomposition.

Dans ce premier paragraphe, on présentera les approches qui ont fait appel seulement à deux composantes : une composante qui représente l'inégalité intergroupes et une autre composante qui représente l'inégalité intragroupes (L'approche de Bhattacharya et Mahalanobis, l'approche matricielle de Rao, l'approche matricielle et de la théorie des jeux de Pyatt). Il est à noter que c'est

¹ BHATTACHARYA, N. et B. MAHALANOBIS (1967), "Regional Disparities in Household Consumption in India", Journal of the American Statistical Association, 62, 143-161

² Rao V.M. (1969), « Two Decompositions of Concentration Ratio », Journal of the Royal statistical Society, Séries A 132 : p. 418-425.

³ PYATT, G. (1976), "On the Interpretation and Disaggregation of Gini Coefficients", Economic Journal, 86, 243-255

⁴ Mookherjee, Dilip & Shorrocks, Anthony F, 1982. "A Decomposition Analysis of the Trend in UK Income Inequality," Economic Journal, Royal Economic Society, vol. 92(368), pages 886-902, Décembre.

⁵ Silber, Jacques, 1989. "Factor Components, Population Subgroups and the Computation of the Gini Index of Inequality," The Review of Economics and Statistics, MIT Press, vol. 71(1), pages 107-15, Février

⁶ Yitzhaki, Shlomo & Lerman, Robert I, 1991. "Income Stratification and Income Inequality," Review of Income and Wealth, Blackwell Publishing, vol. 37(3), pages 313-29, Septembre

⁷ Dagum, C. (1997a). A New Approach to the Decomposition of the Gini Income Inequality Ratio. Empirical Economics 22, 4, 515-531

seulement à partir de années quatre-vingt, que les travaux de recherche sur ce type de décomposition ont connu un certain progrès en faisant apparaître trois composantes lors de la décomposition de l'indice de Gini et non seulement deux. Mokherjee et Shorrocks (1982) ont supposé que cette nouvelle composante n'est qu'un terme d'interaction ou résiduel sans aucune signification particulière. Cependant, LERMAN et YITZHAKI (1991) l'ont considérée comme étant un terme de stratification, ou de chevauchement entre les distributions et l'intensité de transvariation (Silber(1993) et Dagum (1997)). Dans ce qui suit, on se limitera aux approches de décomposition par groupe et par source de Lerman et Yitzhaki.

L'approche de LERMAN et YITZHAKI [1991] :

Cette approche, après avoir rencontré certaines difficultés avec l'approche de Bhattacharya et Mahalanobis, est caractérisée comme étant une spécification d'une troisième composante comme étant un indice de stratification.

La définition de ce nouveau concept de stratification, avancée par les sociologues qui ont mené des recherches et des études aussi bien dans l'étude de la stratification que dans l'analyse des inégalités, stipule clairement qu'il est indispensable de faire intervenir un indice mesurant la stratification qui doit capter le degré de chevauchement entre plusieurs distributions.

Il existe en effet un lien étroit entre les inégalités intergroupes et la notion de stratification entre les groupes. Autrement dit, l'augmentation des inégalités d'un groupe pauvre peut augmenter la stratification, et de même, une augmentation des inégalités des populations riches peut aussi accroître la stratification. Les décompositions qui lient les éléments intragroupes et intergroupes sont des indicateurs qui peuvent expliquer le phénomène de stratification.

- **Principe général de l'approche :**

Du fait que l'indice de stratification concerne différentes strates de la population et donne une mesure pour chaque groupe. Alors, LERMAN et YITZHAKI(1991) ont pensé de faire un découpage de la population en deux groupes : les individus issus du groupe j et ceux non issus du groupe j qui sera noté: (non- j) « n_j » pour simplifier.

Soit $Cov_j(x, y)$ la covariance entre les variables x et y des membres du groupe j . L'indice de stratification S peut donc se formuler de la façon suivante :

$$S_j = \frac{Cov((F_j - F_{nj}), y)}{Cov(F_j, y)} \quad (2.1.16)$$

Avec :

$F_j(y_{ij})$ la fonction de répartition du groupe mesurant le rang de l'individu i (du groupe j) dans la sous-population j .

$F_{globale}(y_{ij}) = p_j F_j(y_{ij}) + (1 - p_j) F_{nj}(y_{ij})$: La fonction de répartition de la population globale ;

$p_j = n_j / n$: la proportion de la population appartenant au groupe j ;

$Cov((F_j - F_{nj}), y)$: est la covariance entre la dépense par tête des ménages et la différence entre le rang de l'individu dans son propre groupe et celui qu'il aurait eu dans le reste de la population.

$Cov(F_j, y)$: est un facteur de normalisation.

Cet indice reflète la séparation entre les membres du groupe « j » et ceux du reste de la population.

Pour relier la notion de stratification et la notion de chevauchement entre les groupes on construit l'indicateur de chevauchement Q définit par :

$$Q_j = \frac{1 - (1 - p_j)S_j}{p_j} = \frac{Cov_i(y, R)}{Cov_i(y, r_j)} \quad (2.1.17)$$

Avec :

R : Le rang des individus dans la population globale et r_j le rang dans la population j .

On aura donc :

- ✓ $Q_j = 1$ si $S_j = 1$;
- ✓ $Q_j = 1/p_j$ si $S_j = 0$;
- ✓ $Q_j = (2 - p_j)/p_j$ si $S_j = -1$.

Alors d'après la relation (2.1.17) qui lie entre la stratification et le chevauchement, il est possible d'établir le lien avec la décomposition de l'indicateur de Gini.

L'indice de Gini d'après Lerman et Yitzhaki (1984) qui est basée sur l'opérateur de covariance est donnée par:

$$G = \frac{2 * Cov(y, F(y))}{\mu} \quad (2.1.18)$$

Avec :

μ : La moyenne des dépenses de la population globale.

Donc la décomposition de l'indice de Gini d'après Lerman et Yitzhaki est donnée comme par :

$$G = \sum_{j=1}^k p_j \frac{n_j \mu_j}{n \mu} G_j + \sum_{j=1}^k \frac{2Cov(\mu_j, F_j)}{\mu} + \sum_{j=1}^k p_j \frac{\mu_j}{\mu} S_j(p_j - 1) \quad (2.1.19)$$

Où :

- ✓ G_j l'indice de Gini mesuré sur le groupe j
- ✓ $\bar{r}_j = \sum_{i=1}^{n_j} r_{ij} / n_j$ le rang moyen des individus du groupe j dans la population globale,
- ✓ $F_j = \bar{r}_j / n$

La première composante représente l'inégalité intragroupe : la moyenne pondérée des indices de Gini à l'intérieur des groupes. Ensuite, la deuxième composante est l'inégalité intergroupe. Alors que, la troisième synthétise l'impact de la stratification.

L'élément de stratification permet donc de proposer une décomposition dotée d'une troisième composante totalement définie. D'ailleurs, les auteurs critiquent l'approche de Mookherjee et Shorrocks (1982) selon laquelle le dernier élément est un terme d'interaction dépourvu de toute signification économique. La troisième composante est ici clairement définie. Une forte stratification implique une faible variabilité de rang. Celle-ci engendre à son tour un faible niveau d'inégalité. Une

augmentation de la stratification exerce un effet négatif sur les inégalités. Il existe donc une relation opposée entre ces deux éléments.

2. La décomposition en sources de dépense :

L'utilité d'une telle méthode réside dans le fait qu'il va nous permettre de mieux cerner l'évolution des inégalités des niveaux de vie, et nous aidera à évaluer l'impact ou le poids de chaque source de la dépense sur le niveau globale de l'inégalité.

Lerman et Yitzhaki (1985)¹ ont proposé une approche de décomposition de l'indicateur de Gini étendu, en se basant sur la formule de la covariance qui a été déjà développée et généralisé par Pyatt, Chen et Fei (1980)². C'est un indicateur qui tient compte de l'aversion à l'inégalité. En d'autres termes, il intègre la préférence relative pour l'égalité des dépenses.

Cette décomposition de l'indice de Gini étendu intègre trois composantes: l'indice de Gini de la source de dépense, la part dans la dépense et, la corrélation avec la dépense globale.

- **Principe général de l'approche :**

Considérons la formule de l'indice de Gini globale, qui est basé sur la covariance, suivante :

$$G_{globale} = \frac{2 * Cov(y, F(y))}{\mu}$$

Avec : μ la dépense moyenne

Si on tient compte de l'ensemble des sources de dépense cette formule peut se réécrire de la façon suivante:

$$G_{globale} = \frac{2 * \sum_{m=1}^k Cov(y^m, F(y))}{\mu} .$$

Afin de faire apparaître l'indice de Gini de la source « m », il est possible de multiplier et de diviser l'expression précédente par des termes qui se neutralisent :

¹ Lerman, R. et Yitzhaki, S. (1985). Income Inequalities Effects by Income Source : A New Approach and Applications to United States. Review of Economics and Statistics 67, 151-156.

² Pyatt, G., Chen, C-N et Fei, J. (1980). The Distribution of Income by Factor Component. Quarterly Journal of Economics 95, 3, 451-473.

$$G = \frac{2 * \sum_{m=1}^k Cov(y^m, F(y))}{\mu} = \sum_{m=1}^k \left(\frac{Cov(y^m, F(y))}{Cov(y^m, F(y^m))} \right) * \left(2 * \frac{Cov(y^m, F(y^m))}{\mu^m} \right) * \left(\frac{\mu^m}{\mu} \right) \quad (2.2.7)$$

On obtient alors la relation suivante :

$$G = \sum_{m=1}^k R_m G_m S_m \quad (2.2.8)$$

Où $R_m = \left[\frac{\sum_{m=1}^k Cov(y^m, F(y))}{Cov(y^m, F(y^m))} \right]$, $G_m = \left[2 * \frac{Cov(y^m, F(y^m))}{\mu^m} \right]$ et $S_m = \left[\frac{\mu^m}{\mu} \right]$

Telle que :

R_m : La corrélation de Gini entre la source m et la dépense globale ;

G_m : Est l'indice de Gini associé à la source m ;

S_m : Est la proportion du facteur m dans la dépense moyenne.

La corrélation de Gini est similaire au coefficient de corrélation de Pearson. Le ratio est borné dans l'intervalle $[-1,1]$.

Si $R_m = 1$, la source m est une fonction croissante de la dépense totale.

Si $R_m = -1$, le facteur m est une fonction décroissante de la dépense totale.

Si $R_m = 0$, la source de dépense « m » est également distribuée et sa contribution à l'inégalité totale est nulle.

Section II : La justice sociale: une multiplicité d'acceptions et mesures contradictoires des inégalités

1. La justice sociale: une multiplicité d'acceptions

Rawls auquel on fait référence lorsque l'on traite la question de la justice sociale, reconnaît la légitimité de certaines inégalités sociales et économiques. Dans la mesure où elles profitent aux plus mal lotis et qu'elles respectent les libertés de base et l'égalité des chances, ce traitement inégalitaire est équitable. Contrairement aux théories utilitaristes, il met en avant les moyens mis en œuvre pour atteindre un résultat satisfaisant au niveau global. A la suite de Rawls, les théoriciens continuent à apposer la liberté comme principe fondamental et discutent davantage autour de la mesure du bien-être en élargissant notamment le concept de biens premiers. Pour Dworkin et Van Parijs, les biens primaires n'ont pas les mêmes valeurs selon les capacités offertes par la nature (patrimoine financier, handicap physique...). Ils considèrent ainsi que les ressources à disposition des individus pour atteindre leurs objectifs sont à la fois internes et externes et tiennent compte, au-delà des biens primaires, des talents ou handicaps propres à chaque individu. Sen, Arneson et Cohen préconisent quant à eux d'évaluer les chances ou opportunités des individus. Ils raisonnent ainsi en termes de bien-être potentiel. La mesure des inégalités relève ici des capacités des individus, c'est-à-dire de l'ensemble des possibilités qui s'offrent à eux. Une société est équitable si tous les individus peuvent aspirer à une même réalisation, sachant que celle-ci ne sera peut être pas effective compte tenu des décisions prises ou malchances rencontrées. On ne s'intéresse plus aux réalisations ni aux moyens, mais aux opportunités.

Les théories post-welfaristes de l'équité se basent donc sur l'égalité des moyens ou des capacités et non plus des résultats, comme le faisait la théorie utilitariste à travers la maximisation de l'utilité globale. Elles considèrent que certaines inégalités sont justiciables et que toute baisse d'utilité n'induit pas forcément compensation. Certaines inégalités relèvent de choix individuels, et pas de la responsabilité de l'Etat.

Si la référence à la notion de justice ou d'équité est générale, le principe correspondant est loin d'être défini de façon univoque (Tableau3). Suivant les analyses de M. DEUTSCH (1985)¹, imaginons que l'on ait à préciser ce que signifie la justice en matière d'éducation: il ressort qu'au moins dix acceptions sont disponibles si l'on entend donner un contenu précis à cet objectif! On peut songer tout d'abord à une égalité des consommations (mêmes dépenses pour tous les étudiants), des résultats (obtention d'un même niveau d'éducation pour tous) ou alternativement à allouer les moyens en conformité aux besoins, aux capacités, à l'effort ou encore à la performance des étudiants. Aucun de ces critères n'est équivalent à l'autre, et l'on peut encore élargir le champ des principes en considérant que l'éducation devrait tenir compte de la valeur sociale, ou faire atteindre un seuil minimal à tous. Mais la liste n'est pas close puisque l'égalité peut consister aussi à adopter ce que choisissent les autres ou encore à appliquer un principe de réciprocité.

¹ Robert BOYER, « Justice sociale et performances économiques DE L'ALLIANCE CACHEE AU CONFLIT OUVERT? »p,5. Colloque Justice Sociale et Inégalités organisé par le Commissariat Général du Plan Paris, 20-22 Juin 1991,

Tableau 3: La justice sociale une multiplicité d'acceptions et de contenus

CONTENU OU PRINCIPE		ESPACE CONSIDERE		HORIZON DANS LE TEMPS	
1. EGALITE DES <i>CONSOMMATIONS</i> Ex : même ressources pour tous les consommateurs		1. FAMILLE		1. INSTANTANNEE	} UNE MULTIPLICITE DE CONFIGU- RATIONS DE LA JUSTICE SOCIALE
2. EGALITE DES <i>RESULTATS</i> Ex : Atteindre un niveau donné de bien-être		2. CLASSE D'AGE		2. MOYEN-TERME	
3. CONFORMEMENT <i>AUX BESOINS</i>		3. GROUPE		3. CYCLE DE VIE	
4. CONFORMEMENT <i>AUX CAPACITES</i>		4. ENTREPRISE		4. INTERGENERATIONNEL REDUIT	
5. CONFORMEMENT <i>A L'EFFORT</i>		5. ESPACE DE MOBILITE CONCERNE		5. INTERGENERATIONNEL ETENDU	
6. CONFORMEMENT <i>A LA PERFORMANCE</i>	X	6. ENSEMBLE D'UN MARCHÉ	X		
7. D'APRES LA <i>VALEUR SOCIALE</i> DES CONTRI- BUTIONS		7. SECTEUR			
8. GARANTIR UN <i>SEUIL MINIMAL</i>		8. REGION			
9. EN FONCTION DE CE QUE CHOISISSENT LES AUTRES		9. NATION			
10. CONFORMEMENT AU <i>PRINCIPE DE RECIPROCITE</i>		10. COMMUNAUTE TRANS- NATIONALE			

Librement inspiré (Colonne 1) de Morton DEUTSCH "Distributive Justice", Yale University Press (1985).

Supposant même qu'un critère de justice ait été retenu, il peut s'appliquer sur un espace de référence plus ou moins proche et de taille variable¹. On peut ainsi songer à une égalité au sein de la famille, d'une classe d'âge, d'un groupe social, d'une entreprise, ou encore d'un marché, d'un secteur, d'une région et finalement

¹ idem

d'une nation ou de la communauté que constituerait l'humanité toute entière. Dans chaque cas, ce qui était considéré comme juste apparaîtra comme injuste et réciproquement. Par exemple, si une entreprise autogérée apparaîtra comme plus juste qu'une entreprise traditionnelle, il se peut qu'une société fondée sur la coexistence de telles entreprises aboutisse à une répartition du revenu qui sera jugée insatisfaisante à l'échelle de la nation, les entreprises les plus riches s'appropriant une fraction des richesses au détriment de l'ensemble de la communauté¹. De même, le sentiment de justice peut trouver son origine dans une communauté réduite, ou au contraire concerner l'ensemble des participants d'un marché. Dans ce dernier cas, sera réputé équitable un état dans lequel le prix ou la rémunération est uniforme quels que soient les transactants². Les relations avec l'équilibre de marché peuvent donc varier considérablement, d'une compatibilité absolue, par définition même, à un antagonisme dont témoignait par exemple la conception du juste prix dans la théologie catholique.

Enfin, l'objectif de justice sociale peut s'appliquer sur divers horizons temporels. A un extrême ne sont considérés que les états et configurations instantanés, à un autre, ce même critère est étendu aux générations à venir, toute une série d'horizons intermédiaires pouvant être retenue. Par exemple, une situation manifestant de fortes inégalités peut constituer une étape nécessaire à l'obtention d'une croissance rapide permettant dans un second temps d'améliorer la situation des plus défavorisés³. Cet argument a souvent été avancé à propos du capitalisme, les inégalités de revenu, de patrimoine et de pouvoir se justifiant, pour partie ou totalité, par le fait qu'elles sont la condition du dynamisme entrepreneurial, de l'innovation et par conséquent à un horizon plus ou moins lointain d'un relèvement général du niveau de vie. S'introduit au passage une autre distinction entre l'application ex ante ou ex post du critère de justice sociale: valeur fondamentale pour J.RAWLS, elle peut être un objectif second et dérivé pour les tenants du libéralisme tel F. Von HAYEK. De ce fait s'opposent deux conceptions de la justice: l'une privilégie le processus par lequel se détermine la reproduction du revenu et des richesses, l'autre le résultat lui-même (A.-

¹ Robert BOYER, « Justice sociale et performances économiques DE L'ALLIANCE CACHEE AU CONFLIT OUVERT? » op. cit p 5

² idem

³ Robert BOYER, op cit p : 7

SCHOTfER (1990)¹: Or elles ne sont pas équivalentes puisque d'extrêmes inégalités ex post peuvent résulter d'un processus juste, c'est-à-dire donnant ex ante des chances égales à chacun.

Si l'on croise la variété du contenu ou du principe de justice sociale, avec la diversité de l'espace sur lequel il opère et l'horizon par rapport auquel se jugent les inégalités, il n'est pas surprenant qu'on obtienne une extraordinaire variété des configurations des dispositifs visant à la justice sociale. Il faut alors se demander si on peut trouver certaines régularités régissant ces configurations et si elles entretiennent des relations simples avec l'efficacité et le dynamisme économique.

2. Des mesures contradictoires des inégalités

Tout en reconnaissant la multiplicité des configurations potentielles, on pourrait espérer définir un indicateur global des inégalités caractérisant par exemple leur évolution au cours du temps ou leur hiérarchie entre pays et régions à une même époque. Il est ainsi fréquent de considérer que les sociétés social-démocrates telle la Suède satisfont mieux à l'objectif de justice sociale que les sociétés libérales de type anglo-saxon. Un tel espoir n'est que partiellement satisfait par la collation des données portant sur les inégalités.

Pour un statisticien, l'exigence d'une définition précise de l'objet d'étude, quel que soit le domaine, est claire. Il n'en est malheureusement pas toujours ainsi dans les jugements portés ici et là sur les inégalités, notamment en matière de revenus, où le même mot recouvre des aspects très divers.

D'une part, certaines inégalités sont plus aisément mesurables que d'autres. Ainsi, il est relativement aisé de trouver des statistiques mesurant la dispersion salariale, les inégalités de rémunération selon la formation, le sexe, l'âge, l'ancienneté. Il est déjà un peu plus difficile de cerner celles portant sur le revenu, car il faut alors tenir compte de l'espace de solidarité que constitue la famille et ne plus considérer que les seules distributions selon les individus. Il est conceptuellement plus malaisé et empiriquement difficile d'étudier la distribution des fortunes et leur évolution au cours du temps, bien que cela soit sans doute l'un des éléments essentiels de la transmission des inégalités entre générations. Enfin, les inégalités

¹ SCHOTfER A. (1990), *Free Market Economics*, Second Edition, Basil Blackwell, Cambridge MA,

d'accès à l'éducation, à la culture, aux loisirs et plus encore au pouvoir demeurent souvent une terra incognita¹, tout au moins pour l'économiste généraliste, mais bien sûr pas pour les spécialistes de ces divers domaines. D'autre part, même si l'on restreint l'analyse à la distribution du revenu, il s'avère quasiment impossible de bâtir un indicateur global d'inégalités. Si par exemple on confronte la dispersion des salaires selon les branches, après correction des différences de qualification et de sexe, avec un indicateur d'inégalité du revenu des ménages, en l'occurrence la part du revenu des 20 % plus riches par rapport à celle des 20 % plus pauvres, on est surpris de constater que n'existe pas de claire corrélation positive.

Si conformément à la typologie de la précédente section, on multipliait les champs auxquels appliquer la mesure des inégalités sociales (revenus, fortune, accessibilité, accès au savoir, pouvoir,...), s'éloignerait encore l'objectif d'un indicateur unique concernant la justice sociale. Il est dès lors possible de suivre deux directions: d'une part s'interroger sur les processus qui conduisent à des configurations différentes de la formation des inégalités surtout au niveau spatial en tenant compte de la notion de l'accessibilité, d'autre part rechercher d'un point de vue théorique quelles seraient les conceptions de la justice les plus conformes à l'objectif d'efficacité économique.

¹ Robert BOYER, op cit p : 9

Section III : Les inégalités en matière de transports urbains et la notion de l'accessibilité

- **Banister D. 1999**

« Dans toutes les décisions relatives aux transports, il y a des gagnants et des perdants. Il n'est pas de politiques neutre en la matière. On peut aussi prétendre que le système actuel n'est pas équitable »

(Internaliser les coûts sociaux des transports. Chapitre 6. OCDE, CEMT, Paris 1999.

Le transport est considéré comme un bien intermédiaire, puisqu'il est toujours associé à la forme pronominal être transporté, sauf dans le cas du transport des marchandises ou celui des professionnels des métiers du transport. Le principe de base est que, comme ce bien est intermédiaire, il faut qu'il soit neutre, ne générant pas d'inégalités au du moins ne contribuant pas de manière fatale à l'exclusion ou encore à la discrimination. Or de telle affirmation peut conduire à l'erreur, dans toutes les décisions relatives aux transports, il y a des gagnants et des perdants. Il n'est pas de politique neutre en la matière. On peut aussi prétendre que le système actuel n'est pas équitable.

Dire qu'une politique de transport n'est pas neutre, c'est accepter de prendre en considération les inégalités et le fait que les décisions politiques engendre des gagnants et des perdants¹. La transposition de la notion d'équité dans le domaine des transports a fait l'objet de nombreux travaux (Rosenbloom, Altshuler, 1977 ; Hay, Trinder, 1991 ; Banister, 1993, Langmyhr, 1997 ; Masson, Bonnafous, 1999 ; Litman, 1999 ; Raux, Souche, 2001)². L'ensemble de ces démarches a été entrepris à partir du constat que l'on ne peut pas concilier les objectifs de rentabilité issus de la théorie utilitariste avec les objectifs d'équité. La mise en application des principes d'équité aux projets de transports suppose de rejeter certaines solutions issues du marché.

¹ Caubel D. 2003 « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » XXXIX^e colloque de l'ASRDLF Concentration et Ségrégations : dynamiques et inscriptions territoriales Lyon 1,2 et 3, p : 4

² VANCO Florian 2011. « Formes urbaines et durabilité du système de transports Une approche par les coûts de la mobilité urbaine des ménages sur l'agglomération lyonnaise », thèse de Doctorat, Laboratoire d'Économie des Transports Université Lumière Lyon 2, p40

En effet, ces dernières ne sont pas optimales car elles peuvent détériorer les conditions de certaines populations défavorisées.

De fait, une politique de transports peut tendre à répondre à des enjeux sociaux et/ou spatiaux. Pour appréhender ces enjeux il faut se référer à l'analyse des inégalités. Or, définir l'égalité ne peut pas se faire que par la compréhension et l'acceptation de situations inégales entre individus ou entre les espaces.

Dans le cadre des politiques publiques, trois critères d'égalités sont souvent mis en exergue. Il s'agit des critères de droit, d'égalité de chances¹ et l'égalité de situation². Si le premier critère peut être identifiable par les outils législatifs. Concrètement, cela signifie que le processus de décision d'un projet de transport doit respecter les règles d'un débat démocratique, notamment en apportant une information fiable et transparente, et en encourageant la participation de tous les citoyens³. Le second quant à lui est censé être au cœur des politiques publiques qui doivent assurer l'accès des individus aux biens et services (en l'occurrence accessibilité aux transports), puisque la satisfaction des besoins élargis doit assurer à l'individu le choix entre différentes options de transport selon ses contraintes (financières ou autres). Il en est de même pour le critère d'égalité de situation : Le respect des besoins de base assure à l'ensemble de la population un minimum d'accès au système de transports de ce fait les politiques publiques tentent de réduire les inégalités entre les individus par des actions ou mesures redistributives.

Le domaine des transports urbains est vecteur d'inégalités ou de non respect d'au moins un de ces trois critères d'égalité. L'analyse de la mobilité est révélatrice de différenciations et d'inégalités entre les espaces urbains ou entre les individus⁴. De ce fait, D'autres principes se rapprochent plus du respect de l'égalité des chances

¹ Les chances désignent dans certains cas tout ce qu'un individu reçoit en matière de ressources matérielles ou bien, comme dans le cas du principe rawlsien d'égalité équitable des chances, dans d'autres cas ils peuvent consister en ressources personnelle et impersonnelle dont chaque individu est le bénéficiaire (Dworkin), ou encore dans l'ensemble des capacités ou « capabilités », au sens plus large de Sen, de ses « chances de bien être » d'Arneson de son « accès à l'avantage » de Cohen ou de sa « liberté réelle » de Van Parijs. Ce principe d'égalité des chances à des positions sociales est en effet constitutif de la liberté réelle de chacun. Par cette correction des inégalités sociales on peut espérer atteindre et établir l'égalité dans la distribution.

² Caubel D. 2003 « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » p : 3

³ VANCO Florian 2011. « Formes urbaines et durabilité du système de transports Une approche par les coûts de la mobilité urbaine des ménages sur l'agglomération lyonnaise », p41

⁴ Caubel D 2003., op cit p :4

et du sort des plus défavorisés. Il s'agit principalement des attentes de la population, de l'équité formelle et de l'égalité de substance¹. Au niveau des attentes, le minimum qu'un individu devrait pouvoir espérer ou supporter, est que sa situation ne soit pas dégradée à l'issue du processus de décision. Donc de genres d'équité doivent être traduits dans toute politique ou décision dans le domaine du transport : la première l'équité formelle (horizontale) impose une égalité de traitement au sein d'une classe sociale homogène, généralement celle à laquelle il appartient. Enfin, l'égalité de substance (verticale) impose que chaque personne ait un accès égal au nouveau projet. De ce dernier principe découle un traitement différencié entre certains types de population, par exemple en pratiquant des tarifs avantageux pour les plus pauvres (cas des transports en commun ou du péage urbain par exemple).

Puisque de nouvelles préoccupations en termes de développement durable commencent à gagner du terrain dans l'analyse économique, une volonté de prendre en considération les questions d'équité sociale resurgit des discours des décideurs. Elle s'affirme en revenant, dans le cadre des politiques de transports urbains, aux valeurs de chances des individus. Non seulement, l'égalité de chances est mise sur le devant de la scène, en voulant permettre à chaque individu de bénéficier des aménités de l'espace urbain ; mais aussi, pour permettre cette égalité de chances, la valeur de droit au transport est mise en avant.

1-Inégalités sociales / spatiales dans la mobilité urbaine :

Pour améliorer l'égalité des chances, il faut garantir pour la population un accès minimum aux aménités urbaines. Cela passe par une égalité de répartition du service pour des communautés aux aptitudes et aux revenus semblables mais également par l'instauration de services spéciaux pour les plus défavorisés (handicapés, bas revenus). Et durant ces vingt dernières années, il est vrai qu'une très large partie de la population urbaine aurait pu bénéficier d'une amélioration générale de l'accessibilité dans les territoires urbains. Ceci résulte en premier lieu de la démocratisation de la voiture, mais aussi de l'amélioration des performances des transports collectifs permettant aux individus de bénéficier d'un potentiel d'aménités important. Cependant, la mobilité urbaine des individus révèle des différenciations et des inégalités.

¹ VANCO Florian 2011, p :41

a-Tendances socio démographiques et inégalités de mobilité

Les inégalités de la mobilité urbaine peuvent être caractérisées par des pratiques différentes de déplacements entre les individus qui ont des profils socioprofessionnels différents¹. L'analyse de la mobilité ne peut être isolée des évolutions qui touchent les modes de vie les transformations démographiques, sociales et économiques influent sur les mobilités et les effets sont réciproques. Les transformations du marché de l'emploi, le vieillissement de la population et l'éclatement de la cellule familiale influent de manière considérable l'inégalité de la mobilité, qui est devenue une nécessité pour toutes les catégories d'actifs, (employés, ouvriers, cadre..) et cela indépendamment de leur capacité à s'y conformer. Ce qui mène à des expériences parfois douloureuses des ménages périurbains confrontés à de longues navettes quotidiennes qui illustre de ce phénomène. Ces inégalités peuvent aussi être caractérisées par des pratiques de déplacements qui se diversifient selon les différents territoires urbains. Probablement il est fruit de l'étalement urbain qui modifie l'orientation géographique des déplacements. Les inégalités sociales ou spatiales sont donc, le résultat de nombreux paramètres concomitants, dont, entre autres, les conditions de la mobilité urbaines fortement contrainte par les activités que réalisent les individus.

Les inégalités sont essentiellement rattachées aux profils socioprofessionnels (position dans le cycle de vie, statut professionnel...) ou au niveau de ressources des ménages. Les caractéristiques socioéconomiques des individus / ménages conduisent à des différenciations sociales et à des inégalités en termes d'accès aux modes de déplacements ou de motorisation ou encore des contraintes de la mobilité individuelle². En termes d'équité verticale, on note un accès à la voiture fortement inégal suivant le revenu. Les plus pauvres sont en général bien moins motorisés que les ménages aisés. En termes de dépense absolue, une hausse des taxes pourrait être considérée comme progressive car ce sont les ménages les plus aisés qui ont la contribution financière la plus importante. Mais en termes de dépenses par rapport au revenu global, les ménages pauvres supportent une hausse de 1,9 % tandis que les ménages aisés ne subissent qu'une hausse de 1,1% selon une étude fait par

¹ Caubel D. 2006, « Réduire les disparités territoriales et sociales d'accès à la ville. Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs » XLII^e colloque de l'ASRDLF – XII^e Colloque de GRERBAM Sfax 4, 5 et 6 septembre 2006 Développement locale, compétitivité et attractivité du territoire p :4

² Caubel D 2003., op cit p :11

Banister(1993)¹. Les ménages aisés possèdent aussi une part de mobilité longue distance plus importante, utilisent moins les transports en commun et dépensent 2 fois plus sur leur mobilité²; Ces inégalités en fonction des ressources des ménages se traduisent, par des inégalités d'accès à des moyens de déplacements. Les individus des ménages « aisés » n'ont aucun mal à dégager de leur revenu une part qu'ils attribuent aux déplacements, sans se contraindre. Ces personnes les plus avantagées socialement sont également celles qui se déplacent plus vite et plus loin. Elles bénéficient plus facilement des opportunités de l'espace urbain. A l'opposé, les individus des ménages les plus modestes ou les moins avantagés socio professionnellement seront plus contraints pour accéder aux modes de déplacement. Ces individus ont des moyens relativement limités qui leur permettraient d'être mieux insérés socialement dans l'espace urbain. La part des revenus allouée aux déplacements est nettement contraignante. En conséquence, le potentiel d'accès aux aménités de l'espace urbain est relativement limité.

Il est donc nécessaire d'égaliser les chances d'accès mais aussi égaliser les résultats³ c'est-à-dire un niveau de service équivalent pour l'ensemble de la population, puisque il existe également d'autres déclinaisons de l'équité pour le secteur des transports. En termes d'équité horizontale, il s'agit de répartir le service selon la demande sans subvention particulière en faveur de tel ou tel individu. En termes d'équité verticale, ce concept ne dépend pas que du revenu mais aussi par rapport aux besoins et aux aptitudes de mobilité : certaines personnes possèdent des capacités moindres pour accéder au système de transports, ce qui nécessite l'introduction de services spéciaux en leur faveur. Il s'agit d'instaurer par exemple des tarifs sociaux aux plus défavorisés, afin qu'ils aient accès à la même quantité de service que le reste de la population.

b- Les inégalités de mobilité et les rapports à l'espace diversifié

Les différenciations des individus vis-à-vis de la mobilité sont aussi bien sociales que spatiale. Différents critères tels que le profil socioprofessionnel des individus / ménages (position dans le cycle de vie, statut, revenu des ménages...), une assignation plus ou moins contrainte des individus à un territoire, l'hétérogénéité

¹ VANCO Florian 2011. Op cit p : 44

² Voir les développements de VANCO Florian 2011. Op cit pp, 164 ; 184 ; 186 ; 193et 202

³ VANCO Florian 2011, p :41

du territoire en termes d'urbanisme (adéquation entre l'emploi et l'habitat, localisation des activités économiques), ou l'offre en transports ont une influence directe sur les conditions de réalisation de la mobilité des individus dans l'espace urbain.

D'autre part, les évolutions des espaces géographiques et des rythmes temporels ont induit l'existence d'espaces très différenciés dans les milieux urbains. Depuis des décennies, la localisation résidentielle des ménages se traduit par un éloignement du centre vers la périphérie, ainsi, dans une aire urbaine donnée, les personnes habitent dans un lieu, travaillent dans un autre, se distraient dans un troisième et font leur courses peut être dans un quatrième...etc. La spécialisation des territoires au sein de la ville peut avoir pour conséquence une ségrégation territoriale plus ou moins contrainte de certains individus, certains même parlent d'une diversité des ancrages qui risque de créer « une archipelisation » des espaces de vie marquée par la discontinuité¹. Cela peut se traduire par une assignation territoriale qui agit sur l'insertion sociale des individus ainsi que la pratique des activités dans l'espace urbain. De plus la localisation des activités offertes par la ville peut constituer une contrainte pour les individus souhaitant y accéder. Si effectivement, sur un territoire donné, il n'y a pas d'adéquation entre l'offre d'activités et les attentes des résidents, ces derniers sont contraints à se déplacer plus loin, ou autrement, pour y accéder. Cette contrainte de déplacement devient plus forte lorsque les individus se trouvent confrontés à l'accès à un mode de transport qui leur permettrait d'accéder à ces activités.

Toute la difficulté de l'analyse des inégalités dans le domaine des transports tient à ce que le déplacement n'est qu'exceptionnellement un but en soi. Le déplacement est un bien intermédiaire, dont la consommation est nécessaire à la réalisation d'activités économiques et sociales et résulte de modes de vie différenciés. De ce fait, d'importants niveaux de mobilité peuvent être l'expression d'un mode de vie contraint par la dispersion spatiale des activités et un choix résidentiel limité, que l'expression d'un mode de vie non contraint par les ressources financières. De la même manière, une faible mobilité peut être soit l'expression d'une attitude découlant d'un mode de vie contraint par des faibles aptitudes à la mobilité liées aux manques de ressources, ou encore un mode de vie caractérisé par la

¹ Paulo, Christelle. 2006 : « Inégalités de mobilités : Disparités des revenus, hétérogénéité des effets » thèse de Doctorat, Laboratoire d'Économie des Transports Université Lumière Lyon 2 2006 ; p : 55

centralité des lieux d'emploi et de résidence organisé autour de relations de proximité¹.

En effet, la demande de transport en milieu urbain est très hétérogène. Les motifs de déplacement sont nombreux : déplacement domicile-travail, déplacement professionnel, déplacements de la vie courante, déplacement de loisirs. A cette diversité des motifs s'ajoute la grande diversité sociale des usagers. Souvent, les projets de transport ont un caractère redistributif marqué ou s'insèrent dans le cadre plus global d'un projet d'urbanisme. C'est le cas, par exemple, des lignes de transport en commun lorsqu'elles désenclavent certains quartiers. En outre, il s'agit de réseaux très maillés, qui permettent un grand nombre de choix d'itinéraires différents.

Ainsi la définition des inégalités de déplacement est complexe. Des disparités observées entre ménages peuvent n'être que des différenciations expliquées par les caractéristiques de l'offre (un taux de motorisation plus faible en centre ville s'explique par une meilleure desserte en transport collectifs et des déplacements plus courts à pied). En l'absence de définition stabilisée, les inégalités de mobilité seront définies donc comme les différences de niveaux et de comportements de mobilité entre individus situés en bas de l'échelle sociale et ceux qui se situent au dessus².

La présence de transports collectifs aurait pu permettre la réduction des inégalités d'accès à la voiture mais ce mode de transport est plus rigide, moins flexible et non adapté à certains types de déplacements (achats par exemple)³. Cependant, même parmi les plus pauvres, l'accès aux transports collectifs est inégal, notamment en matière de tarification sociale. En effet, cette dernière est davantage ciblée dans une perspective de réinsertion professionnelle que pour des besoins quotidiens de mobilité.

Très souvent, les politiques des transports visent à supporter le développement économique en améliorant l'accessibilité et la mobilité des gens. Sous des prétextes comme la rareté des ressources, les décideurs doivent faire des choix entre

¹ Paulo, C. 2006 , p : 7

² Paulo, C. 2006, op cit. p : 8

³ VANCO Florian 2011, p : 22

différentes options, et pour supporter ces choix, les analystes ont souvent recours aux évaluations avantages-coûts (bénéfices-coûts) qui vont faire préférer des options par rapport à d'autres. Ces analyses avantages-coûts trouvent leur origine dans la théorie utilitariste de maximisation de bien-être social collectif. De ce fait, l'approche utilitariste a constitué un cadre normatif très utilisé pour gérer le fonctionnement économique de notre société et en particulier pour guider le choix des investissements des projets de transports. Pourtant, elle présente de nombreuses limites dans sa conception du bien-être collectif.

Depuis quelques années, des voies se sont levées pour examiner les questions de redistribution des bénéfices et des coûts parmi les usagers et les non-usagers du système de transport. Il faut dire que, dans le cas des transports urbains, les efforts méthodologiques déployés pendant les années 1960 et 1970 ne peuvent servir de cadre d'analyse car ils se basent sur l'hypothèse même d'utilité collective. Certains sites ont opté pour l'utilisation des modèles désagrégés ainsi que l'exploitation des enquêtes origine-destination à grande échelle, ceci a permis d'aborder et de régler certaines questions de débordement des réseaux de transport en commun. Pour le transport routier, une méthodologie similaire à celle utilisée dans le cadre des transports en commun a été expérimentée.

2- Une lecture possible de la prise en compte de la dimension sociale dans l'évaluation : le concept d'accessibilité

Les fondements théoriques qui ont soutenu les valeurs d'égalité de chances au transport, permettent de prendre en considération l'ensemble et la diversité des individus qui veulent bénéficier des aménités proposées par les espaces urbains. D'autre part, les auteurs de la justice sociale au sens d'égalité des chances (Sen, Arneson et Cohen) s'accordent pour dire que toute conception de justice sociale devrait s'accompagner d'une mise en œuvre d'un certain niveau d'égalité entre les individus¹. En distinguant les responsabilités des individus des capacités, des opportunités ou des avantages que se procurent les individus, ces auteurs mettent l'accent sur l'égalisation des chances des individus en matière de justice sociale.

En matière de transport, si les inégalités verticales se traduisent par des inégalités d'accès à la voiture et de dépenses de mobilité, les inégalités territoriales

¹ Caubel D 2003., op cit p :14

s'appréhendent en termes d'accessibilité aux aménités urbaines. L'étalement urbain et la ségrégation spatiale ont créé des zones socialement défavorisées et fournissant une faible accessibilité aux emplois et aux services. Au-delà du revenu du ménage, c'est sa localisation et notamment les caractéristiques de sa zone de résidence qui détermineront « l'ampleur » de sa mobilité quotidienne et le taux d'effort associé.

Néanmoins, les inégalités d'accès à la voiture se sont atténuées ces dernières années et la possession d'un véhicule s'est démocratisée, même chez les ménages aux plus bas revenus. Chez l'ensemble des ménages motorisés, le revenu ne constitue plus une variable discriminante de leur mobilité quotidienne. En effet, les travaux de C. Paulo (2006) ont montré que les distances et les temps de déplacement des ménages lyonnais pour leur mobilité quotidienne étaient quasiment identiques pour le premier et le dernier quintile de revenu, sans distinguer toutefois leurs localisations.

Nous pouvons alors croiser les questions d'équité sociale des transports avec les conceptions théoriques de mise en œuvre d'une justice sociale. La traduction qui apparaît en filigrane est relative à la notion d'accessibilité.

a) Une traduction possible des valeurs sociales de la justice : l'accessibilité

La mobilité est le caractère de ce qui peut se déplacer ou encore changer de position. Mais, comme on l'a noté plusieurs fois dans les développements précédents, les déplacements ne sont pas une fin en soi. En se déplaçant pour accomplir tel motif, l'individu souhaite accéder, depuis son point de départ, à un lieu et à une aménité. De facto, le concept même d'accessibilité apparaît donc sous-jacent.

En effet, si les inégalités d'accès à la voiture et de dépenses de mobilité sont généralement révélatrices de l'existence des inégalités verticales comme on l'a mentionné plusieurs fois ci-haut, les inégalités territoriales s'appréhendent en termes d'accessibilité aux aménités urbaines. Puisque l'étalement urbain et la ségrégation spatiale ont créé des zones socialement défavorisées et n'ont permis qu'une faible accessibilité aux emplois et aux services. De ce fait les ménages non motorisés se

retrouvent face à un problème de «sous mobilité» et même d'assignation à résidence¹, les ménages pauvres motorisés quant à eux, se trouvent obligés à effectuer une sur-mobilité donc à consacrer de fortes dépenses pour leur mobilité quotidienne afin d'accéder aux services et aux emplois urbains. Au-delà du revenu du ménage, c'est sa localisation et notamment les caractéristiques de sa zone de résidence qui détermineront « l'ampleur » de sa mobilité quotidienne et le taux d'effort associé

Au niveau institutionnel, la première véritable prise en compte de la dimension sociale dans le domaine des transports, inspirée par les théories de la justice exposées plus haut fut l'instauration du droit aux transports au sein de la Loi sur l'Orientation des Transports Intérieurs (L.O.T.I, 1982, Article 1). Plus précisément, il s'agit «Du droit qu'a tout usager, y compris les personnes à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ». L'accès aux diverses activités proposées par un espace urbain fonde le «droit au transport» comme condition d'égalité des chances pour chacun. Nous retrouvons les questions d'égalité, que les théories égalitaristes ont mise en avant pour traiter de la question de la justice sociale². Le concept d'accessibilité constitue l'élément essentiel lorsqu'on parle du critère d'égalité de chances des individus. Une traduction possible de la dimension sociale, et des questions de justice sociale abordées par les égalitaristes et appliquées au domaine des transports, peut être faite à travers le concept d'accessibilité.

b) Comprendre l'accessibilité dans le système urbain et le système de transport

L'accessibilité peut être définie comme la capacité d'atteindre les biens, les services ou les activités désirées par un individu. Or cette définition n'est pas la seule, la littérature propose une multitude de définitions parmi elles celle évoquée par L'HOSTIS Alain et CONESA Alexis dans un article publié en 2008, intitulé « Définir l'accessibilité intermodale », selon eux l'accessibilité est « la possibilité d'accéder à un équipement ou une ressource, qui sont le plus souvent

¹ VANCO Florian 2011, p : 22

² Caubel D. « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » XXXIX^e colloque de l'ASRDLF Concentration et Ségrégations : dynamiques et inscriptions territoriales Lyon 1,2 et 3 2003, p 15

localisés dans l'espace »¹. Ou encore celle qui stipule que : « l'accessibilité d'un lieu, depuis un autre lieu ou depuis un ensemble d'autres lieux, mesure la facilité du déplacement qui permet d'atteindre ce lieu (...) cette mesure dépend directement de la qualité de liaison entre ces lieux. »².

Dans les questions d'aménagements du territoire, la notion d'accessibilité a revêtu plusieurs formes. Il peut s'agir d'accessibilité géographique, spatiale ou sociale³. La compréhension du concept d'accessibilité ne peut pas se résumer à une définition. Il est nécessaire de le positionner dans le milieu urbain et de voir comment il s'articule avec le système de transport.

b.1.Le système de transport

Selon Caubel D. (2003), M.Frybourg⁴ (1974) donne une définition du système de transport : «Un système de transport est l'ensemble constitué par les véhicules. L'infrastructure et les techniques d'exploitation pour remplir une fonction donnée. La fonction définit la finalité des éléments du système. Elle se définit par l'aire géographique à l'intérieur de laquelle s'effectue le transport». Il lui reproche de ne voir dans le système de transport que les caractéristiques d'un réseau physique de communication qui est le support des déplacements effectués par les personnes ou des marchandises. Ces déplacements font également parti du système de transport.

Or selon Caubel, la compréhension du système de transport urbain ne peut se faire que lorsqu'on le replace dans l'espace géographique au sien duquel il évolue : c'est-à-dire la ville. Il évoque dans ce sens l'analyse de Bonnafous et Puel⁵ (1983), dans lequel la représentation de la ville «peut être interprétée comme étant l'imbrication de trois sous-systèmes, dotés chacun d'une logique de fonctionnement

¹ Dans cette définition on peut distinguer deux concept distincts :

- La question des difficultés que rencontrent les personnes à mobilité réduite pour utiliser les moyens de transport en commun pour accéder aux lieux publics
- « Les conditions selon lesquelles les individus peuvent parcourir l'espace et atteindre les lieux, ou aux conditions selon lesquelles des marchandises peuvent être acheminées. »

² Thomas THEVENIN (2002). Quand la géographie se met au service des transports publics urbains : une approche spatio-temporelle appliquée à Besançon, Thèse de doctorat, Université de Franche-Comté.

³ Caubel D. 2003, p 16

⁴ M. Frybourg(1974), « Les systèmes de transport. Planification et décentralisation » Paris Eyrolles 1974 ,222 p

⁵ Alain Bonnafous et Hugues Puel (1983)'Physiologies de la ville', Éditions ouvrières (Ed.), 1983, 165 p

et de transformation, mais qui s'articulent les uns avec les autres selon des relations de causalités» (Bonnafeux et Puel, 1983, p44). Ces trois sous-systèmes sont¹ :

- Le système de localisation des dynamiques urbaines² : il se réfère à la localisation des résidences, des différentes aménités et renvoie à l'aménagement du territoire urbain. Ce système se réfère à l'histoire de l'espace urbain et à sa morphologie. En effet, l'intérêt pour un espace urbain donné à être accessible est d'autant plus important que celui-ci soit attractif, que les gens aient intérêt à y aller, on peut aussi renverser la donne en disant que les territoires sont plus attractifs et dynamiques lorsqu'ils sont accessibles. Donc, les localisations des dynamiques urbaines sont en interaction avec le système de transport. Elles évoluent en fonction du système de transport. De même, le système de transport réagit aux évolutions de l'urbanisme pour s'adapter et répondre à la demande de mobilité spatiale et à la dynamique propre des localisations. La mobilité spatiale est le reflet de l'adéquation entre les lieux de résidence des individus et les lieux d'activités ;
- Le système des pratiques et rapports sociaux : il se réfère à une forme du vécu du temps urbain. Il reflète les caractéristiques socioprofessionnelles et les activités journalières des individus de l'espace urbain, qui composent un mode de fonctionnement de la société. En effet, Les revenus et les positions sociales de la population sont au peuvent révéler l'existence des disparités territoriales des individus dans les espaces urbains, entraînant une tendance à la fragmentation spatiale des territoires urbains et à l'hiérarchisation des espaces où se concentrent des classes d'individus tandis que d'autres sont exclues. Cette fragmentation, tant au sein de la population qu'au niveau des activités se traduit par une aggravation des inégalités socio-spatiales. Toute la question donc s'articule autour des localisations des résidences et des aménités. La relation entre le système de transport et les pratiques et rapports sociaux se caractérise par une mobilité sociale des individus, qui renvoie à

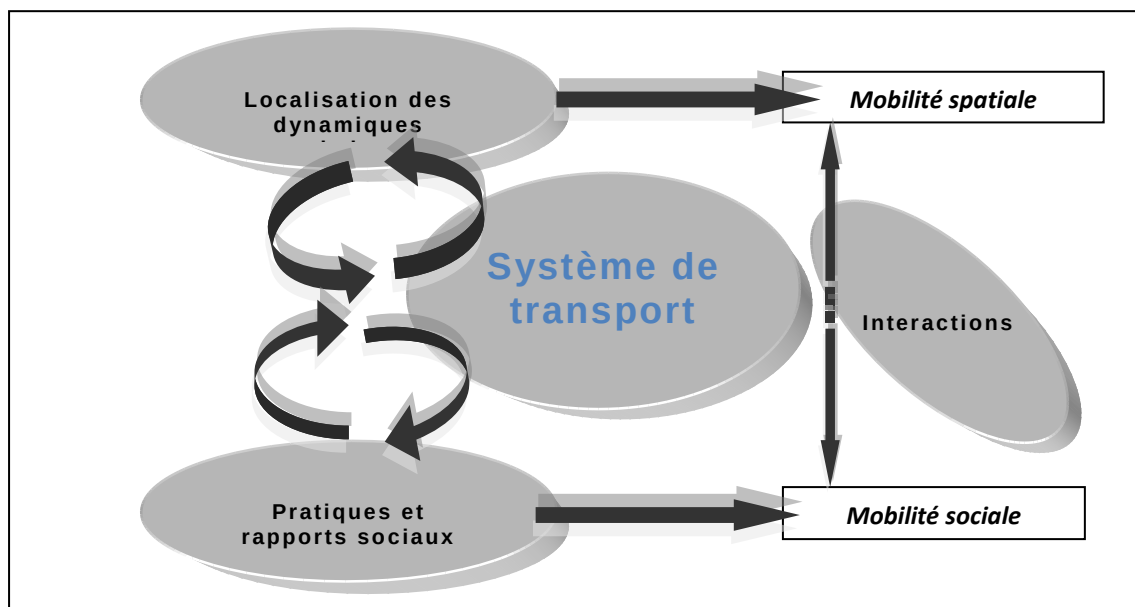
¹ Caubel D. « Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise » Thèse pour l'obtention d'un doctorat en Sciences Economiques spécialisation en Economie des Transports, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon mars 2006

² Caubel D. « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » XXXIX^e colloque de l'ASRDLF Concentration et Ségrégations : dynamiques et inscriptions territoriales Lyon 1,2 et 3 2003, p 16

leur position dans un espace social. La mobilité sociale selon la recherche sociologique se définit par la position socioprofessionnelle et son évolution dans le temps en termes de parcours et en termes inter-générationnels¹ ;

- Le système de transport : par analogie avec le fonctionnement du corps humain, le système de transport urbain peut être comparé au système sanguin et nerveux qui permet d'irriguer les différents lieux de la ville, de les mettre en relation. Ce système ne se caractérise pas uniquement par un réseau de communication mais aussi par des déplacements effectués. Il est aussi, le support par lequel les interactions des deux systèmes précédents et les mobilités sociales et spatiales se font. Ces interactions interviennent par l'interdépendance entre les activités quotidiennes des citoyens et leurs profils de vie. Les individus sont contraints et/ou motivés dans leurs déplacements non seulement par leur programme quotidien d'activités, mais aussi par leurs caractéristiques sociales. Ces interactions se font par le système de transport, mais ce n'est pas lui qui a priori les conditionne

Figure 6 : Le système de transport urbain.



Source : Caubel D. 2003, p 16

¹ Caubel D. « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » XXXIX^e colloque de l'ASRDLF Concentration et Ségrégations : dynamiques et inscriptions territoriales Lyon 1,2 et 3 2003, p 16

Le système de transport urbain ou appelé chez les uns système de déplacement, ne peut être envisagé sans considérer qu'il s'agit d'un sous système urbain entretenant des interrelations et une dynamique entre différents systèmes de l'espace urbain notamment le système d'activités¹. Cette dynamique se caractérise par l'agencement urbain et les déplacements des individus, qui désirent bénéficier des aménités que propose la ville. Et l'amélioration des systèmes de transport peut aussi avoir impact sur les schémas de localisation par le biais de changement de niveaux d'accessibilité. Comment s'articule alors le concept d'accessibilité dans l'espace urbain ?

b.2. L'accessibilité : interprétation des interactions des systèmes de l'espace urbain

L'accessibilité aux opportunités de la ville peut être considérée comme étant le résultat de plusieurs composantes étant en interactions les unes avec les autres² :

- Une composante spatiale : elle représente les distributions spatiales des aménités disponibles et des résidences. Le processus de métropolisation a fortement accentué le phénomène de spécialisation spatiale, et la répartition du réseau de transport est inégale selon les territoires et les groupes sociaux et par conséquent, l'accessibilité aux services, aux activités et aux emplois de la métropole est différenciée spatialement et socialement. Donc la distribution spatiale des aménités, tout comme la distribution spatiale de la demande (les habitants), influence l'accessibilité des individus, par un jeu de confrontation entre offre et demande d'activités ;
- Une composante de transport : elle détermine les conditions d'accessibilité en termes de temps, de coûts ou d'efforts à fournir par les individus puisque la mobilité quotidienne est avant tout le résultat de l'inscription dans l'espace et dans le temps des programmes d'activités des individus et émane des besoins de réalisation ces activités. La composante de transport est caractérisée par les déplacements des usagers, les caractéristiques des réseaux et

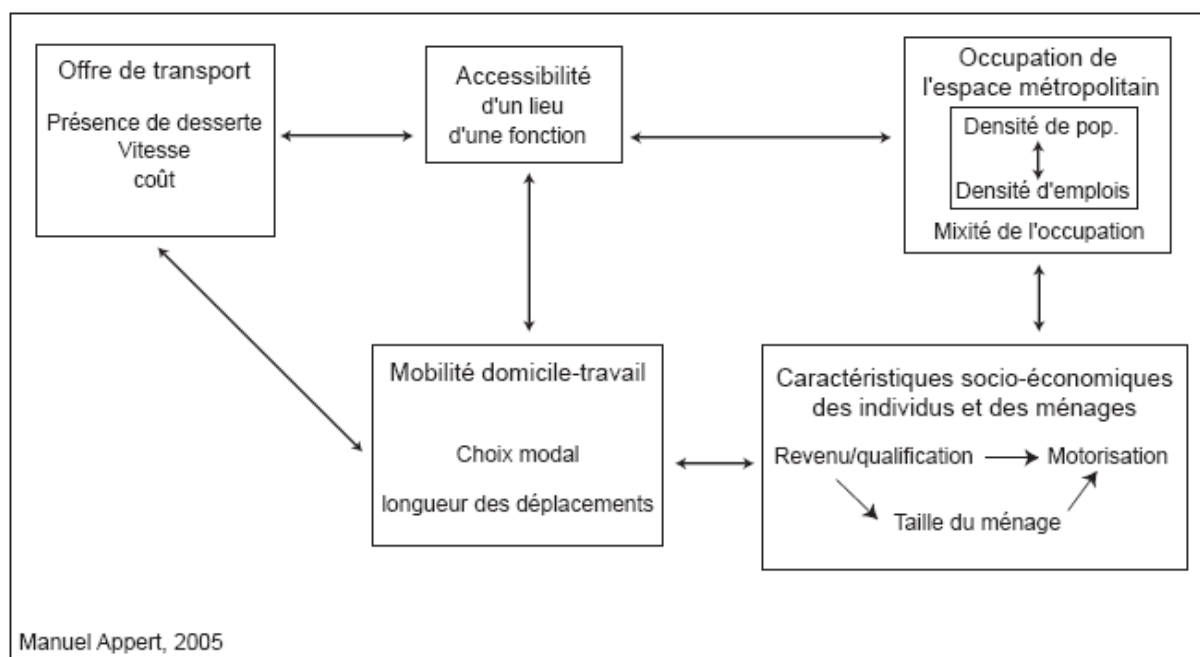
¹ Masson Sophie, 2000 : « les interactions entre système de transport et système de localisation en milieu urbain et leur modélisation » Thèse de Doctorat, Université Lumière Lyon 2, Faculté de sciences économiques et de gestion, p : 51

² Caubel D. « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » XXXIX^e colloque de l'ASRDLF Concentration et Ségrégations : dynamiques et inscriptions territoriales Lyon 1,2 et 3 2003, p 18

infrastructures de transports et traduit le résultat de la confrontation de l'offre et de la demande de déplacement, déterminant ainsi -la distribution spatiale des déplacements, les temps, les coûts de déplacements et l'effort que les individus fournissent pour atteindre les activités de la ville ;

- Une composante individuelle : elle représente les caractéristiques sociales et professionnelles des individus. Elle détermine les besoins, les capacités et les opportunités des individus en termes d'accessibilité. Plus concrètement, dans le cas de l'économie géographique, les éléments du système sont constitués d'agents économiques rationnels, qui échangent des biens et des services, en poursuivant, chacun un objectif de maximisation de son utilité individuelle. L'ensemble de ces agents est soumis à un processus d'auto-renforcement que l'on peut identifier aux économies d'agglomération. généralement La préférence individuelle de l'espace des ménages les poussent à rechercher des espaces de faibles densités et fortement résidentielles et de bonne accessibilité routière. Les caractéristiques des individus jouent un rôle important sur le niveau d'accessibilité aux activités sociales et économiques ;
- Une composante temporelle : il s'agit de prendre en considération le volume d'activités potentiellement accessibles par les individus depuis un lieu donné de l'espace urbain en tenant comptes des contraintes temporelles des individus et des activités. Cette composante permet de représenter les restrictions temporelles d'accès aux biens et services de la ville et de prendre en compte la disponibilité des activités – temps pendant lequel l'activité occupée par un individu n'est pas nécessairement accessible (indisponibilité) à d'autres individus-.

Figure 7 : Relations entre les différentes composantes de l'accessibilité¹



La composante spatiale est en relation avec le composant transport. La distribution spatiale des activités et des résidences entraîne des interactions matérialisées par des déplacements de la part des individus qui désirent réaliser leurs programmes d'activités. Ces déplacements se réalisent dans le système de transports urbains selon une séquence de choix : posséder une voiture, décider de se déplacer ou pas, choisir une destination, un mode et un itinéraire de déplacement. D'autre part, le composant transport et la composante spatiale ne demeurent pas statiques dans le milieu urbain. Les usagers définissent leur choix de localisation, entre autres, selon l'accessibilité aux différents réseaux de transport et aux zones d'activités ou services². Toute modification d'une des deux composantes (système de transport ou localisation des activités) affecte les conditions d'accessibilité des citoyens aux différentes zones d'activités. Par la suite, après adaptation des comportements des individus, les répercussions des modifications se porteront directement sur les localisations résidentielles.

¹ APPERT M., 2005, Évaluation de la congestion du réseau routier urbain des agglomérations de Montpellier et Nîmes, in Voiron Christine (dir.), Dynamiques territoriales méditerranéennes - dynamiques urbaines méditerranéennes

² Caubel D. « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » XXXIX^e colloque de l'ASRDLF Concentration et Ségrégation : dynamiques et inscriptions territoriales Lyon 1,2 et 3 2003, p 17

Les composantes temporelle et spatiale de l'accessibilité sont également indépendantes¹, puisque les individus ne peuvent se rendre qu'à un seul endroit à un moment donné et pour un certain temps de déplacement. D'autre part, la distribution des activités peut introduire des restrictions dans la composante temporelle (heure d'ouverture des activités...) ou influencer sur les besoins des individus.

La composante individuelle de l'accessibilité quant à elle, est liée aux trois autres composantes. Par le temps disponible qu'attribuent les individus à la réalisation de leur programme d'activités, cette composante est reliée à la composante temporelle, puisque l'accessibilité varie selon les caractéristiques individuelles, du motif de déplacement, et est en relation avec la composante spatiale, par la distribution spatiale des résidents dans l'espace urbain et par la «demande» d'opportunités – c'est-à-dire par le besoin qu'ont les individus d'atteindre ou de se procurer les différentes aménités localisées dans l'espace urbain. Enfin, la composante individuelle influence la composante de la mobilité sociale et spatiale).

S.Masson (1997)² affirme que «l'accessibilité peut être considérée comme le vecteur de l'interconnexion entre le système de transport et le système de localisation». A la vue de la présentation schématique effectuée, nous définissons également l'accessibilité comme la représentation dans le temps et dans l'espace urbain de la composante individuelle, qui s'affirme en relation avec les systèmes de transport et de localisations par mobilités sociales et spatiales différenciées.

c) En quoi l'accessibilité favorise-t-elle la prise en compte de la dimension sociale dans la prise de décision ?

De façon générale, l'accessibilité est une mesure de la séparation spatiale des activités humaines, ou bien la facilité avec laquelle les activités peuvent être atteintes à partir d'une localisation donnée, il s'agit bien de rendre compte d'une dimension sociale. Nous interprétons la dimension sociale des projets / politiques de transports, à partir du concept d'accessibilité. En amont de l'interprétation de l'accessibilité comme le vecteur d'interconnexion entre le système de transport

¹ Idem p 18

² Masson S.(1997) : «interrelation entre système de transport et système de localisation : De l'héritage des modes traditionnels à l'apport des modèles interactifs de transport et d'occupation des sols » XXXIII^e colloque de l'ASRDLF , Renouveau régional – renouveau urbain, Lyon 1-3 septembre 1997

urbain et les localisations des aménités et des résidences, nous avons noté l'importance de la composante individuelle (position dans le cycle de vie, revenus, sexe, niveau d'éducation des individus...) dans la compréhension des enjeux sociaux et spatiaux de la mobilité urbaine¹.

Ainsi, le concept d'accessibilité permettrait de prendre en compte la dimension sociale dans la prise de la décision, notamment par l'interprétation des critères d'égalités de chances, à travers la composante individuelle de l'accessibilité.

c.1. Accessibilité et interprétation de critères d'égalité

Un des enjeux majeurs de la mobilité urbaine est de fournir une égalité de chances aux individus afin qu'ils puissent bénéficier des avantages de l'espace urbain et qu'ils puissent s'intégrer socialement et professionnellement dans la ville. La référence ici aux principes de la justice comme équité, revient à garantir l'accessibilité aux lieux (principe de liberté) tout en accordant une priorité aux individus (ou aux territoires) les plus défavorisés (principe de différence). Il s'agit de faire bénéficier des avantages de l'espace urbain, et surtout, pouvoir répondre aux divers besoins des individus². C'est donc leur permettre d'accéder aux aménités qu'ils désirent ou dont ils ont besoin et (services, emplois, éducation, loisirs...) pour accomplir leur vie et leur insertion sociale et professionnelle dans la société. Le droit au transport comme condition d'égalité de chances des individus est fondé par cet accès aux aménités de l'espace urbain.

Prendre en compte le concept d'accessibilité pour éclairer les décideurs est pertinent dans le sens où il est une traduction possible de critères d'égalité entre les individus. Il s'agit, pour cela, de considérer la notion d'accessibilité sous ces différentes formes sociales, géographiques ou spatiales (Desjeammes et al. 2002)³. Aussi, l'utilisation du concept d'accessibilité pour prendre en compte la dimension sociale d'une politique de transports urbains est une démarche essentielle surtout que les préoccupations grandissantes s'affichent par les décideurs dans leur prise de compte des dimensions du développement durable. Le bon déroulement de la vie

¹ Caubel D. « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains », p 18

² Caubel D. « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains », p 19

³ COQUET. J.L. ; DEJEAMMES M. « Concept ville accessible à tous » Edition CERTU, Lyon 2002.- 16 p

sociale et de l'économie d'une ville dépendent de l'efficacité, de la fluidité de son système de transport, et de son accessibilité à tous les citoyens, il s'agit ici de garantir les valeurs d'égalité des chances et de l'équité que l'on a longuement débattu dans ses deux dimensions économique et sociale. L'égalité des chances est mise sur le devant de la scène, en voulant permettre à chacun des individus de bénéficier des opportunités (biens et services, éducation, emplois...) qu'offrent les espaces urbains. L'accessibilité est un élément fondamental de liberté et d'égalité des chances. C'est un déterminant indispensable à l'intégration à la vie sociale.

c.2. Mise en œuvre du concept d'accessibilité pour comprendre les enjeux sociaux

L'approche théorique (Sen, Arneson, Cohen) en termes d'éthique économique et sociale préconise, pour traiter de question de justice sociale, d'évaluer et d'égaliser les chances entre les individus. Quand bien même, ces approches théoriques abordent des notions relativement complexes, les pensées égalitaristes donnent un ancrage théorique fort en matière de mesures usuelles des opportunités des individus. Cette alternative à l'éthique économique classique permet une légitimité et une mise en œuvre d'outils permettant, dans le cas particulier de la mobilité urbaine, de prendre en compte les enjeux des politiques des politiques de transports.

Le concept d'accessibilité se trouve à la croisée des chemins traitant de l'analyse de la dimension sociale dans les discours des fondements théoriques utilitaristes. La mise en œuvre d'outils ou d'indicateurs en relation avec le concept d'accessibilité doit permettre de prendre en compte les questions d'équité et d'égalités de chances des individus vis-à-vis possibilités d'accéder aux aménités de l'espace urbain.

La littérature couvrant le thème de l'accessibilité¹ nous montre dans quelle mesure il est possible de rendre compte de l'accès des individus aux ressources potentielles dans la ville. Le fort potentiel de désagrégation de ces indicateurs permet d'effectuer des mesures suivant différent aspect (par modes ou par motifs de déplacements, suivant les caractéristiques socioprofessionnelles des individus...).

¹ Geurs et Ritsema, 2001 « Accessibility measures: review and applications. Evaluation of accessibility impacts of land-use transportation scenarios, and related social and economic impact » RIIVM (National institute of public health and the environment) Urban Research Center, Utrecht University, June 2001 265p

Ce potentiel de désagrégation et d'analyse est rendu possible par l'importance de la composante individuelle dans la conception de l'accessibilité – en interaction avec les territoires, les temps urbains et le système de transport. Ainsi, il est possible, par le concept d'accessibilité aux opportunités de l'espace urbain, de rendre compte des inégalités qui peuvent exister entre les territoires et entre les individus. Ce concept permet a priori de caractériser et de rendre compte du critère d'égalité de chances des individus et des espaces. Alors quelles sont les inégalités en matière de mobilité? Quelles sont les catégories défavorisées en regard des capacités de mouvement requises ? Quels sont les moyens permettant d'améliorer l'égalité des chances ? Ces interrogations vont guider l'approche empirique que nous développerons dans la suite de ce travail.

3. Déplacements et inégalités

Dans un contexte socio-économique caractérisé par le ralentissement de la croissance économique et la montée des situations de précarité sociale, la prise de conscience progressive que certaines parties de la population pouvaient rencontrer des difficultés persistantes pour se déplacer a permis de réactualiser la question des inégalités de mobilité.

Vu ces difficultés, pouvoir se déplacer sans entrave, en combinant des schémas d'activités contraint par une localisation et des préférences variées, est aujourd'hui indispensable à l'insertion économique et sociale des personnes. Pour autant, nous ne disposons pas tous de capacités égales pour faire face à ces exigences qui modifient en profondeur notre rapport à l'espace et au temps. C'est pourquoi la question des inégalités de mobilité est primordiale. En effet, l'élaboration d'un projet de mobilité et la concrétisation du déplacement tiennent compte de plusieurs éléments tels que les conditions d'accès aux systèmes techniques des transports, la qualité de l'information, l'aptitude à se mouvoir et à repérer dans l'espace interviennent dans les pratiques effectives, au même titre que des facteurs de nature différente comme les valeurs, les aspirations, les appréhensions et les craintes.

Que les ménages, pauvres, à structure de ménage comparable, soient moins bien équipés que les ménages riches est une inégalité. Deux grands types d'inégalités peuvent par ailleurs être identifiés, les inégalités horizontales, telles que

les inégalités liées au sexe, à l'âge, à la localisation spatiale¹..., et des inégalités verticales, liées à la place des individus sur l'échelle sociale, définie par exemple selon le revenu.

Toute la question est donc de pouvoir distinguer dans les disparités, entre constatées, celles qui correspondent à la différenciation et celles qui, analysées comme des inégalités, interrogent la puissance publique dans sa capacité à les réduire. Nous nous intéressons plus particulièrement ici aux inégalités sociales des déplacements, c'est-à-dire aux différences de pratiques de mobilités qui peuvent être expliquées par des différences de revenu des ménages.

Deux résultats différents peuvent être mis en évidence selon le type de mobilité. Ainsi pour la mobilité de loisir les inégalités sont flagrantes. Tout le monde ne participe pas à la mobilité de loisir, plus d'un quart de la population en est exclu. Par exemples en France 15% réalisent plus de la moitié des déplacements de loisirs de semaine (Potier et Zegel, 2003)². Le caractère discriminant de la mobilité de loisir est confirmé par la mobilité liée au tourisme. Les exclus de la mobilité de tourisme, toujours en France, seraient environ 17% et, là encore, la moitié des séjours est réalisée par 15% de la population.

Concernant la mobilité quotidienne, de nombreux travaux convergent pour mettre en évidence d'un côté l'absence de fortes inégalités sociales en termes de mobilité mesurée en distance ou temps de déplacement, dès lors que les individus ont accès à la voiture, et de l'autre le rôle de cet accès à la voiture qui est encore aujourd'hui fortement inégalitaire.

a- Peu d'inégalités de mobilité quotidienne pour les accédants à la voiture particulière :

A un niveau global, c'est-à-dire au niveau de l'observation du nombre de déplacements et/ou d'un accès général à la ville, peu d'inégalités en matière de déplacements peuvent être mises en évidence. Posant la question de l'accessibilité aux ressources de la ville dans les franges périurbaines, Beaucire et al.³ (2001) montrent que la vitesse moyenne de déplacement pour aller au travail ne permet pas

¹ Mignot D.(2004) «transport et justice sociale » Reflets et Perspectives de la vie économique, numéro spéciale Transport et mobilité Edition DE CATALAY E. tome XLIII, 2004 / 4, p 126

² Potier F., Zegel P. (2003) «Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme» INRETS 2003, p :20

³ Mignot D.(2004) «transport et justice sociale » Reflets et Perspectives de la vie économique, numéro spéciale Transport et mobilité Edition DE CATALAY E. tome XLIII, 2004 / 4, p 128

de mettre en évidence une discrimination entre les catégories sociales. Ce qui est d'ailleurs corroboré par Orfeuill et Wenglenski¹ (2001) qui montrent que les durées moyennes de migration sur l'île de France (36 à 38 mn) et les distances moyennes (14 à 15 km) ne révèlent pas d'inégalité selon l'échelle sociale.

Dire qu'il n'y a que peu de différences en matière de mobilité entre classes sociales ne signifie pas pour autant que les inégalités ont disparu. Ainsi, les ménages pauvres consacrent, pour cela, une part plus importante de leur budget aux déplacements que les autres ménages. Par ailleurs, il a été montré que l'accessibilité au marché de l'emploi (définie comme la par de l'emploi de la catégorie accessible en un temps donné, par exemple 40 mn ou une heure à partir du domicile) est plus faible pour les ouvriers que pour les cadres. Les raisons en sont tout autant la moins grande concentration de l'emploi ouvrier que le moindre accès à la voiture pour les ouvriers.

Une analyse des niveaux et comportements de mobilité quotidienne selon le revenu et l'accès ou non au volant, afin d'appréhender au mieux le taux d'accès individuel et régulier au volant, et utilisé un indicateur synthétisant le niveau de motorisation du ménage, le nombre de personnes détentrices du permis de conduire dans le ménage et la fréquence individuelle des déplacements en tant que conducteur d'une voiture particulière². Cette analyse a montré que l'effet revenu en termes de niveau (nombre de déplacement, budget temps de déplacement, distance de déplacement) et de comportement de mobilité (répartition modale), est perceptible sur l'ensemble de la population mais devient inexistant dès lors que les individus ont accès à la voiture particulière. Les niveaux de mobilités des individus qui ont accès au volant du premier quintiles de revenus et ceux des individus du dernier quintiles sont identiques. Les seules différences perceptibles le sont entre accédants et non accédants à la voiture.

b- L'accès à la voiture particulière et par défaut aux transports collectifs

L'enjeu essentiel en matière d'inégalité, est donc celui de l'accès à la voiture. Même si l'échelle des revenus est beaucoup plus importante, toutes choses égales

¹ idem

² Mignot D.(2004) «transport et justice sociale » Reflets et Perspectives de la vie économique, p 129

par ailleurs (même structure socio-démographique du ménage)¹, les ménages les plus pauvres sont trois fois moins équipés en véhicule particulier que les plus aisés. Il y a là une inégalité verticale. Par ailleurs l'âge du véhicule est d'autant plus élevé et la puissance faible que les revenus sont faibles.

La mobilité moyenne cache de fait également des difficultés considérables soit en termes de stratégies pour garder un véhicule, soit même en termes de déplacement pour les ménages les plus pauvres. Ainsi, Chevalier(2001)² a démontré, tout d'abord qu'il y a bien des automobilistes pauvres. Ceux-ci ont les voitures les plus anciennes et en mauvais état et les utilisent de manière rationnelle et « rationnée » du type règle de nombre limité du litre de carburant par semaine. Tous ces efforts, disproportionnés par rapport à leurs revenus, sont faits pour accéder à une certaine liberté et pour l'«assurance» d'avoir un véhicule à disposition en cas d'urgence (santé, courses...). Une autre dimension non moins importante surgit lorsque l'on analyse de la mobilité des créateurs d'entreprise, cette mobilité est une dimension intrinsèque de la réorientation économique de certaines activités qui nécessitent l'utilisation d'un véhicule particulier et dans ce cas l'accès au véhicule particulier est synonyme d'insertion. Sans oublier que la non motorisation renforce l'influence de la proximité pour l'ensemble des commerces et services de base.

Cette dépendance automobile peut toutefois être nuancée ou compensée par une offre en transports collectifs. Ainsi la dépendance automobile des populations pauvres est beaucoup plus forte dans les régimes qui adoptent le modèle libéral tel que le Royaume Uni qu'en France par exemple, cela s'explique par le rôle que confèrent à la voiture, celui d'une assurance tout risque, notamment contre les désengagement publics³. Alors qu'en France, la moindre dépendance automobile se fait au prix d'ancrage territorial (relations et services de proximité) plus fort et est permise par une meilleure politique de desserte en transports en commun. Un autre élément d'inégalité est constaté, c'est que les populations les plus pauvres sont celles qui subissent plus les manques et les déficits de l'offre en transports en commun, pour l'accès aux ressources de la ville, dès lors qu'elles n'ont pas l'accès à la voiture. Sur ce point il faut constater que dans les villes marocaines, il y a un déficit

¹ Idem

² Mignot D.(2004) «transport et justice sociale» Reflets et Perspectives de la vie économique, p 130

³ Dupuy G. Coutard O., Fol S, Froud J & Williams K ;(2001) «la pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile» PREDIT-PUCA, Université Paris X Mouvement 2001

persistant en matière de transports en commun. En effet, l'offre en Transport public (surtout en bus) est relativement faible par rapport à la demande, conjuguée par une couverture du réseau insuffisante ; A Casablanca et Fès, la satisfaction des usagers est basse (voir tableau ci-après). Les niveaux des tarifs des transports publics sont acceptables par la population mais sont un peu élevés pour les bas revenus (transports publics prendraient 15/20% des revenus des plus pauvres)¹.

Tableau 4 : répartition des villes selon le nombre de bus pour 1 million d'habitants

	Casa- blanca	Rabat	Fès	Tanger	Le Caire	Tunis	Téhéran	Amérique Latine
Nb de bus pour un million d' habitants	433	361	239	107	193	508	744	1000+

Source : La Banque mondiale (2006) «préparation de la stratégie nationale des transports urbains,

Toutes ces difficultés se cristallisent dans le rapport à l'automobile, mais révèlent aussi des besoins réels d'aide financière pour l'accès aux transports collectifs. Pour illustrer ce dernier point, une analyse fine des pratiques des personnes les plus pauvres permet de préciser leurs besoins et difficultés en termes de déplacements.

c- Les déplacements des plus défavorisés

Une analyse des politiques tarifaires de 120 réseaux de transports collectifs français², sur la base des données transmises par l'Union des Transport Publics (regroupant les entreprises de transports), a permis d'identifier les évolutions à l'œuvre au cours des dix dernières années dans les pratiques tarifaires (adoption de mesures tarifaires discriminantes, public concerné). Dans ce contexte et pour mesurer les effets quantitatifs et qualitatifs des politiques de transport sur les pratiques de mobilité des personnes les plus pauvres, nous invoquons l'exemple des trois réseaux spécifiques (Nantes, Lyon et Nancy en France), le premier réseau, Nantes, a une politique de gratuité affirmée, Lyon applique des tarifs très réduits et Nancy n'a pas de politique tarifaire fortement discriminante en direction des

¹ La Banque mondiale (2006) «préparation de la stratégie nationale des transports urbains, document de travail provisoire, publication de la Banque Mondiale 2006

² Mignot D.(2004) «transport et justice sociale » Reflets et Perspectives de la vie économique, , p 130

personnes aux plus faibles revenus. Dans chacune de ces villes des enquêtes complémentaires ont été effectuées auprès des structures d'accueil et d'insertion, l'une auprès des personnels de ces structures afin d'appréhender leur perception des difficultés liées au transport et la seconde auprès des personnes fréquentant ces mêmes structures afin de recueillir leur demandes en matière d'aides aux déplacements.

c-1-Vers des tarifs sociaux plus nombreux et plus discriminants

Les évolutions tarifaires mises en évidence, confirment le développement de mesures fortes de tarification sociale dans les transports urbains. Ainsi en France¹, le développement de mesures de gratuité ou de tarifs très réduits (définis comme correspondant à au moins 75% de réduction) visent des bénéficiaires qui ne sont pas moins clients à part entière de l'opérateur transport. Dans le même temps la volonté de cibler les plus défavorisés est manifeste. Là encore, de plus en plus d'autorités organisatrices mettent en place des mesures tarifaires très ciblées (chômeurs, bénéficiaires du RMI...) et de plus en plus souvent complétées par des critères de revenu de la personne ou du ménage. Au Maroc, il existe des pratiques de ce genre surtout dans les métropoles, ainsi, l'autorité de tutelle octroie la gratuité pour certaines couches sociales démunies ou catégories socioprofessionnelles tel les auxiliaires d'autorités mais fort est de constaté que ces pratiques ne résultent pas d'une étude ou d'une définition exacte des « défavorisés » mais uniquement sur la base d'un jugement arbitraire de la part du responsable. En effet selon un rapport de la banque mondiale² sur les transports urbains au Maroc comme c'est mentionné ci-dessus, Les niveaux de tarifs des transports publics sont acceptés par la population mais sont un peu élevés pour les bas revenus (transports publics prendraient 15/20% des revenus des plus pauvres).

Il en découle, la nécessité de mettre en évidence de titres de type ticket à faible prix ou ticket courte distance, il semble que l'extension des besoins et/ou la prise de conscience que les transports concernent de nombreux motifs de la vie quotidienne plaideraient plutôt pour l'introduction d'abonnements gratuits ou à tarifs très réduits pour les personnes les plus en difficulté. En outre, ce type de mesure permettrait aux

¹ idem

² La Banque mondiale (2006) «préparation de la stratégie nationale des transports urbains, document de travail provisoire, publication de la Banque Mondiale 2006

individus concernés de ne pas avoir à justifier leur demande à chaque déplacement, condition qui peut conduire, le cas échéant, à une autocensure des besoins exprimés. Par ailleurs des tarifs simplifiés pour tous permettraient de développer la fréquentation et l'impact des mesures tarifaires. Ainsi, la généralisation des cartes des étudiants se traduit par l'augmentation de la mobilité notamment pour les étudiants les plus modestes. De ce fait une tarification universelle pour tous les jeunes, quelque soit leur statu apparaîtrait plus conforme au principe d'égalité.

L'évolution vers des politiques ciblées en fonction du statut et du revenu laisse de nombreuses personnes en dehors du filet des politiques tarifaires sociales. Ces personnes peuvent être exclues de par leur statut ou par un simple dépassement des seuils définis, ce qui se traduit parfois par du tout (gratuité) ou rien (pas de réduction). Dans ces conditions, on peut craindre un renforcement des phénomènes de ségrégation pour ceux qui échappent aux conditions d'attribution. Ainsi, dans un double souci d'équité et de pertinence, les systèmes de tarification fondés sur le revenu comme seul critère ouvrant droit à une tarification discriminante devraient être privilégiés. Donc, le passage de la gratuité à une tarification réduite est lié à des conditions de revenu, voire même de niveau de vie. Ce système a été unanimement considéré comme « juste » par les usagers de Dunkerque où il a été appliqué.

Enfin, il existe des besoins ponctuels auxquels il est difficile de répondre par des politiques globales. On retrouve là par exemple, les entretiens d'embauche dans les zones peu ou mal desservies par les transports collectifs, ou encore les malades à destination des centres d'hémodialyse dans des quartiers non desservis, des situations de précarité conjoncturelles... Dans ce cas, la réponse institutionnelle n'est pas adaptée et doit être compensée par des possibilités d'intervention au niveau des structures d'accueil et d'insertion.

c-2-Des demandes d'aides réelles et diversifiées

Les demandes formulées dans les structures d'accueil, d'insertion ou d'hébergement enquêtées dans le cadre du travail susmentionné (Nantes, Nancy et Lyon), confirment la réalité des difficultés liées au transport. Ces demandes d'aide au transport sont évoquées par 15% environ des personnes qui s'adressent à une de ces structures. Cette proportion révèle que le déplacement est un problème bien réel pour les démunis. Elle est, de plus, vraisemblablement sous estimée, du fait d'un

manque d'information sur les possibilités d'aide au transport vérifié tant auprès des structures que des personnes concernées.

Concernant les raisons des déplacements, il n'est pas acceptable que le transport soit le frein majeur pour l'accès à l'emploi, à la formation ou aux stages. Cependant, fort est de constater que les demandes d'aide au transport concernent beaucoup plus les motifs tels que les démarches administratives ou liées à la vie quotidienne.

Concernant la nature des aides, il ne fait aucun doute que le frein essentiel est lié aux difficultés financières des personnes. Pour les cas cités ci-dessus, plus 15% de la demande effective d'aide au transport semble pouvoir être reliée à des questions d'offre (non adaptation du réseau de transports par exemple), pour des déplacements hors ville centre, dans ou hors périmètre des transports urbains. Si les questions d'offre ne sont pas absentes et correspondent ponctuellement à des soucis réels, ce sont surtout les aides et notamment les tarifs sociaux dans les transports collectifs urbains qui peuvent répondre à l'essentiel des besoins.

Conclusion du chapitre III :

Sous de multiples facettes, les problèmes et enjeux de la mobilité urbaine posent des questions sur l'évolution des sociétés contemporaines. Le déplacement est une composante de la vie sociale, il concerne chaque individu. Son processus ou son déroulement, comme les lieux auxquels il conduit, ressortissent de la vie sociale au quotidien dans le monde d'aujourd'hui. Le déplacement revêt donc, en quelque sorte, des propriétés "universelles" qui posent aussi des questions fondamentales sur la condition de l'homme face aux dilemmes de la liberté et face aux tensions qui le conduisent à osciller entre bonheur privé et vie publique.

Au terme de ce chapitre, nous affirmons que, quand bien même la dimension sociale n'est pas prise en compte dans les évaluations (au niveau des pratiques, des outils réglementaires ou encore de la théorie utilitariste), il est possible de prendre en compte cette dimension dans la prise de décision. Pour cela, l'analyse des enjeux sociaux des transports urbains et l'approche théorique égalitariste ont conduit à proposer une traduction de la prise en compte de la dimension sociale par le concept d'accessibilité. Cette proposition n'est pas unanimement partagée, ni exhaustive. Elle n'a pas la prétention de traiter l'intégralité de la question sociale de la mobilité urbaine. Le concept d'accessibilité n'aborde la dimension sociale qu'au travers de la notion de l'égalité des chances des individus vis-à-vis des aménités que propose l'espace urbain. Les enjeux sociaux de la mobilité urbaine peuvent revêtir bien d'autres aspects (tarification sociale dans les transports publics urbains, effets sanitaires des externalités environnementales...).

Quand bien même l'approche retenue en termes d'accessibilité n'a pas la prétention de cerner l'ensemble de la question, elle trouve des fondements théoriques - égalitaristes - et rejoint les discours des décideurs. Ainsi, la mise en œuvre d'outils traitant d'accessibilité, en cohérence avec les fondements philosophiques et les attentes des décideurs, permettrait de rendre compte de la dimension sociale dans la prise de décision

Il est traditionnellement admis que le système de transport doit satisfaire le principe d'efficacité en veillant à ce que tout changement systémique maximise le bien-être social selon une approche utilitariste. Pourtant, un système de transport efficace peut ne pas bénéficier à tous les acteurs de la même façon ; ainsi, des groupes de la communauté peuvent même bénéficier du système aux dépens d'autres. Autrement dit, le système de transport peut être efficace sans pour autant être juste et équitable. Cette contradiction entre efficacité et équité est due à l'hypothèse fondamentale de l'approche utilitariste à savoir : l'agrégation des utilités individuelles en une utilité collective.

Les forces de changement que subit actuellement le système de transport reconnaissent l'existence d'une telle contradiction et font ressortir d'autres paradigmes d'équité et de justice qui viennent remplacer les manières classiques de penser et de faire. Ces nouveaux paradigmes tiennent compte des considérations de redistribution et exigent une identification transparente de la répartition des bénéfices et des coûts du système de transport entre les différents acteurs impliqués.

Du point de vue méthodologique, les approches d'efficacité ont été supportées par des instruments de planification issus des efforts méthodologiques des années 1960 et 1970. Ces instruments analysent la capacité des réseaux de transport en s'appuyant sur des modélisations collectives. Quant à l'analyse des effets redistributifs, elle nécessite la mesure de l'utilisation individuelle du système pour distinguer les gagnants des perdants, même si le système est efficace.

Tout ces propos peuvent être groupés en une grande question : celle de la justice du système du transport et la manière avec laquelle peut-on appréhender ses effets redistributifs.

Chapitre IV :

Analyse des inégalités de mobilité et les effets redistributifs du système de transport urbain : cas des villes marocaines

Chapitre IV : Analyse des inégalités de mobilité et les effets redistributifs du système de transport urbain : cas des villes marocaines

Introduction chapitre IV

Les sondages effectués auprès d'acteurs sociaux révèlent le paradoxe suivant : Les sondés affirment vouloir contribuer à la lutte contre la pollution et à la promotion du transport en commun sans, toutefois abandonner l'usage quotidien de leur automobile.

Une anthropologie de la vie quotidienne du citoyen du XXI^e siècle mériterait d'être écrite au sein de laquelle les déplacements, les questions de vitesse et de maîtrise du temps pourraient révéler les nouvelles tensions intérieures de "l'homo-urbanus" ! Ainsi le citoyen doit-il se montrer vertueux et pratiquer une mobilité durable, et en même temps, comme individu, il est tenu d'être performant dans ses déplacements ce qui implique l'usage de l'automobile. De fait, cette tension est constitutive d'un des dilemmes auquel est soumis aujourd'hui le sujet démocratique qui navigue entre l'individualisme et l'engagement citoyen.

On évoque ici, l'exemple de construire une maison totalement écologique au cœur d'une campagne désertée par les transports en commun induit l'équipement de la famille d'un véhicule particulier pour effectuer le moindre déplacement. La plupart des citadins enragent devant le temps perdu dans les embouteillages, le stress de la circulation, le coût des parkings et les politiques de la plupart des villes de réduire le trafic des voitures individuelles intra muros.

Pour s'affirmer ou réussir, l'homme moderne doit être mobile, c'est du moins une demande, une exigence forte qu'appelle aujourd'hui sa socialisation. Face à une telle nécessité, les individus se révèlent inégaux, dotés d'aptitudes inégales au déplacement, ou titulaires, comme dirait un géographe, de "capitaux spatiaux" qui

leur permettent plus ou moins de mettre leur mobilité au service d'une réussite personnelle ou sociale. De là résultent des problèmes d'équité et de justice qui peuvent être considérés comme un des premiers enjeux de la mobilité urbaine.

Cette mobilité s'appuie sur un besoin, un désir de plus d'efficacité dans les déplacements en ville en voiture, de réduction des coûts et du temps consacré à l'automobile. La première motivation est donc purement individuelle.

Section I : analyse des inégalités de mobilité cas des villes marocaine

Les enjeux de l'accessibilité recouvrent de plus en plus, aujourd'hui, les questions relevant de la justice sociale et de la justice spatiale. Dans les sociétés contemporaines où l'aptitude au déplacement est tout à la fois un facteur décisif d'intégration sociale et professionnelle, la mobilité devient un droit duquel aucun citoyen ne saurait être exclu. Dès lors l'accès au travail, à la culture et aux loisirs renvoie aussi à un problème d'accessibilité géographique ou physique qui doit être garanti aux individus. L'accessibilité de ces derniers à toutes les activités et aménités urbaines (emploi, formation, loisirs, culture, services, commerce) suppose de lever les obstacles de toute sorte pouvant entraver les déplacements et l'accès aux services publics. D'où la nécessité d'assurer un "service universel" d'accessibilité donnant des chances égales aux personnes de pouvoir bénéficier de ce que certains appellent "le droit à la ville".

Par extension, ce droit "universel" des sociétés urbaines doit s'appliquer aussi aux différents quartiers de la métropole au nom du principe de la solidarité territoriale : on doit pouvoir entrer et surtout sortir facilement des quartiers les moins avantagés des agglomérations, car leur enclavement constitue un handicap et une injustice pour ceux qui y résident. De fait, une société où la mobilité est un agent de la démocratie, de l'intégration sociale et de l'égalité républicaine ne saurait tolérer des "quartiers de relégation" ou des "quartiers d'exil", même si ces appellations, d'après certains, sont excessives et dramatisent la réalité. On voit que les changements des

échelles et des temps de l'accessibilité ainsi que les tendances de la mobilité recouvrent le sujet général des évolutions métropolitaines dans ses dimensions humaines, économiques et géographiques.

La mobilité apparaît comme “un fait social total”, d'après la définition de Marcel Mauss, qui témoigne de la globalité des enjeux de société résultant des comportements en matière de déplacement. De même, cet enjeu appelle des réflexions sur les politiques des transports et d'aménagement qui visent à maîtriser l'évolution des villes et à élever le bien-être social urbain. Nous aborderons, dans la suite de ce texte, les deux facettes de ce sujet en insistant sur les relations qui existent entre les enjeux de la mobilité et ceux de l'accessibilité.

I-Analyse des inégalités de la mobilité :

Sur ce sujet, on peut dire que des progrès importants ont été accomplis et qu'une très large partie de la population a pu bénéficier, ces vingt dernières années, d'une amélioration générale de l'accessibilité dans les zones urbaines. Aujourd'hui, les individus jouissent d'un champ de possibilité élargi en matière de déplacements qui n'avait jamais été atteint jusqu'ici.

Au Maroc, la population urbaine est en forte augmentation: +2%, la mobilité individuelle aussi (effet revenu, mode de vie) pour illustrer ce phénomène, à Casablanca 1,6 déplacements/jour/personne était recensé en 1975, en 2004 on 'est à 2,9 beaucoup d'éléments ont contribué à cette évolution dont notamment l'augmentation des revenus et des non mobiles à l'époque: les femmes.

La démocratisation de l'automobile conjuguée à de meilleures performances des transports collectifs en sont les raisons principales. On doit dire aussi que dans certains secteurs “dégradés”, en particulier dans les banlieues sensibles, les politiques de transport et d'aménagement ont amélioré la situation. Les cas d'assignation à résidence, sont rarissimes et ne touchent qu'une infime fraction de la population, malgré le miroir déformant qu'en donnent le sens commun et les médias. La forte croissance de la motorisation est illustrée par l'exemple de Casablanca où l'on est passé de 90.000 Véhicules Particuliers en 1976 à plus 335.000 en 2004; soit

120 VP/1000 hab.). Cette proportion cesse de croître sans doute avec les améliorations des conditions de vie et du revenu.

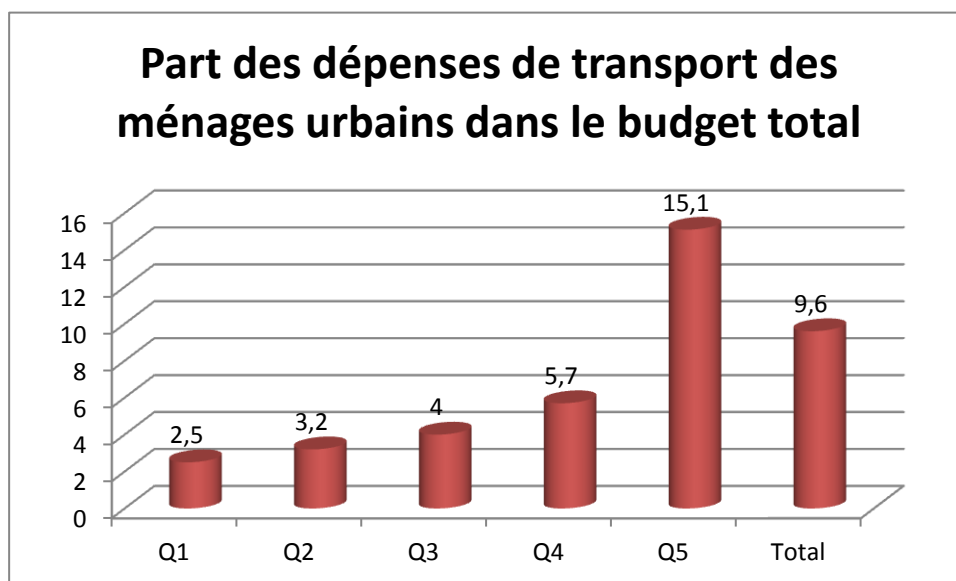
Ce constat va prendre plus d'ampleur surtout que la ville s'étend, et donc la longueur des déplacements augmente ce qui laisse entendre que les déplacements urbains vont augmenter rapidement surtout ceux en voiture particulière : toujours à Casablanca, les déplacements urbains en voiture particulière vont plus que doubler. Les estimations du rapport de la Banque Mondiale invoque le taux de 110% dans les 15 prochaines années.

Néanmoins ces progrès n'ont pas supprimé les inégalités de la mobilité urbaine. Des individus, voire des ménages sont encore écartés des moyens qui pourraient leur permettre d'être mieux insérés socialement et professionnellement grâce à une meilleure aptitude au déplacement. Au Maroc il y a une forte inégalité de l'accès à l'automobile. Les résultats de l'enquête de niveau de vie des ménages 2007 en témoignent largement et l'on prendra trois éléments : la part des dépenses des transports des ménages urbains, la part des ménages possédants au moins une voiture particulière et l'accessibilité des ménages aux crédits bancaires pour l'achat des véhicules.

a- Les inégalités constatées dans les dépenses des transports des ménages urbains

L'enquête de niveau de ménage nous renseigne sur les dépenses de ménages. L'analyse des dépenses des transports des ménages urbains montre une grande disparité entre les différentes classes de revenus, au total les ménages urbains dépensent 9.6% de leurs budgets sur les transports soit un peu plus de 6.800 DH par an (567.2 DH mensuellement). Mais cette proportion diffère selon les classes sociales ; pour la frange supérieure, ces dépenses de transports dépassent 15% du budget, alors que pour les 20% les plus pauvres le ménage ne dépense que 2.5% de son budget pour ses déplacements. Bien sûr, cela s'explique par la grande mobilité des riches, mais aussi par la difficulté d'accessibilité des pauvres aux moyens de transport, ce qui réduit largement leur mobilité mais aussi leur chance d'insertion sociale dans la ville et contraint le pouvoir de bénéficier des aménités de leur ville.

Figure 8 : répartition des ménages urbains selon la part des dépenses de transports et quintiles de revenu



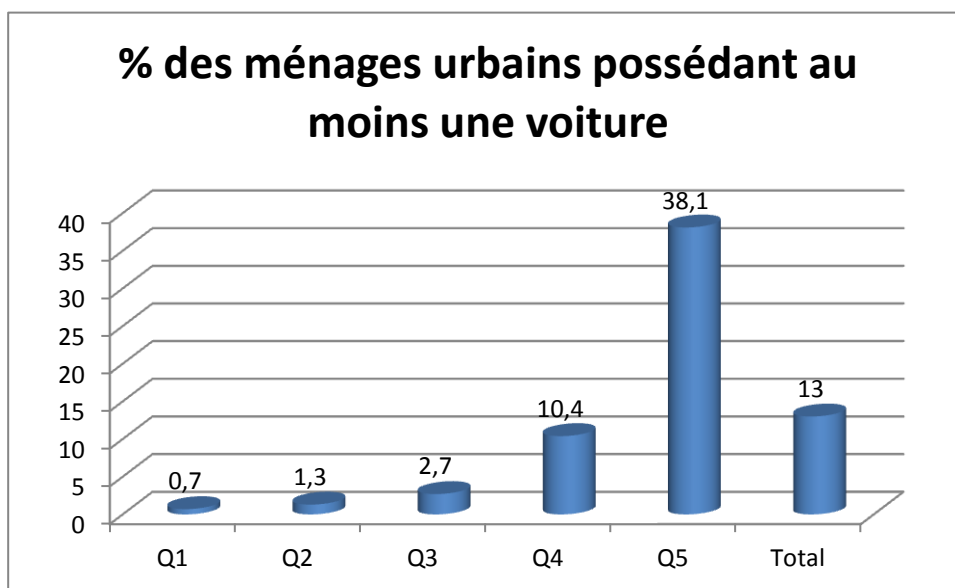
Source : l'Enquête Nationale sur le Niveau de Vie des Ménages ENNVVM 2007, HCP

Il semble, aujourd'hui que les plus pénalisés soient ceux qui ne bougent pas ou peu et qui, de surcroît, subissent généralement les effets externes des transports. Dans ces situations, les disparités sociales s'ajoutent aux injustices d'ordre environnemental. À l'inverse, les personnes les mieux dotées socialement se déplacent plus vite et plus loin (n'oublions pas, par exemple, que 4% des automobilistes "hyper mobiles" produisent 40 % des circulations liées aux déplacements domicile-travail).

b- Des inégalités dans l'accessibilité à la voiture particulière

Au Maroc, uniquement 13% des ménage possèdent au moins une voiture particulière, pur les 20% les plus pauvres, uniquement 1 ménage sur 143 possède une voiture particulière, alors que 38% des ménages les plus aisés possèdent au moins une voiture comme l'illustre le graphique ci-dessous. Il faut noter que la proportion des 80% de la population ne dépasse pas la moyenne nationale puisque le pourcentage du 4ème quintile est à 10,4% alors que la moyenne est à 13% pour l'ensemble de la nation, ce qui témoigne de la grande disparité à l'accès au véhicule particulier.

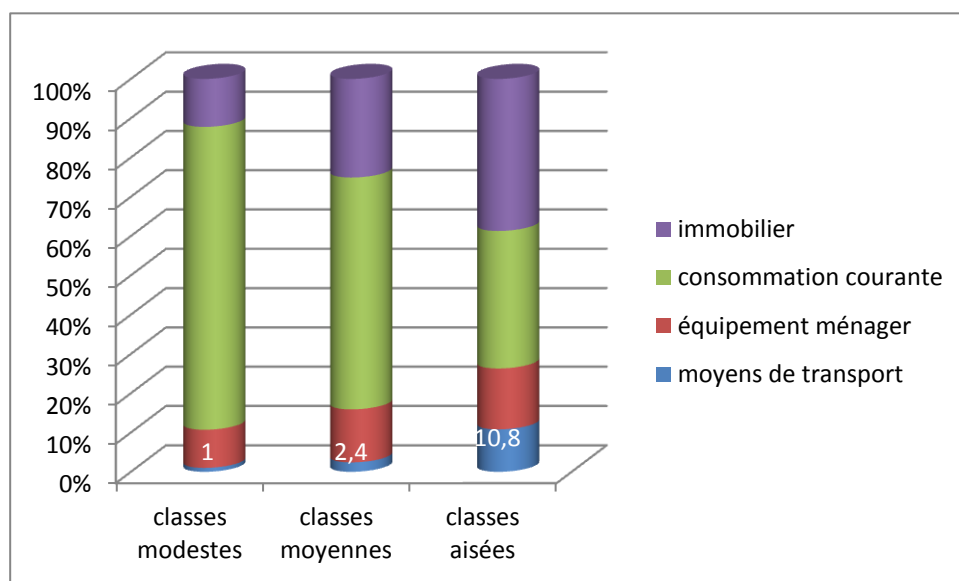
Figure 9 : répartition des ménages urbains selon le pourcentage des ménages ayant au moins un véhicule particulier et quintiles de revenu



Source : l'Enquête Nationale sur le Niveau de Vie des Ménages ENNVN 2007, HCP

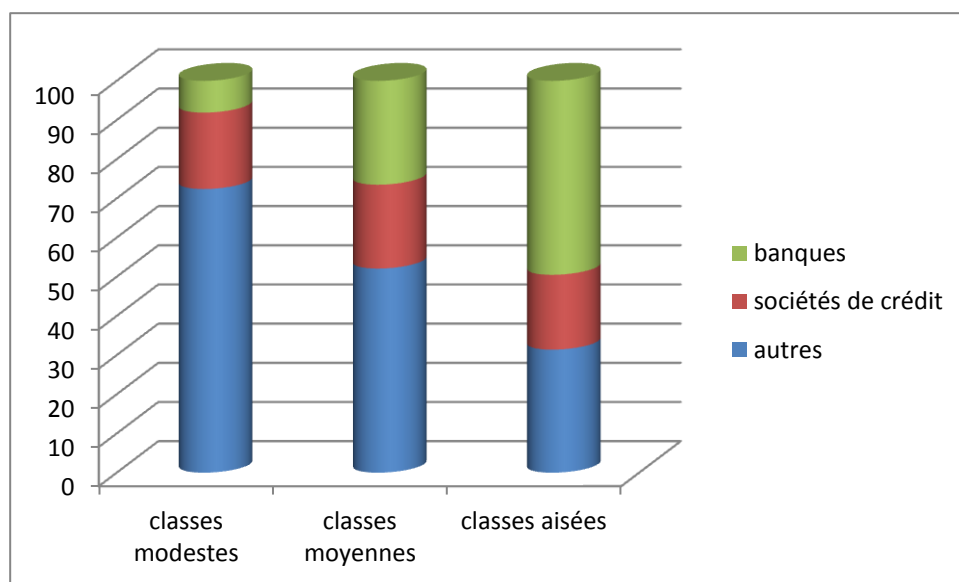
Cette disparité peut être expliquée, en partie par la difficulté d'accès des catégories modeste aux crédits destinés à l'achat de véhicule. En effet, sur la totalité des crédits contractés par les classes modestes uniquement 1% est destiné à l'achat des moyens de transport, tandis que les classes aisées, dédient 10.8% de leur endettement, à l'achat des moyens de transport comme le montre le graphique. Les classes moyennes, elles sont à 2.4% ce qui montre que la difficulté d'accès au véhicule est couplée par une difficulté à l'accès aux sources de financement, suite à une étude sur les classes moyennes au Maroc, 72.4% des crédits contractés par les classes modestes proviennent de source externe au système financier, banque ou société de crédit, les classes aisées, quant à elle, accèdent à raison de 68.6% de leur dettes à ce système.

Figure 10: structure comparée de l'endettement des strates sociales selon l'objet des crédits



Source : l'Enquête Nationale sur le Niveau de Vie des Ménages ENNV 2007, HCP

Figure 11: structure comparée de l'endettement des strates sociales selon les sources du prêt



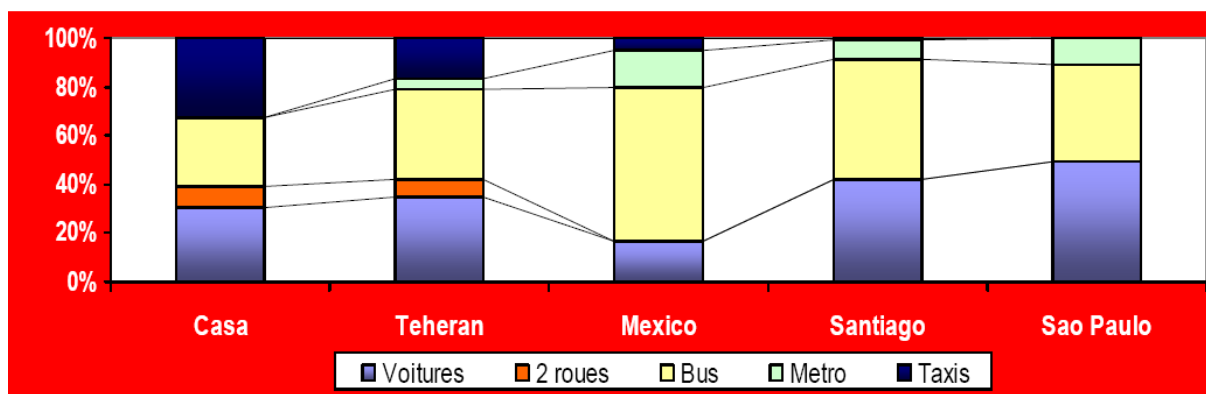
Source : l'Enquête Nationale sur le Niveau de Vie des Ménages ENNV 2007, HCP

De même, il existe une géographie sociale des accessibilités et les ménages les moins favorisés doivent faire face à des durées et des coûts de transport qui les désavantagent socialement. On voit ainsi que les problèmes de justice et d'équité ne sont pas absents des phénomènes de déplacement et que les inégalités sociales et

territoriales, dans les agglomérations sont en partie, le résultat des conditions de la mobilité. Des approches unilatérales ou réductrices de la mobilité présentent comme radicalement antagoniques les valeurs environnementales et celles qui résultent des suppléments de liberté ou de bien-être social dus à l'essor de la mobilité.

Cette situation est d'autant plus préoccupante, que la structure modale des déplacements favorise les taxis. Au Maroc, la part des taxis dans l'ensemble des modes de déplacement est très élevée comme le montre le graphique ci-dessous, elle est préoccupante, parce que les taxis, surtout les grands taxis, sont caractérisés par leur surconsommation de carburants, et leur utilisation excessive de l'espace (6 fois plus qu'un autobus) sans oublier leur contribution massive à la pollution. Mais l'élément le plus déterminant, c'est que les conditions de sécurité offertes par les grands taxis ne sont pas bonnes et les contrôles routiers peu efficaces.

Figure 12: répartition modale comparée des déplacements urbains selon moyen de transport



Source : La Banque mondiale (2006) «préparation de la stratégie nationale des transports urbains,

II- l'impact des inégalités de mobilité : contribution des transports dans l'inégalité totale

Etant donné l'observation partielle des prix au cours des enquêtes de niveau de vie et de consommation des ménages, d'où la difficulté de représentativité des produits et services dans la mesure où la définition des groupes de produits diffère d'une année de bas à l'autre. Un autre élément du point de vue de statisticien est que la non disponibilité de l'information désagrégée dans le temps conduit à l'utilisation du groupe de produit ou bloc de consommation dans l'espoir que la représentativité de variétés ou de la composante de dépenses suit une loi normale.

Les tests menés sur les dépenses des transports urbains confirment cette hypothèse, du fait que les pondérations afférentes aux dépenses de communication sont faibles par rapport à celles des transports (la pondération des transport est de 6.88, celle des communication est de 1.92), mais aussi à cause de la variabilité des prix des transports qui ne cessent de croître avec le temps alors que celle des communications connaît beaucoup de fluctuations ; la tendance de ces dernières années étant à la baisse. Selon les résultats de l'indice des prix à la consommation base 100 : 2006

Tableau 5: Evolution annuelle des prix à la consommation par division de produits

Division des produits	2006	2007	2008	2009
Transport	100	101,2	103	103,1
Communication	100	97,2	95,7	91,4

Source direction de la statistique HCP

a- cas de l'indice Gini standard

Devant l'inexistence de règles théoriques permettant d'effectuer une décomposition exacte de la variation du coefficient de Gini en effet prix et effet revenu, suite à des variations non marginales des prix, on utilisera la décomposition de l'inégalité par source de dépenses pour se renseigner sur la contribution des transports dans l'inégalité totale des ménages, en se référant aux résultats des enquêtes de niveau de vie et de consommation des ménages des années 1985, 1991 et 2001 effectuées par la direction des statistiques. L'objectif visé, après avoir identifié et attribué une part de l'inégalité totale aux transports, voir son évolution dans le temps. Cette part s'appelle la contribution absolue de la source (dépense de transport), et la contribution relative s'obtient en rapportant la contribution absolue à l'inégalité totale.

En milieu urbain, la dépense des transports contribue à hauteur de 12.6% de l'inégalité urbaine, mesurée par l'indice Gini standard. La consistance de cette contribution s'amplifie avec le temps, en 1991, elle était uniquement de 9.4% comme

le montre le tableau ci-dessous, et en termes de variation le poste transport et communication est celui qui a connu l'augmentation la plus significative +3.2%.

Tableau 6: **Décomposition de l'inégalité par source et élasticité dépenses de l'indice de Gini standard (p=2) Cas du milieu urbain entre 1991 et 2001**

Source	G _K		R _K		Coefficient		Contribution		Contribution		GIE	
consommation					Budgétaire		absolue à G		relative à G			
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Alimentation	0,317	0,330	0,904	0,908	0,403	0,400	0,115	0,120	30,6	30,6	0,76	0,77
Habillement	0,621	0,641	0,724	0,731	0,063	0,050	0,028	0,023	7,5	6,0	1,19	1,20
Habitation	0,434	0,392	0,824	0,793	0,185	0,226	0,066	0,070	17,6	17,9	0,95	0,79
Equipement ménager	0,599	0,628	0,780	0,760	0,045	0,038	0,021	0,018	5,6	4,7	1,24	1,22
Soins médicaux	0,518	0,568	0,726	0,734	0,079	0,083	0,030	0,035	7,9	8,9	1,00	1,06
Transport	0,721	0,712	0,753	0,847	0,066	0,082	0,036	0,049	9,4	12,6	1,44	1,54
et communication												
Loisir, culture	0,650	0,699	0,789	0,777	0,074	0,043	0,038	0,024	10,0	6,0	1,36	1,39
et enseignement												
Autre biens	0,661	0,820	0,644	0,795	0,052	0,038	0,022	0,025	5,9	6,3	1,13	1,67
et services												
Dépenses non	0,847	0,840	0,723	0,828	0,033	0,040	0,020	0,028	5,4	7,1	1,62	1,78
destinées à												
la consommation												

Source : K. Soudi : **Dynamique de l'inégalité tendances, déterminants et éléments de politiques**, Les Cahiers du Plan Février 2008.

Ce constat témoigne du poids structurel des transports dans l'inégalité. En effet, les dépenses de transports et communications des ménages urbains, se caractérisent par le niveau d'inégalité le plus élevé en comparaison des autres postes, la part des transports étant la plus élevée dans ce bloc ; ils ont atteint 71.2% en 2001 contre 72.1% en 1991. Les transports et communications ont occupé en 2001, 8.2% de la dépense totale par tête de pipe, ce qui constitue une part importante du budget qui n'a cessé de croître avec le temps pour atteindre en 2007, 11,6% pour le bloc transports & communications, et 9.6% du budget total des ménages est consacré aux transports. Mais le plus important, c'est la mesure de l'élasticité GIE (élasticité revenu/dépense de l'indice Gini). Pour les transports cette élasticité est, en plus d'être supérieure à l'unité, très élevée 1.54 en 2001 contre 1.44 en 1991. En d'autres termes, une croissance de cette composante budgétaire va augmenter les inégalités, alors que sa réduction va atténuer l'inégalité. Sur le plan de l'impact des politiques, ce lien entre GIE des transports et inégalité veut dire que toute hausse marginale du prix appliquée aux transports se traduira par une augmentation de l'inégalité.

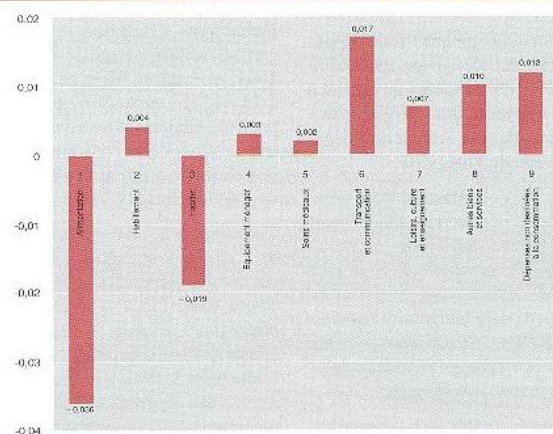
Interprétation du GIE d'une source de consommation

Type de variation affectant la source	GIE inférieur à un	GIE supérieur à un
<i>Source de consommation</i>		
Hausse marginale de la consommation de la source	Réduction de l'inégalité	Augmentation de l'inégalité
Baisse marginale de la consommation de la source	Augmentation de l'inégalité	Réduction de l'inégalité
<i>Taxe sur la source de consommation ou variation du prix</i>		
Hausse marginale de la taxe ou du prix	Augmentation de l'inégalité	Réduction de l'inégalité
Baisse marginale de la taxe ou du prix	Réduction de l'inégalité	Augmentation de l'inégalité
<i>Subvention aux prix</i>		
Hausse marginale de la subvention aux prix	Réduction de l'inégalité	Augmentation de l'inégalité
Baisse marginale de la subvention aux prix	Augmentation de l'inégalité	Réduction de l'inégalité

Cependant, fort est de constater que cet impact marginal a perduré entre 1991 et 2001, autrement dit, ce poste est considéré comme une source fortement génératrice de l'inégalité, toute variation à la hausse des dépenses afférentes au transport, affecte davantage la partie la plus aisée de la population et entraîne une accentuation de l'inégalité totale. Ainsi une augmentation de 1% des dépenses allouées aux transports, se traduirait par une augmentation de l'inégalité totale de 0.017%

Figure 13 : Impact d'une hausse marginale de 1% des dépenses par source de consommation sur l'inégalité urbaine en 2001

Figure 13 Impact d'une hausse marginale de 1 % des dépenses par source de consommation sur l'inégalité urbaine en 2001



Source : K. Soudi : Dynamique de l'inégalité tendances, déterminants et éléments de politiques, Les Cahiers du Plan Février 2008.

b- cas de l'indice Gini élargi ($p=10$)

Si par exemple, le décideur veut initier une évaluation des politiques tarifaires des transports et son impact sur les classes pauvres par opposition aux non-pauvres, il est nécessaire de recourir à l'indice Gini élargi qui permet de placer une pondération supérieure sur la frange de population qui se situe en bas de l'échelle de répartition de la consommation. Ainsi pour un coefficient de pondération égale à 10 ($p=10$), c'est le percentile 22% de la répartition qui reçoit la pondération la plus importante, de telle sorte que les ménages et les individus les plus pauvres seront plus pondérés dans la distribution. Partant de ce schéma de pondération et des implications qu'il sous-tend, la décomposition de l'inégalité par source de consommation et l'évolution des coefficients GIE entre 1991 et 2001 fait ressortir les mêmes résultats pour les transports comme le montrent les tableaux et graphiques suivants. De ce fait le changement opéré dans le schéma de pondération n'a pas affecté la consistance inégalitaire des transports, ce qui indique qu'une variation à la hausse des dépenses afférentes se traduirait par une accentuation de l'inégalité urbaine qui affecterait davantage les non pauvres que les pauvres.

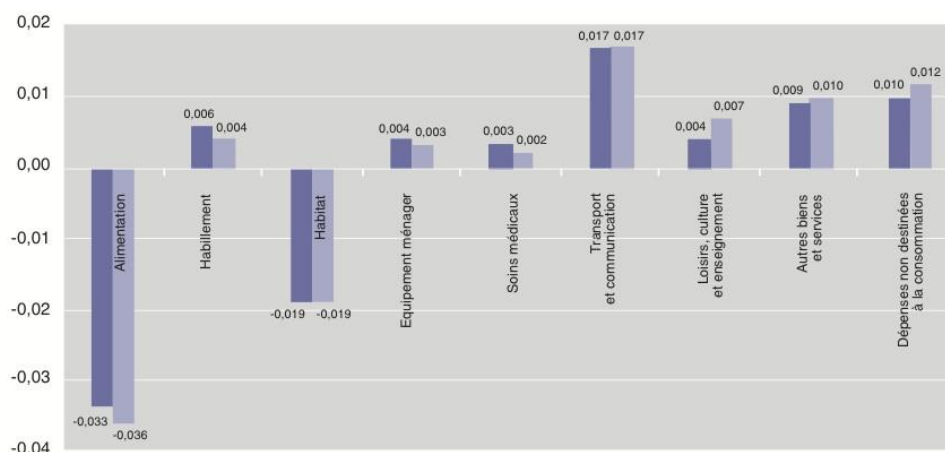
Tableau 7: Décomposition de l'inégalité par source et élasticité dépenses de l'indice de Gini généralisé (p=2) Cas du milieu urbain entre 1991 et 2001

Source	G _k . R _k		Coefficient		Contribution		Contribution		GIE	
consommation			budgétaire		absolue à G		relative			
	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Alimentation	0,603	0,596	0,403	0,400	0,243	0,239	35,2	35,0	0,87	0,88
Habillement	0,821	0,812	0,063	0,050	0,051	0,040	7,4	5,9	1,19	1,19
Habitation	0,641	0,597	0,185	0,226	0,119	0,135	17,2	19,8	0,93	0,88
Equipe- ment ménager	0,765	0,776	0,045	0,038	0,035	0,030	5,0	4,4	1,11	1,14
Soins médicaux	0,735	0,722	0,079	0,083	0,058	0,060	8,4	8,8	1,06	1,06
Transport	0,871	0,888	0,066	0,082	0,057	0,073	8,3	10,6	1,26	1,30
et communication										
Loisir, culture et enseignement	0,807	0,782	0,074	0,043	0,060	0,034	8,6	5,0	1,17	1,15
Autre biens et services	0,764	0,916	0,052	0,038	0,040	0,035	5,8	5,1	1,11	1,35
Dépenses non destinées à la consommation	0,841	0,917	0,033	0,040	0,028	0,037	4,1	5,4	1,22	1,35

Source : K. Soudi : Dynamique de l'inégalité tendances, déterminants et éléments de politiques, Les Cahiers du Plan. Février 2008.

Figure 14: Impact d'une hausse marginale de 1% des dépenses par source de consommation sur l'inégalité urbaine en 2001 : comparaison entre l'indice de Gini élargi et l'indice de Gini standard

Figure 7 : Impact d'une hausse marginale de 1% des dépenses par source de consommation sur l'inégalité urbaine en 2001 : comparaison entre l'indice de Gini élargi et l'indice de Gini standard



Source : K. Soudi : Dynamique de l'inégalité : tendances, déterminants et éléments de politiques, Les Cahiers du Plan, février 2008.

Le rôle redistributif des dépenses des ménages urbains afférentes au transport se raffermirait puisque toute hausse de ces dépenses accentue l'inégalité au détriment des pauvres, ce qui nous amène à penser que l'organisation du système du transport telle qu'elle est aujourd'hui, nécessite une régulation pour favoriser l'accessibilité des ménages en réduisant leurs dépenses afférentes aux transports. Ce processus souhaité de régulation nécessite la prise de conscience collective quant aux enjeux de réduction de la mobilité en faveur des classes défavorisées, mais aussi d'assurer une meilleure accessibilité de ces catégories aux aménités de la ville, ce qui constitue un dilemme, sans doute nécessitant des processus collectifs participatifs de régulation et bien réfléchis pouvant répondre à l'ensemble des questions soulevées à propos des inégalités des transports.

On peut aussi superficiellement opposer les processus collectifs de régulation de la mobilité et les différencier des actions qui visent à orienter les choix individuels résultant de préférences ou besoins singuliers de déplacement. On opposera, par exemple, les mesures incitatives passant par la modification des prix relatifs et par les taxes avec des solutions plus "collectives" utilisant un encadrement rigoureux de l'utilisation de l'espace par la planification. Il va de soi qu'on ne saurait prendre au pied de la lettre de tels antagonismes et que les solutions aux problèmes que pose la mobilité urbaine se situeront dans un espace de compromis et d'arbitrages entre ces extrêmes.

Ainsi, comme nous l'avons indiqué, il est stérile et rétrograde d'opposer des modes de déplacement (le TC contre le VP), comme il est peu crédible de penser que la maîtrise de la mobilité urbaine ne se fera qu'au moyen d'un seul outil de régulation. On est sûr, aujourd'hui que c'est un mixage subtil entre des procédures réglementaires et incitatives, jouant sur les différents registres de l'action publique et touchant les différents acteurs de la mobilité urbaine qu'une solution acceptable peut être trouvée. De la même manière, il est stérile d'opposer idéologiquement des morphologies urbaines, des formes de villes rêvées ou idéales (la ville compacte contre la ville émergente), mais l'enjeu est plutôt de voir par quels moyens il est possible de permettre à un maximum de gens d'accéder, de façon juste, aux ressources abondantes et variées de la ville.

De ce fait 4 questions se posent en traitant les inégalités de mobilité :

- La première relative à la meilleure façon d'éviter l'exclusion sociale et la captivité, est l'accès du plus grand nombre à la mobilité : Le développement des transports en commun et l'accès de tous au véhicule particulier, là où elle est pertinente, demeurent, ici le principal objectif social. Dans cette perspective, il ne faut pas trop alourdir le prix des véhicules ni celui des carburants. Les normes doivent conduire à des gains de productivité dans la production de véhicules propres. Être "social" dans ce cas là, c'est donner aux plus pauvres l'espoir réel de disposer, un jour des attributs modernes de la mobilité.
- La deuxième se rend bien compte que le coût accru de la mobilité va susciter des mécanismes d'exclusion : Conformément à la tradition économique qui sépare généralement les questions d'affectation des ressources (tarification) et les questions distributives (répartition des revenus), la question sociale doit se résoudre par des transferts au profit de la minorité. Être "social" ici, c'est redistribuer, notamment par des aides monétaires, en ciblant convenablement les bénéficiaires.
- Troisièmement, on pense que la question sociale ne doit pas être principalement résolue par des transferts publics dont on redoute les effets pervers sous forme de bureaucratie et de clientélisme. Si des transferts sont nécessaires, au lieu de les faire transiter par les administrations, on organise directement le subventionnement des moins mobiles par les plus mobiles. Être "social" dans cette logique de marché élargi, c'est offrir une nouvelle chance aux plus pauvres grâce à un nouveau champ d'action de la logique des coûts comparatifs.
- La dernière question, se démarque des points précédents en affirmant que la question sociale est avant tout un problème collectif qui doit être traité comme tel : Ce sont les choix politiques locaux qui doivent prendre en compte l'organisation de la mobilité du plus grand nombre. Le refus de la vitesse urbaine est ainsi une forme de transaction entre les différentes valeurs du temps en se calant sur les plus faibles. Être "social" dans cette vision politique, c'est d'abord renouer le lien social en rendant explicite la transaction urbaine. Cette dernière recèle une transaction géographique, intercommunale, mais aussi une transaction

sociale, entre diverses exigences en matière de vitesse des déplacements.

Section II : effets redistributifs du système de transport

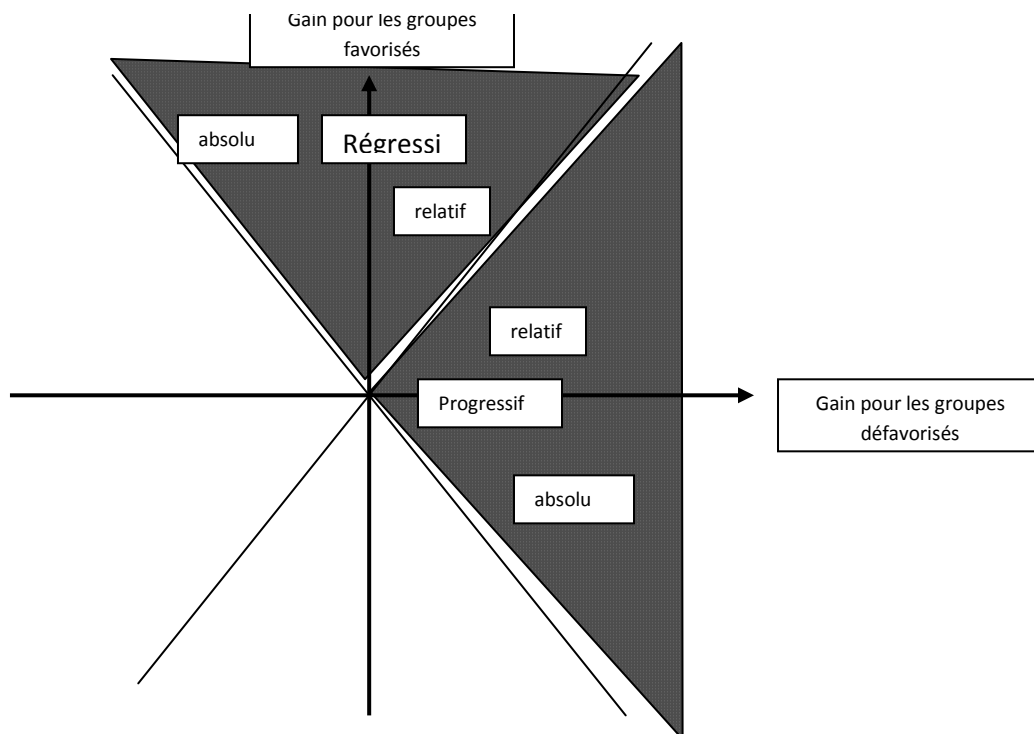
Rien qu'en comparant la théorie utilitariste et celle de Rawls, on s'aperçoit de la nécessité d'analyser les effets redistributifs. Il faut donc chercher une méthodologie qui permettrait l'évaluation de la répartition des coûts et des bénéfices du système de transport parmi les groupes de la société.

Les effets redistributifs du système de transport représentent les impacts et les incidences systémiques sur l'équilibre économique général et leur distribution à travers les différents groupes de la société et entre les différentes entités géopolitiques. En effet, dans la plupart des cas, le système de transport affecte une population non homogène et des entités géopolitiques différentes. S'il existe un mécanisme de mesure de la redistribution des effets redistributifs liés à un changement systémique, cinq grands scénarios peuvent être identifiés (les termes groupes favorisés et groupes défavorisés n'ont pas nécessairement une connotation économique) :

1. Scénario neutre ou proportionnel : tous les groupes bénéficient du changement, et la distribution reste similaire à celle avant le changement.
2. Scénario relativement régressif : en terme absolu, tous les groupes bénéficient du changement. Cependant, les groupes favorisés en bénéficient plus que les groupes défavorisés.
3. Scénario absolument régressif : la situation des groupes défavorisés est pire que ce qu'il y avait avant le changement, alors que les groupes favorisés en bénéficient.
4. Scénario relativement progressif : tous les groupes bénéficient du changement, alors que les groupes défavorisés en bénéficient plus que ceux favorisés.
5. Scénario absolument progressif : la situation des groupes défavorisés est améliorée alors que celle des groupes favorisés est dégradée.

Ces cinq scénarios sont illustrés par la figure 15.

Figure 15: Scénarios des effets redistributifs



I-Exemple : l'équité du péage urbain

On invoquera ici l'exemple du péage urbain, en effet, depuis février 2003, Londres expérimente un péage urbain de type cordon autour de sa zone hyper-centrale. Cette expérience est d'importance, non seulement à cause de la taille de l'agglomération, mais aussi parce que cette mesure faisait partie du programme politique sur la base duquel le maire de Londres a été élu. Si les résultats de cette expérience sont positifs, cela ouvrira la voie à l'implantation de cette mesure dans différentes grandes agglomérations européennes.

Solution tarifaire à la congestion urbaine et à la pollution, le péage urbain se voit assigner deux objectifs principaux. Dans le cas du péage de financement de l'offre, les recettes du péage vont permettre de financer de nouvelles infrastructures. Dans le cas d'une politique de régulation de la demande, le tarif élevé du péage doit permettre de diminuer la congestion en excluant certains usagers.

Tableau 8 : les gagnants et les perdants quand une infrastructure existante est soumise à péage

Gagnants :	Groupe 1 : Ceux qui continuent à conduire seul et qui ont une valeur du temps qui dépasse le péage
	Groupe 2 : Ceux qui utilisaient les services de cette infrastructure (avant le péage) et qui continuent de le faire
	Groupe 3 : Ceux qui sont les bénéficiaires des recettes du péage
Perdants :	Groupe 4 : Ceux qui continuent de conduire seul, mais qui ont une valeur du temps gagnée plus faible que le péage
	Groupe 5 : Ceux qui se reportent sur une infrastructure pratique sans péage
	Groupe 6 : Autres utilisateurs (préexistants) d'infrastructures sans péage
Inconnu :	Groupe 7 : Ceux qui reportent leurs déplacements sur le mode à grande vitesse (c'est-à-dire avec péage)

L'introduction d'un péage urbain va produire quatre effets directs. Ces effets conduiront certains groupes à être les bénéficiaires du péage alors que d'autres seront perdants. Deux effets sont négatifs : (a) payer pour un droit d'entrée, (b) les inconvénients pour les automobilistes qui ne voulant (ou ne pouvant) pas payer ce droit doivent pour l'éviter, changer leurs comportements. Les deux autres effets sont positifs : (c) les bénéfices des usagers qui subissaient avant la congestion, (d) les bénéfices issus de l'utilisation des recettes du péage.

Les résultats théoriques, sont très optimistes. En effet, l'agrégation des catégories (a) et (d) les conduit à, mutuellement se compenser : ce qui signifie que le paiement d'un droit d'entrée et l'utilisation subséquente des recettes du péage constituent un transfert de pouvoir mais ne modifient pas le bien-être collectif. Si les recettes du péage sont utilisées sans garde-fou elles peuvent, par exemple combler les insuffisances de recettes d'autres taxes et ne pas servir, de fait à une compensation mutuelle des catégories (a) et (d). A ce stade, la théorie cherche à établir sous quelles conditions la perte subie par la catégorie (b) qui doit changer de comportement, peut être compensée (ou plus que compensée) par les bénéfices issus de la baisse de la congestion (c). En fait, la théorie définit le niveau optimal de la tarification de la congestion comme celui qui maximise la différence entre les catégories (c) et (b). Dans ce cas, l'introduction du péage urbain peut conduire à une contradiction entre la recherche de l'amélioration du bien-être collectif et l'amélioration du bien être individuel (ou de groupes restreints).

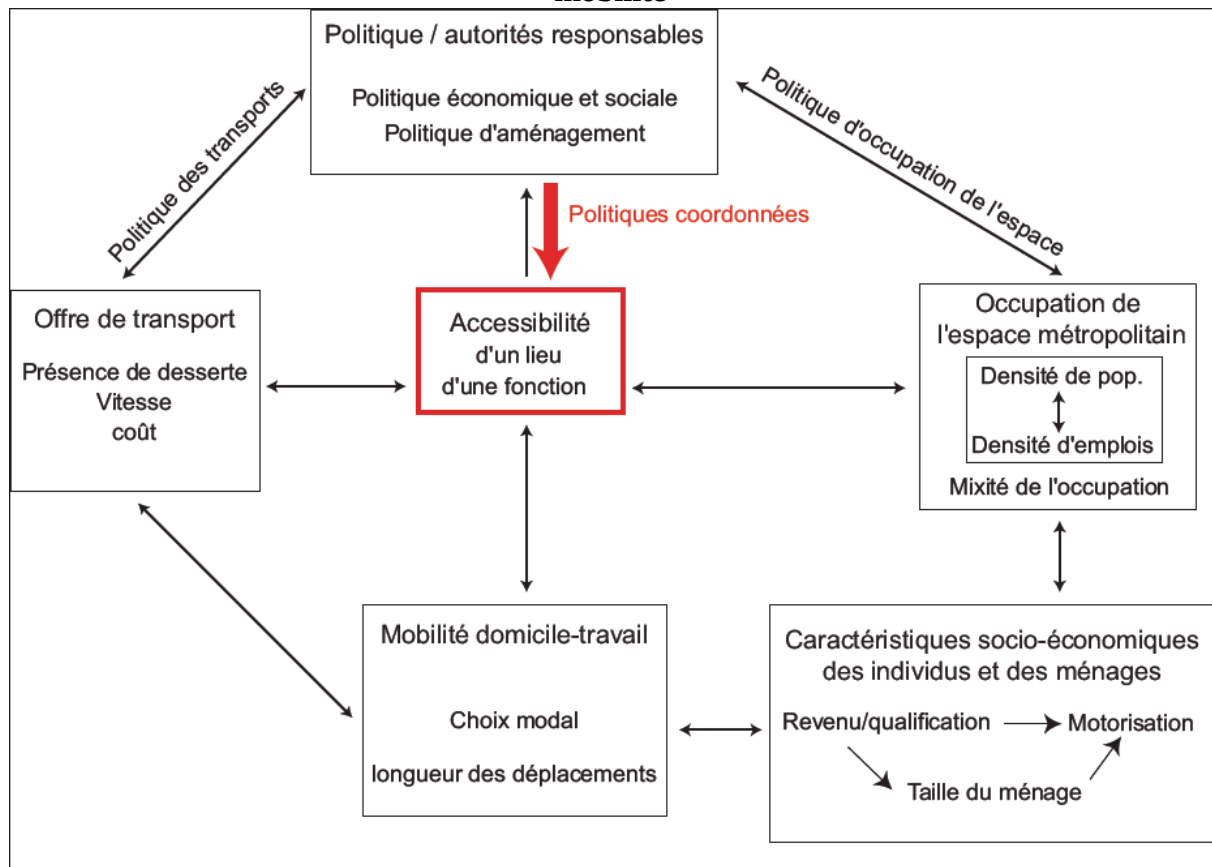
En pratique, les pouvoirs publics, que se soit au niveau central, régional ou local, vont exercer un contrôle direct ou indirect sur le système de transport qui résulte en des redistributions géographiques et sociales des ressources ; ce contrôle se fait, souvent à travers la collecte des redevances d'usage ou les taxes sur le transport et les versements des subventions et le financement du développement du système. Ces interventions conduisent à des modifications dans la structure géographique du système d'activité et dans le revenu réel des différentes catégories de la population. Il s'agit donc de deux types de redistribution : une redistribution des coûts et des bénéfices entre des entités géopolitiques, et une redistribution de revenus entre les différentes catégories de la population. Il est possible de distinguer une justice territoriale ou spatiale d'une part, et une justice sociale d'autre part.

II-Caractéristiques des effets redistributifs d'un réseau routier

Le caractère spatial du système de transport est, sans doute, un des éléments les plus importants dans l'évaluation et la mesure des effets redistributifs d'un réseau routier. Pour des fins d'analyse, les attributs spatiaux de l'offre et de la demande peuvent être traités dans le cadre d'un système de coordonnées arbitrairement choisi.

Du côté de l'offre, le réseau routier se caractérise par sa géométrie et sa topologie. En outre, il appartient à un ou plusieurs territoires qui peuvent participer au financement et à la provision de l'infrastructure. Ces territoires bénéficient des réseaux parce qu'ils les rendent plus accessibles, mais aussi, parce qu'ils subissent d'autres coûts associés à l'existence du réseau comme les coûts des nuisances.

Figure 16 : **Formalisation de l'action sur le système transport – occupation de l'espace - mobilité**



Quand on s'intéresse à la demande, l'aspect spatial est évidemment une variable majeure dans la problématique de redistribution. En effet, toute personne qui se déplace est liée à un territoire ou à une entité géopolitique par un lien de résidence. Le territoire de résidence bénéficie donc, directement ou indirectement, du déplacement qui s'effectue éventuellement sur le territoire d'autres entités géopolitiques. Ce même déplacement peut comporter une origine, des correspondances, des transferts et une destination qui s'effectuent sur d'autres territoires appartenant à d'autres juridictions géopolitiques. Ces entités bénéficient du déplacement et peuvent subir des coûts liés au déplacement.

L'analyse des effets redistributifs soulève des questions d'ordre géopolitique, financier et socio démographique. Il faut souligner que parfois le phénomène d'étalement urbain associé à une dédensification du centre, peut être interprété comme une sorte d'«évasion socio-fiscale» face au fardeau du système de transport.

Au plan temporel, il faut prendre en compte la période où le déplacement est effectué. En effet, les coûts et les bénéfices associés au déplacement varient considérablement selon la période de la journée ou de l'année. Comme chaque usager doit supporter le coût réel de son utilisation de l'infrastructure, une connaissance assez fine de la distribution temporelle des déplacements est indispensable.

L'utilisation du réseau routier doit être connue selon la hiérarchie du réseau. Celle-ci reflète la classe de la route et par conséquent le niveau et la responsabilité de sa gestion et de son financement. Le réseau autoroutier, par exemple, peut dépendre des autorités provinciales ou centrales alors que les artères ou les voies d'accès peuvent dépendre des autorités locales. Cette distinction par classe de route est très importante pour l'estimation des flux financiers entre ces différentes juridictions.

Au plan social, le respect des principes de l'équité sociale entre les différents groupes d'usagers du système de transport routier exige une connaissance fine des usagers. Ceci se traduit d'une part, par des classes d'usagers selon le type de véhicule par exemple, mais surtout selon des attributs sociaux tels que le revenu, l'âge ou le sexe. Il faut également être capable, lors de l'analyse, de retracer les itinéraires des usagers du réseau routier afin de retrouver leurs attributs socio-économiques.

De la même manière, il est stérile d'opposer idéologiquement des morphologies urbaines, des formes de villes rêvées ou idéales (la ville compacte contre la ville émergente), mais l'enjeu est plutôt de voir par quels moyens il est possible de permettre à un maximum de gens d'accéder, de façon juste, aux ressources abondantes et variées de la ville. Avant d'examiner ce point, il est essentiel, de voir le rôle des acteurs intermédiaires de la mobilité dans ce processus.

a- Les acteurs intermédiaires de la mobilité

Sur ce sujet, on s'accorde à penser que la gestion de la demande de mobilité ne peut passer que par des accords conclus entre les principaux acteurs concernés. Bien sûr, cette régulation ne doit s'opérer qu'au niveau local et sur des périmètres qui, autant que faire se peut, donnent des chances d'articuler correctement la

planification des transports et de l'aménagement. Sous le vocable à la mode de "gouvernance", cet impératif de coordination a été souligné comme un enjeu important des politiques locales. À ce titre, il met en avant le rôle de premier plan que devraient être appelés à jouer, dans le futur, les "acteurs intermédiaires de la mobilité". Cette appellation regroupe les entreprises privées mais aussi des organismes publics dont les salariés, les clients ou les visiteurs se déplacent et sont des utilisateurs de moyens de transport.

Vu sous l'angle de la mobilité, ces acteurs intermédiaires sont des générateurs de trafic. Il convient alors d'inciter, par des moyens appropriés, les salariés et les clients de ces organismes à pratiquer une "mobilité verte", c'est-à-dire éviter qu'elle se résume exclusivement au déplacement individuel en automobile. Pour cela, on peut envisager des mesures qui sanctionnent, par exemple grâce à des taxes, des localisations qui accroissent la dépendance automobile. Mais cela peut passer aussi par des moyens d'orientation moins pénalisants comme l'encouragement au co-voiturage, la gestion restrictive des places de parking ou encore par des incitations à utiliser les transports en commun. D'autre part, il est aussi possible d'envisager des solutions d'offre de services à la mobilité assurés par ces générateurs de trafic (services à la demande, dessertes spécifiques, assouplissement des horaires de travail et d'ouverture...) surtout dans des situations où leur lieu d'implantation est en dehors des zones de couverture du transport collectif.

Cette implication des acteurs intermédiaires de la mobilité est plus avancée aux autres pays européens qu'en France par exemple. Partout, cependant, les entreprises privées et publiques doivent anticiper des changements du fait de l'assouplissement des horaires de travail, et cela alimente des interrogations sur leur mode de fonctionnement, tout comme cela impose de repenser leur organisation. Ces changements et cette prise de conscience se sont traduits, en Grande-Bretagne, par exemple, par des "green transport plans", élaborés par les entreprises afin d'inciter les salariés à utiliser des modes de déplacements favorables à l'environnement. D'après des constats qui ont été faits sur ce sujet, ces élaborations sont de plus en plus courantes. En France, des expériences pionnières sont menées sur ce thème, notamment à Nîmes où un plan de mobilité dans les services publics est en cours d'élaboration.

Plus généralement, le nouveau rôle de ces acteurs souligne une tendance émergente qui risque de prendre de l'ampleur dans les prochaines années. En effet, jusqu'à présent, pour le cas de la France, la participation des entreprises à la régulation de la mobilité urbaine s'est, le plus souvent, limitée au versement transport. Ce prélèvement, d'après certains experts, représente une "rente" un peu coûteuse versée aux autorités organisatrices, sans que le service rendu soit réellement performant et qu'un contrôle soit exercé. En tout état de cause, cela mérite d'être complété par une attitude plus "civique" et engagée de l'entreprise en vue d'une action collective visant à maîtriser les déplacements urbains. D'où l'idée et la généralisation, peut être dans les prochaines années, "de pactes locaux de mobilité", dans les agglomérations, associant les acteurs publics et privés concernés par cet enjeu. De tels accords ont pour but de trouver des solutions communes et négociées pour réguler la demande de mobilité et pour adapter l'offre de transport correspondante.

Néanmoins, toute volonté d'intervention, dans ce domaine, qu'elle soit guidée par les principes modernistes de la gouvernance ou par des modes de décision plus hiérarchiques "à la française", doit bien entrevoir les marges de manœuvre disponibles. Il serait ainsi déraisonnable d'aller à contre courant d'évolutions que des facteurs convergents risquent sûrement d'accélérer ou d'amplifier. Ainsi, une tendance bien affirmée et qui a toutes les chances de se prolonger se dessine depuis plusieurs années. Il s'agit de celle annonçant la fin de l'ère du transport de masse. Si ce dernier se généralise pour une bonne part des déplacements interurbains ou internationaux en TGV ou en avion, il est en perte de vitesse, si l'on peut dire, à l'échelle des métropoles. Certes, ce type de mobilité est, et restera, valable dans les aires urbaines, pour certains itinéraires et certaines destinations, la plupart du temps radio concentriques. Mais les logiques de la métropolisation et de l'étalement urbains auxquels nous assistons, favorisent de manière croissante les liaisons non radiales et les déplacements "à buts multiples" (les pérégrinations) qui sont de plus en plus personnalisés.

De fait, sans imaginer un service de déplacement à la carte pour des individus ou des groupes d'individus, on s'achemine vers des types de mobilité de plus en plus individualisés pour lesquels des solutions singulières méritent d'être trouvées. On célèbre aujourd'hui l'individualisme et le désir d'autonomie comme des conquêtes

des sociétés urbaines qui ont affranchi les acteurs sociaux du poids liens communautaires. De fait, “la société des individus”, du nom d’un ouvrage fameux de Norbert Elias, s’est aussi emparée du transport qu’elle a rendu plus personnalisé et moins collectif.

b- Formes urbaines et justice sociale

Sur ce sujet, un débat s’est instauré dernièrement, traitant les mérites et les limites de telle ou telle morphologie urbaine au regard des influences que cette forme physique est susceptible de produire sur les inégalités sociales et territoriales. On a tendance à opposer des formes urbaines qui, chacune, agirait différemment sur les rapports sociaux et influencerait des visions et des politiques différentes de justice. On va même jusqu’à dire que certaines morphologies urbaines sont plus justes ou équitables que d’autres.

À rebours de ce manichéisme, il faut réaliser qu’il n’existe pas de forme urbaine qui serait plus vertueuse qu’une autre. Du point de vue de l’équité, l’aspect géographique ou morphologique de la ville est un enjeu secondaire, le premier étant de rendre efficace comme juste et équitable la coopération sociale. En effet, comme l’observe MM. Webber, *«les valeurs associées à la structure urbaine recherchée ne résident plus dans la structure spatiale elle-même. Une forme urbaine et son dispositif d’occupation des sols ne sont supérieurs à d’autres que s’ils sont mieux adaptés au déroulement des processus sociaux actuels ainsi qu’à la poursuite des fins non spatiales de la communauté politique.»*¹

Certes, en l’état actuel des dispositifs spatiaux (la ville diffuse ou étalée) secrètent plus d’atteintes à l’environnement que d’autres (la ville compacte). De même ils génèrent plus ou moins d’inégalités environnementales et certaines inégalités spatiales ou économiques. Mais avant de considérer cela, la question principale est de savoir si ces formes d’aménagement ne sont pas plus avantageuses du fait des effets produits sur la richesse des interactions et donc sur le bien-être social que d’autres qui pourraient les remplacer. La ville compacte n’est pas moins inégalitaire que la ville émergente !

¹ MM. Webber, “L’ordre dans la diversité ou la communauté sans proximité”, Le visiteur, n°3, automne 1997, p. 132

D'autre part, une vision ouverte de la justice appliquée à la métropole doit admettre une pluralité de formes spatiales. Cela implique d'admettre le bon voisinage entre différentes formes urbaines aux caractéristiques et aménités différentes qui peuvent correspondre aux choix et désirs des individus et des ménages. Et ceux-ci évoluent au cours d'un cycle de vie ! De fait, la mobilité, la faculté de se déplacer leur permet d'arbitrer et d'opter pour des localisations résidentielles qui correspondent à ce qu'ils souhaitent à un moment donné et qui peuvent changer au cours de leur existence. Dans cet esprit, la "métropole équitable" doit être diverse morphologiquement, faite simultanément de densités et de paysages urbains variés et différents.

Ce pluralisme se justifie, car au fil du temps, les modes intellectuelles et les idéologies qui ont inspiré l'idée d'une ville jugée "correcte" ou "radieuse" ont changé. En l'espace de dix ans, certaines visions du bien-être urbain et de la forme urbaine correspondante ont été supplantées par d'autres conceptions qui étaient jusque-là ignorées ou méprisées. On a souvent rejeté des types urbains qu'on avait autrefois aimés avec passion. Ainsi a-t-on porté aux nues la maison individuelle et l'habitat pavillonnaire après avoir fait l'apologie de la densité et des grands ensembles.

Aujourd'hui, on veut renouer avec la vie de quartier alors qu'en même temps on célèbre la multi-appartenance territoriale rendue possible par les nouvelles conditions de mobilité ! Quel modèle de ville chérira-t-on demain ? Devant ces variations des modes et des idéologies, la question de la forme urbaine reste bien subsidiaire, par rapport aux problèmes fondamentaux non spatiaux que posent l'accessibilité et la mobilité, à savoir les enjeux de justice et d'équité, de droits individuels, de liberté de choix et d'allocation efficace des ressources en vue de l'amélioration du bien-être social.

Section III : recommandations pour améliorer l'accessibilité et réduire les inégalités de mobilité :

Il ressort de l'ensemble des analyses effectuées, et qui portent sur les inégalités sociales et spatiales engendrées par les transports urbains, qu'une nouvelle politique des déplacements urbains est indispensable, les grandes orientations de cette politique viendrait de la réponse aux questions suivantes : Quelle ville veut-on ? Quelle accessibilité ? Pour qui ? Quelle qualité de vie ? Quel partage modal (rôle des TC) ? A quel coût ? Quel financement ?

Les coûts externes engendrés par le transport dans toutes ses formes ne sont plus à démontrer. Les études foisonnent pour démontrer les effets secondaires préjudiciables des activités économiques liées au transport : nuisances sonores, pollution atmosphérique, émission outrancière de gaz à effet de serre, congestion urbaine, multiplication d'accidents ...

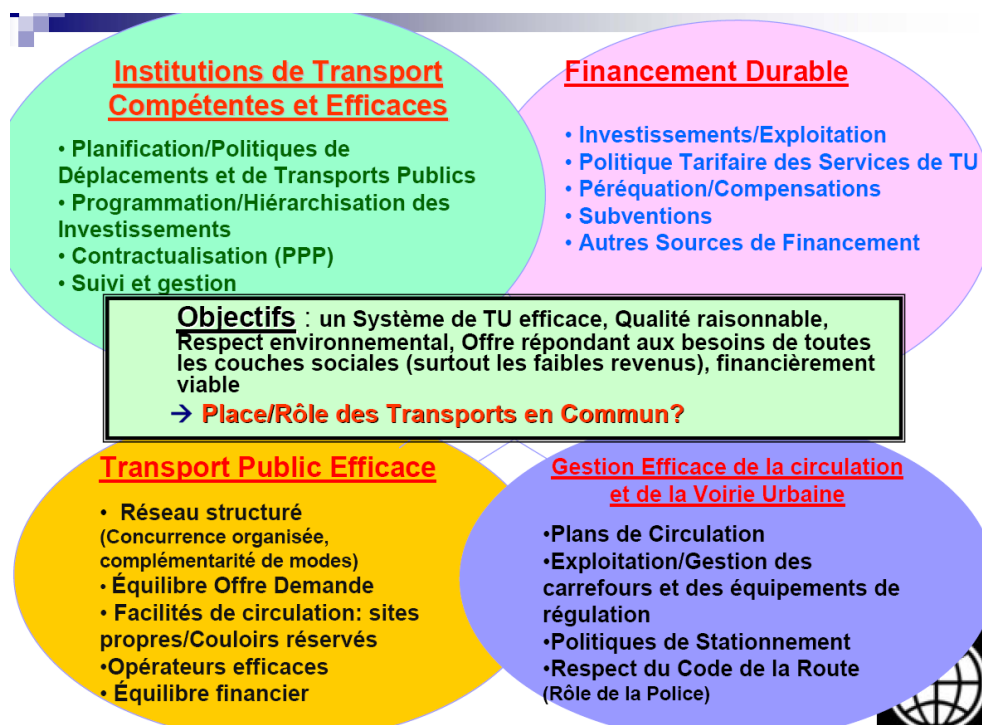
Le rôle joué par le transport individuel dans ce sombre tableau n'a pas, lui non plus, à faire l'objet d'autre démonstration : dans l'ensemble des pays industrialisés, la quasi-totalité des coûts externes générés par le transport des voyageurs est à mettre au compte du transport individuel, le transport collectif n'y jouant que très peu. Il ne faut donc pas s'étonner de constater que la place de l'automobile dans la ville est aujourd'hui de plus en plus questionnée, pour laisser place à de nouvelles valeurs privilégiant la qualité de vie urbaine et la santé publique plutôt que l'intérêt purement individuel. S'agit-il, dès lors, de pénaliser le recours à l'automobile ? Nous ne croyons pas que la voie coercitive soit à favoriser : nous croyons plutôt que l'offre de solutions intéressantes, facilement accessibles et à un prix abordable constitue la voie par excellence à mettre de l'avant.

Les transports en commun offrent aux gens un moyen abordable et commode de se rendre au travail et d'avoir accès aux biens, aux services et aux installations. Ils facilitent un certain degré d'intégration à la vie publique et sociale de nos

collectivités, en plus de contribuer à l'aménagement urbain et régional en offrant des solutions efficaces et écologiques.

D'emblée, nous disons qu'il faut **améliorer l'accès aux réseaux de transport en commun**, dans les grandes villes comme en régions (modernisation des infrastructures, meilleures liaisons entre centres et périphérie, améliorations pour les personnes à mobilité réduite, etc.), qu'il faut **une meilleure intégration des différents modes de transport** (plus grande coordination entre autobus, métro, trains régionaux (cas de Casablanca, Rabat et Salé), mais aussi avec les autres formes collectives de transport comme les autobus pour personnes à mobilité réduite, les mini-bus ou les taxis collectifs) et des mécanismes administratifs (répartition régionale et provinciale et communale) et enfin, qu'il faut **mettre le transport en commun au centre d'activités négligées** (aménagement du territoire, accès aux milieux de travail ...).

Figure 17 : Composantes d'une Stratégie des Transports Urbains



Un certain nombre d'actions sont à prévoir dans ce sens :

- Au niveau de la planification urbaine: il est aujourd'hui indispensable de généraliser l'élaboration et actualisation des Plans de Déplacements Urbain PDU en parfaite cohérence avec les SDAU

- La mise en place des structures en charge de suivi et Coordination de la mise en œuvre des PDU
- Elaboration des études spécifiques: politique de tarification, financements des DU, évaluations économiques de projets, etc.
- En ce qui concerne la gestion des transports publics urbains, il faut opter pour une définition exacte de la commande publique : définition de la structure et de l'offre des réseaux de transport publics, contractualisation, gestion des contrats, suivi de la bonne réalisation du service...
- La mise en place des systèmes d'information sur les DU: information gestion de bases de données sur les DU (offre, demande, performances), post-évaluation des projets/politiques, diffusion des informations
- Élaboration et mise en œuvre des plans de circulation
- Élaboration et mise en œuvre d'une politique de stationnement
- Coordination avec les structures de gestion des déplacements urbains
- Exploitation et gestion des équipements de signalisation, de la régulation des feux, des aménagements de sécurité routière
- Une Priorité aux Transports en commun dans les plans de déplacements urbains :
 - Conception du réseau(les lignes / les fréquences)
 - Organisation spatiale et temporelle
 - Hiérarchisation du réseau et Coordination inter modes
 - Définition des modes en fonction de la demande
 - Priorités de circulation aux transports publics
 - Politique tarifaire et financement
 - Mode de gestion et nombre d'opérateurs
 - Programmation/Mise en œuvre/suivi et évaluation
- L'amélioration de la gestion des Taxis

- Taxis urbains: étendre le service au périmètre de l'agglomération, contrôle de la réglementation, incitation: offre organisée
 - Grands Taxis: gestion plus rigoureuse de l'offre: attrition, périmètre d'exercice: tendre une spécialisation géographique : centre-périphérie lointaine rive non desservie par TC
 - Contrôle du respect de la réglementation et de la tarification
 - Coordination de l'offre additionnelle avec les nouvelles structures de gestion des transports urbains
- Moderniser le cadre législatif et réglementaire des grands taxis

Conclusion du chapitre IV:

L'environnement urbain a pendant longtemps, été conçu par des aménageurs qui n'ont considéré son usage que par des adultes jeunes et de taille moyenne ou encore des populations motorisées et ayant l'aisance d'accéder à la voiture particulière. Cette approche normalisatrice s'est souvent traduite par des barrières architecturales pour les Personnes à Mobilité Réduite ou encore à forcer des populations entières à réduire leurs déplacements. De même l'extension de la ville pose de plus en plus des restrictions aux déplacements collectifs des ménages, limitant ainsi la mobilité des femmes accompagnées de leurs enfants surtout le soir.

Les actions sur l'environnement pour atteindre l'accessibilité physique de la ville, doivent ainsi porter sur :

- Les systèmes de transports publics, avec leurs deux composantes – les véhicules et leurs infrastructures. Les usagers – voyageurs doivent pouvoir monter dans le véhicule et en descendre, y circuler, éventuellement lorsqu'il est en mouvement, s'asseoir et se relever d'un siège, valider un titre de transport et, le cas échéant, actionner la demande d'arrêt et l'ouverture de porte. Toutes ces actions mobilisent les capacités motrices des voyageurs. Ils doivent pouvoir saisir l'information sur la direction, le paiement du voyage, leur arrêt de destination. Ces actions mobilisent les capacités sensorielles, intellectuelles et de communication. Par ailleurs, dans les gares, stations de bus, métro ou de tramway, dans les centres d'échanges, les voyageurs doivent pouvoir cheminer, s'orienter, s'informer et communiquer ; autant d'actions qui mettent en jeu leurs capacités motrices, sensorielles, intellectuelles et de communication.

- Les espaces publics et la voirie où s'effectue le cheminement piétonnier. Les abaissés de trottoirs pour traverser la chaussée, la largeur de passage, la qualité des revêtements concernent en premier lieu les personnes ayant des difficultés motrices, les utilisateurs de fauteuils roulants et les personnes temporairement handicapées par des bagages, des chariots à

provisions ou des poussettes. Les mobiliers urbains, tels que panneaux de signalisation ou publicitaires, les barrières et les poubelles, doivent pouvoir être repérés par les personnes déficientes visuelles. La signalétique quant à elle, doit être lisible, claire et cohérente, et doit pouvoir être comprise facilement, même par des personnes ayant des difficultés d'orientation ou de compréhension. Sur un plan général, même si leur objet n'est pas spécifiquement destiné aux personnes à mobilité réduite, l'ambiance dégagée par l'aménagement et la qualité de son éclairage jouent sur la sécurité ou le sentiment d'insécurité, au point d'en faire des lieux plus ou moins accessibles pour celles qui ne peuvent réagir aussi vite à des situations de risque ou d'agression que les autres.

Chapitre V : Les inégalités de mobilité dans la ville de Laâyoune

Introduction chapitre V

Le développement des villes, lié à leur croissance démographique et à leur rôle de centres d'activité multiplie les relations et les contacts tant à l'intérieur de la cité qu'à l'extérieur, et exige donc des moyens de communication adaptés à un flux d'échanges sans cesse croissant ; d'où la nécessité de définir une politique des transports rendue indispensable par le caractère structurant des axes de transport eux-mêmes ; par ailleurs, les problèmes nés de la prolifération de l'automobile poussent à faire la part des transports en commun et de véhicules particuliers.

Les déplacements urbains sont aujourd'hui largement assurés par la voiture particulière. Le succès croissant de ce mode repose sur ses avantages incontestables au niveau individuel, puisqu'il permet, en principe, d'assurer en porte à porte et 24 h / 24 les déplacements habituels de toute personne possédant une voiture et un permis de conduire.

En contrepartie et parce qu'elle tend à se généraliser, cette évolution pose de multiples problèmes qui conduisent de plus en plus les autorités responsables à réagir en proposant des systèmes complémentaires pour assurer une partie des déplacements urbains dans des conditions plus favorables à l'environnement.

La ville de Laâyoune est une ville moyenne en plein expansion urbaine et démographique et constitue un pôle urbain attractif pour la population mais aussi pour les activités économiques, les dernières années ont été marquées par l'essor urbain de cette ville, surtout avec l'éradication de l'habitat insalubre, qui a entraîné la prolifération d'une population défavorisée aux périphéries de la ville, entraînant ainsi l'accès à l'habitat non salubre mais l'accessibilité en difficulté aux différentes

structures et centres d'intérêts de la ville (axes commerciaux, établissements de santé, écoles, marchés, administrations...). Cette situation se qualifie de « génératrice d'inégalités spatiales » au sein de la même ville, malgré le fait que l'idée au départ était de réduire les inégalités sociales constatées en matière d'habitat, du fait que la même population se trouve contrainte de se déplacer, avec des coûts additionnels ou dans des conditions défavorables.

Le présent chapitre présentera l'évolution récente de l'étalement urbain de cette ville, il étudiera, ensuite les transports urbains dans cette ville en mettant l'accent sur la population que l'on a qualifiée de « défavorisée », nous présenterons enfin, à l'aide d'un travail propre quelque résultats et orientations pour améliorer l'accessibilité de tous les citoyens, d'une façon plus équitable, aux aménités de la ville sans que les perdants ne s'enfoncent dans leurs situations de défavorisés et permettant d'améliorer le cadre de vie de l'ensemble de la population de la ville de Laâyoune.

Il existe entre aménagement du territoire et transport des liens étroits de manière les percevoir simultanément non plus l'un à côté de l'autre mais l'un dans l'autre constituant un tout cohérent. L'aménagement est une approche spatiale transversale examinée verticalement par les transports. C'est pour répondre à des besoins de déplacements induits par une certaine répartition des hommes et des activités que des moyens de transport sont mis en œuvre contribuant ainsi à définir les structures de la ville à préfigurer le dynamisme de son évolution.

La vie urbaine demande des facilités pour la convivialité ce qui implique des espaces de qualité en quantité suffisante. Par qualité on entendra la sécurité et l'aisance des déplacements, le contrôle de l'environnement sonore, en particulier pour la communication, l'aspect visuel et allocatif, des surfaces pour les activités variées.

La dynamique des systèmes urbains se traduit par un besoin de réseaux et de modes de transport de plus en plus performants en termes de vitesse, de desserte, de confort, mais bien souvent plus coûteux pour les ménages. Certes, le caractère soutenable de modèles urbains fondés sur « l'automobilité » est de plus en plus remis en question et de nouvelles formes de mobilité et d'usage de l'espace apparaissent, notamment dans les villes-centre.

Mais, dans les schémas actuels de fonctionnement des systèmes urbains, les modes de transport les plus flexibles, comme la voiture, demeurent encore très valorisés. A l'opposé, le recours à des modes de transport moins souples ou plus lents, tels que la marche à pied comme seul mode de transport disponible pour assurer la mobilité quotidienne (tel qu'il peut être observé dans certaines villes du Sud et dans certains quartiers pauvres de villes marocaines), rétrécit les espaces urbains pouvant être investis. Dans un contexte où le choix de localisation résidentielle est en partie contraint, les mobilités les plus nécessaires, les plus coûteuses, ne sont pas nécessairement le fait des individus les mieux dotés en ressources économiques, sociales ou culturelles. Les pratiques de mobilité peuvent elles aussi contribuer à une polarisation sociale de l'espace et la ségrégation spatiale.

Il est nécessaire de compléter (ou initier) l'analyse sur la mobilité et les déplacements par une étude sur la localisation des populations et activités dans la ville, de façon à cibler les demandes et attentes pour combler les déficits et réduire les inégalités spatiales dans l'optique d'une mixité sociale.

Section I : présentation de l'espace Urbain de Laâyoune

La ville de Laâyoune (El Aaiún ou El Ayoun), littéralement : « les sources ») est la ville la plus importante du Sahara Marocain. Elle est située au bord de l'Atlantique, à 600 km au sud d'Agadir et se situe au cœur de la région Laâyoune –Boujdour Sakia Al Hamra. Elle en est la capitale et compte près de 215.000 habitants en 2010 selon les projections démographiques du HCP.

Figure 18 : **Evolution de la population dans la ville de Laâyoune:**

Année	Habitants
1982 (recensement)	93 875
1994 (recensement)	136 950
1999 (estimation projections démographiques HCP)	169 000
2004 (recensement)	183 691
2006 (estimation projections démographiques HCP)	195 070
2010 (estimation projections démographiques HCP)	213 245

C'est une ville récente, située au bord du fleuve de Sakia Hamra, fondée par les Espagnols en 1932, Laâyoune fut à l'origine une grande oasis sur l'oued Sakia el Hamra (fleuve mythique auquel J.M.Le Clézio fait référence dans 'Désert') qui traverse le Sahara marocain d'Est en Ouest.

C'est aujourd'hui la capitale provinciale du Sahara Marocain et un important centre administratif et minier.

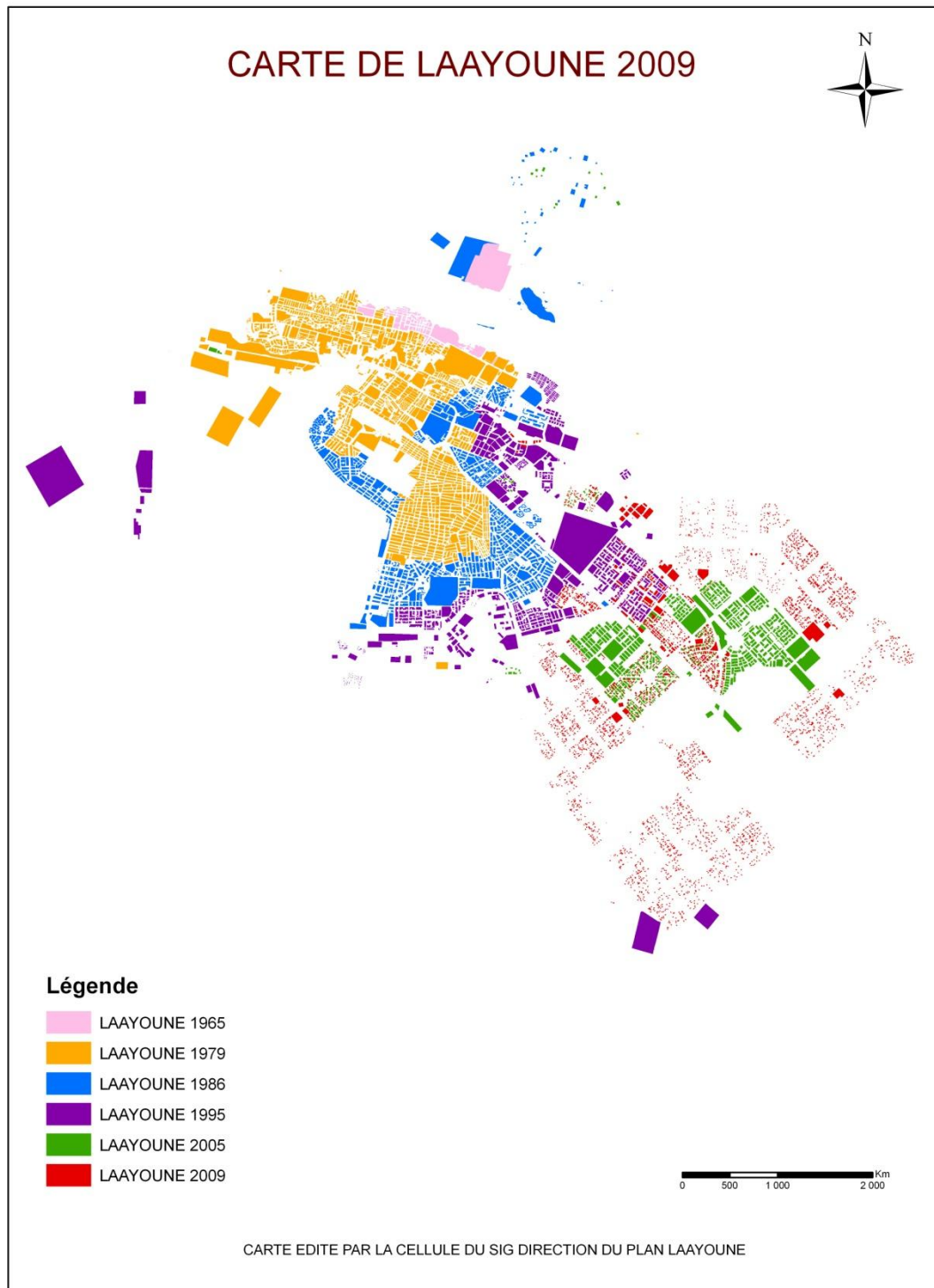
Ville en pleine expansion, Laâyoune présente une place centrale majestueuse, bordée d'échoppes d'artisans bijoutiers sahraouis. Les bâtiments ont été conçus dans un style moderne respectant l'architecture saharienne classique. De la place

partent des rues rectilignes le long desquelles sont bâties des maisons généralement basses, le plus souvent coiffées de coupoles. Le vieux quartier, dans la partie basse de la ville, avec sa cathédrale et son ancien Parador, témoigne du passé espagnol.

I. Une croissance urbaine sans précédente : urbanisation galopante

La ville de Laâyoune a connu ces trente dernières années un accroissement démographique significatif. En effet, elle est passée de 93.875 habitants en 1982 à près de 195.070 habitants en 2006 soit un doublement en moins de 25 ans. Il est donc possible d'employer le terme d'explosion démographique. Ce phénomène s'illustre par un développement urbain très fort touchant le centre historique (selon un axe Est sud, en référence à la route Es smara.

Figure 19: évolution du périmètre urbain de Laâyoune entre 1965 et 2009



S'il est un secteur qui a connu de grandes transformations dans les villes sahariennes, c'est bien celui du processus d'urbanisation. En effet un vaste programme de construction de logements a été réalisé depuis 1975, il a donné lieu

aujourd'hui, à des unités d'habitation structurant d'une façon harmonieuse les espaces urbains.

En 1976, un premier programme a été lancé dans cette voie : Il a permis la résorption de quartiers de bidonvilles en particulier à Laâyoune où 400 familles ont été relogées à Hay Al Qassam; ce nouveau quartier offre toutes les qualités du confort urbain (électricité, eau, assainissement, voirie).

Ainsi, le souci des pouvoirs publics de venir en aide aux catégories de populations modestes ou défavorisées a été illustré par la mise en place de nouveaux programmes. Deux actions doivent être soulignées dans ce domaine: d'une part, la construction de logements sociaux en nombre suffisant pour atténuer le déficit encore existant du parc de logements suite à une forte croissance démographique; d'autre part, la réalisation de lotissements afin d'encourager les bénéficiaires à construire eux mêmes leur propre habitation.

En intervenant d'une manière déterminé et massive dans le secteur du bâtiment, et en particulier dans celui de l'habitat, l'Etat à conjugué ses effort avec ceux du secteur privé par la création d'entreprises locales qui ont œuvrées efficacement à la création d'un nouveau cadre de vie dans les cités sahariennes. Le nombre total des logements se chiffre en 2004 à 52.372 logement sur l'ensemble de la province, dont 15,7% était vides (soit 8.239 logement). Les 3/4 de ce parc de logement est construit dans une période postérieure à 1975. Le département de l'habitat a pris part à l'effort national de développement des Provinces sahariennes en réalisant un programme d'urgence dont la contenance s'élève à 2.847 logements et 2.305 lots viabilisés destinés à répondre aux besoins pressants en logements du essentiellement au déficit hérité de l'Ere coloniale et à la sédentarisation de la population nomade.

La ville de Laâyoune comptait donc en 2004, 45.189 logements dont 7.262 considérés comme vacants et 548 logements secondaires ou saisonniers. Cette situation a connu depuis 2004 une dynamique accélérée. En effet l'opération de recasement de la population des camps d'unité et l'ouverture de nouvelles zones résidentielles a crée une accélération du mouvement des constructions comme le montre la carte ci dessus. De ce fait deux nouvelles villes ont vu le jour il s'agit de la ville 25 mars à l'est d'une superficie de 226 Ha, et Al Wifaq au sud avec une

superficie de 415Ha, en plus de la ville de AlWahda d'une superficie de 101 Ha d'une surface totale de 742 Ha pour les trois projet dont le taux de réalisation dépasse 80% à la fin 2009, pour AlWahda, 70% pour AlWifaq et avoisine 50% pour 25Mars. Une autre opération est prévue pour 2010 intitulé lotissement Ennajah pour 2.000 lots.

La ville de Laâyoune domine cette activité par sa position de métropole régionale concentrant près de 80% de la population urbaine locale. L'évolution de Laâyoune se caractérise aussi par une urbanisation galopante due à l'arrivée d'une très grande quantité de migrants, qui viennent chercher un travail et de meilleures conditions de vie. Ce phénomène a engendré et continue d'engendrer une expansion considérable de l'espace urbain. Il a existé et existe encore (malgré la mise en œuvre du programme Ville Sans Bidonville), une quantité importante de formes d'habitat « irrégulières » parfois situées dans des zones à risque, insalubres et reculées. Par ailleurs, il convient de préciser que la croissance démographique et urbaine de Laâyoune s'explique, dans un premier temps, par les fortes poussées migratoires en provenance des autres provinces, mais également par la pression émanant de l'avènement des populations en provenance de la Mauritanie dans le cadre des activités commerciales.

II. Une gestion de la planification urbaine tardive

Au lendemain de sa récupération, la province de Laâyoune a été induite dans une grande dynamique socio économique perceptible au niveau de plusieurs secteurs notamment sur le plan spatial .Elle est devenue une vraie métropole dépassant 230.000 habitants.

Avec cet accroissement démographique, le besoin en documents d'urbanisme et en structures adéquates est devenu impérieux. Afin d'y répondre, plusieurs efforts ont été consentis notamment avec la création de l'Agence Urbaine de Laâyoune qui s'est assigné comme mission :

1. La couverture de toutes les agglomérations urbaines et la majorité des composantes rurales de la province en documents d'urbanisme appropriés, il s'agit de :
 - * Homologation du S.D.A.U de Laâyoune, Laâyoune plage qui couvre laâyoune, EL Marsa et Foum EL Oued, publié au B.O n° 5193 du 08 mars

2004

- * Encadrement, suivi de l'étude, achèvement et homologation des plans d'aménagement de Laâyoune, d'EL Marsa, de Tarfaya, du centre délimité de Foug EL oued, de la bande touristique balnéaire située sur la route côtière reliant EL Marsa à Foug EL Oued et du plan d'aménagement d'Akhfenir.
 - * Encadrement, parachèvement et suivi des plans de développement des communes de Tah, de D'cheira, d'EL Haggounia et de Boucraâ.
2. Contribution à la promotion de l'investissement par la réalisation des études sur les secteurs porteurs et par la sensibilisation et l'orientation des activités de la commission provinciale d'investissement.
 3. L'amélioration de la qualité du cadre bâti des pôles urbains de la Province.

Figure 20 : Schéma urbain d'aménagement : ville de Laâyoune

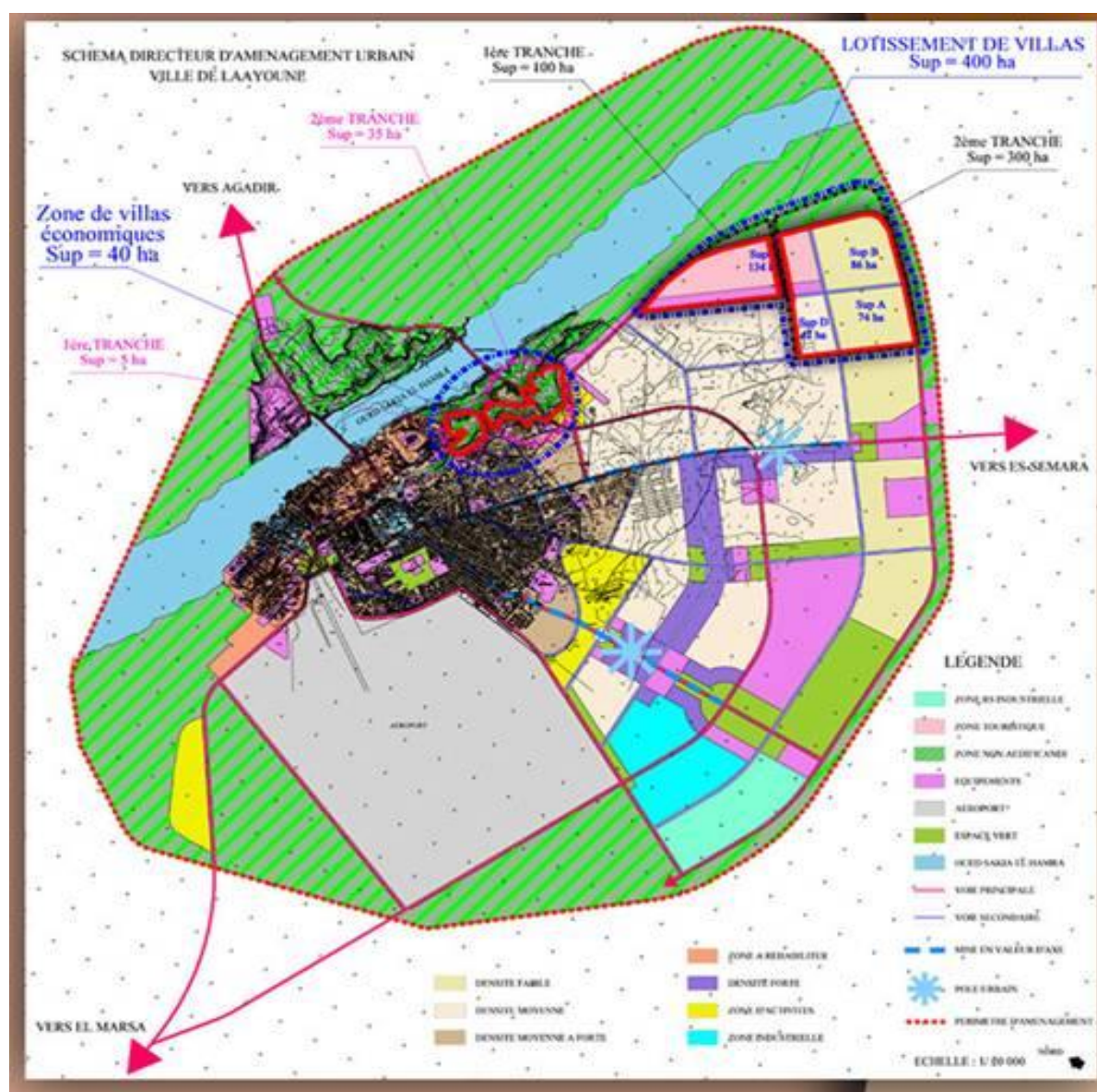


Tableau 9 : Projet d'habitat en cours de réalisation et en cours d'autorisation

Projet	Nature des travaux	superficie	Nbre de lots	Avancement des travaux	Localité
Madinat alwahda 2eme tranche	Lotissement Zap	101	3 150	Travaux en cours	Lâayoune
Madinat alwifak	Lotissement Zap	415	10 756	Travaux en cours	Lâayoune
Madinat 25 Mars	Lotissement Zap	226	7 331	Travaux en cours	Lâayoune

Tout d'abord, il est en effet possible de constater une explosion démographique entraînant inévitablement une explosion urbaine. Il existe ainsi un « éclatement de la ville,... pas seulement un éclatement physique et territorial, mais aussi d'une vision et d'une conscience de la ville qui a été marquée ces dernières décennies par une représentation un peu limitée du territoire et de l'appartenance ». Le développement de Laâyoune a engendré la juxtaposition de deux et même trois villes que tout oppose ou presque.

- L'ancienne médina formée par les quartiers du bas de la ville (Al Qassam, Fidae, Hassani, Mohamadi et Al Massira)
- centre de la ville (Ismaili, Assaada, Khat Ramla I et II, Q .Administratif) marqué par la forte concentration des activités administratives servicielle et commerciale, mais aussi marqué par l'existence de deux mode d'habitat ancien et moderne
- les autres espaces résidentielles qui couvrent le reste de la ville surtout avec l'émergence du boulevard Es Smara ou route d'Es Smara comme axe principal de l'étalement urbain pour la ville toute entière.
- Les nouveaux espace de l'extension de la ville 25 Mars et Alwifaq qui constituent avec l'ensemble la future métropole.

Il est nécessaire de dire que le seuil prévu pour la taille de la population et de 350.000 Hab. En outre, il est possible de remarquer, à Laâyoune, un panel d'interventions et des pratiques envisageables et réalisables à travers les politiques d'habitat de l'Etat. Il est vrai que le secteur public s'est fortement investi dans la création de nombreuses formes d'habitats. Ces opérations d'urbanisme peuvent être observées aussi bien dans la zone Est de la dans la zone sud. Néanmoins, la quasi totalité de l'actuelle Laâyoune a été réalisée par le biais d'opérations d'aménagements publics. L'effort des particuliers se limitait uniquement à la réhabilitation ou le réaménagement des constructions qui est généralement fait d'une façon irrégulière.

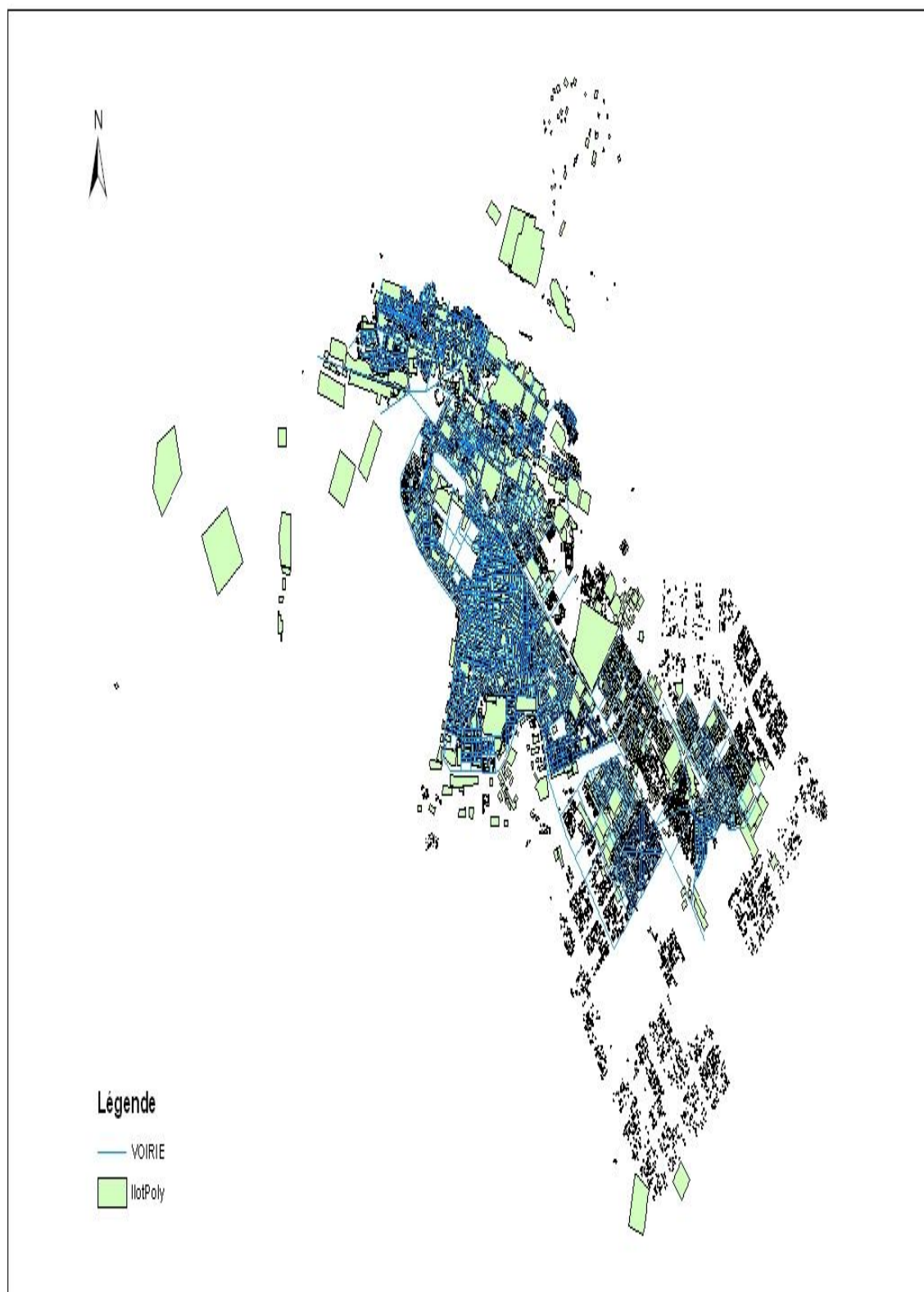
Section II : la gestion de l'offre des transports urbains et des déplacements urbains

L'urbanisation a naturellement tendance à se faire à partir des voies de communications dont la hiérarchie reflète le rôle : la voirie primaire relie les différentes parties de l'agglomération et assure les liaisons inter quartiers ; la voirie secondaire, branchée sur la première, permet la desserte des îlots au sein du quartier ; enfin, la voirie tertiaire donne accès aux habitations elles-mêmes. Seule la voirie primaire joue un rôle véritablement structurant au niveau de l'agglomération.

I- La population défavorisée l'accessibilité au centre de la ville et la connexion à la voirie :

Dans la ville de Laâyoune tout a été pensé sauf la gestion des déplacements urbains, ainsi au niveau de la voirie primaire caractérisé par l'axe de l'Avenue de la Mecque – route d'Es-Smara n'a pas pu jouer de rôle structurant assurant ainsi une liaison entre différents quartiers même si il reste l'axe principal de la ville. En effet le périmètre urbain de la ville est caractérisé par l'absence de la voirie secondaire surtout pour tous les quartiers et ce n'est qu'en 2007, que certains quartier on vu des travaux de chaussée permettant la circulation des véhicules aisément. A l'heure actuelle, encore des quartiers entiers ne sont pas branché à la voirie primaire non plus à la voirie secondaire, aussi des ilots dans les quartiers branchés à la voirie secondaire ne sont pas accessibles par des chemins directs et l'on parle de chemins ou de parcours encore moins de voirie tertiaire comme le montre la figure ci-dessous.

Figure 21: l'état de la voirie de la ville Laâyoune en 2009



La voirie interne de la ville de Dakhla est structurée sur les principaux axes suivants :

- L'axe de l'avenue route d' Es-Smara avenue Mecca qui découpe la ville en deux parties nord et sud
- L'axe du boulevard Hassan II qui traverse la partie sud desservant la zone de l'ancienne medina et les quartiers anciens de la ville
- L'axe du boulevard Driss I (appelé communément Boucraâ) – Skikima qui constitue le principal axe commercial de la ville
- Axe de l'avenue Al-Hizam (la ceinture) qui représente une rocade desservant le quartier industriel et les quartiers d' Al Wahda I et II et quartier de Al Qods et reliant l'avenue route d'Es-Smara
- D'autres axes sont parallèles tel que avenue 24 Février – My Ismail pour le quartier Saâda, et l'axe Zerkouni – Al Qods pour le quartier My Rachid



Figure 21 bis : voirie de la ville montrée par l'image satellitaire de la ville Laâyoune

La trame de la voirie urbaine, d'orientation globale ouest – est, est imposée par la configuration étirée de la ville limitée au nord par le fleuve Oued Sakia Hamra est au nord ouest par l'ensablement et le fameux couloir des sables appelé communément par Dhraâ (le bras), cette trame définit les contours de la morphologie urbaine et marque l'orientation des axes routier reliant les nouvelles extensions urbaines au noyau urbain central représenté par l'axe avenue Mecca – Avenue Boucraâ (Driss I), tout en desservant la majorité des grands équipements collectifs. Malgré sa densité le maillage en place n'arrive pas à assurer un bon accès entre la totalité des zones urbanisées et en particulier le sud est au centre ouest, à l'exception de la zone centrale, le revêtement du réseau de voirie de desserte locale est limité. A l'intérieur des lotissements, les chaussées ne sont pas revêtues ou elles sont dégradées sous l'effet des chantiers de constructions en cours.

Généralement, on ne relève pas de difficultés particulières de circulations ni d'encombrement de la voirie, sauf dans l'axe Driss I – Skikima le soir surtout que l'approvisionnement en achats s'effectue principalement dans cet axe le soir. Toutefois, on souligne l'absence des pistes cyclables et une certaine insuffisance de cheminement des piétons en général et surtout en centre ville dans la mesure où la marche à pied constitue le mode de déplacement prédominant.

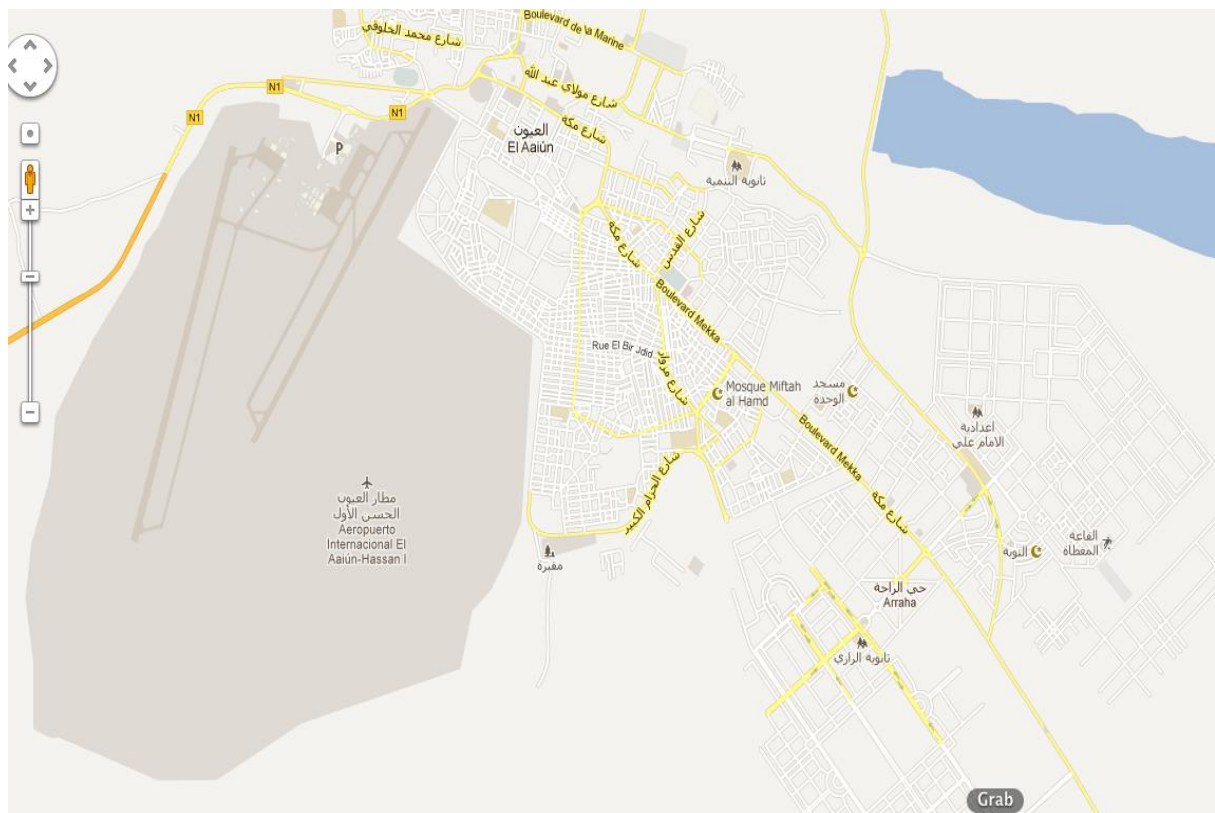
En l'absence de système de transport urbain collectif, l'on retient d'après la consultation des documents urbanistiques et l'enquête niveau de vie des ménages que la grande partie des ménages n'est pas motorisée, moins de 20% des ménages disposent d'un moyen de transport dont plus de la moitié sont des voitures particulières le reste est subdivisé entre vélomoteur et bicyclette avec une faible proportion de ce dernier mode. Le transport en commun comme nous allons le voir plus loin est assuré par les taxi et les minibus informel appelés communément LKWIRATS (petit minibus) à l'origine ils servent de transport de marchandises dans les quartiers urbains mais on les a recouvert et y installé des sièges pour servir de transport des personnes.

Le réseau viaire :

Le système viaire de Laâyoune traduit une option à la fois tendancielle et volontariste. D'une configuration longitudinale, il conforte l'impact doublé du fleuve et du couloir de sable sur la macro forme de la ville. La double contrainte que

représentent ces derniers, semble étirer la structure viaire, elle même continue cette tendance vers le sud est tout en proposant des maille plus grandes. Au nord de la ville le système viaire est radioconcentrique ce schéma est justifié par la limité géographique du fleuve. Tourné vers l'est la configuration radioconcentrique tourne complètement le dos au nord du fleuve seule le pont du barrage sur le fleuve assure la connexion avec la route nationale RN1.

Figure 21 bis 2: le système viaire de la ville Laayoune



Au sud le système viaire soulève également des remarques concernant sa configuration. Il vient, délibérément s'enfermer dans la zone proche de l'aéroport pour s'éclater un peu à l'est la zone industrielle dont l'axe principale desserve la partie sud-est, elle aussi présente une morphologie contraignante pour la circulation des véhicules entravant ainsi la circulation normale des voiture en raison de la présence du mauvais stationnement et l'anarchie des activités professionnelles dans cette zone il faut noter dans ce sens que le stationnement reste peu organisé, la majorité des véhicules se garent le long de la voirie.

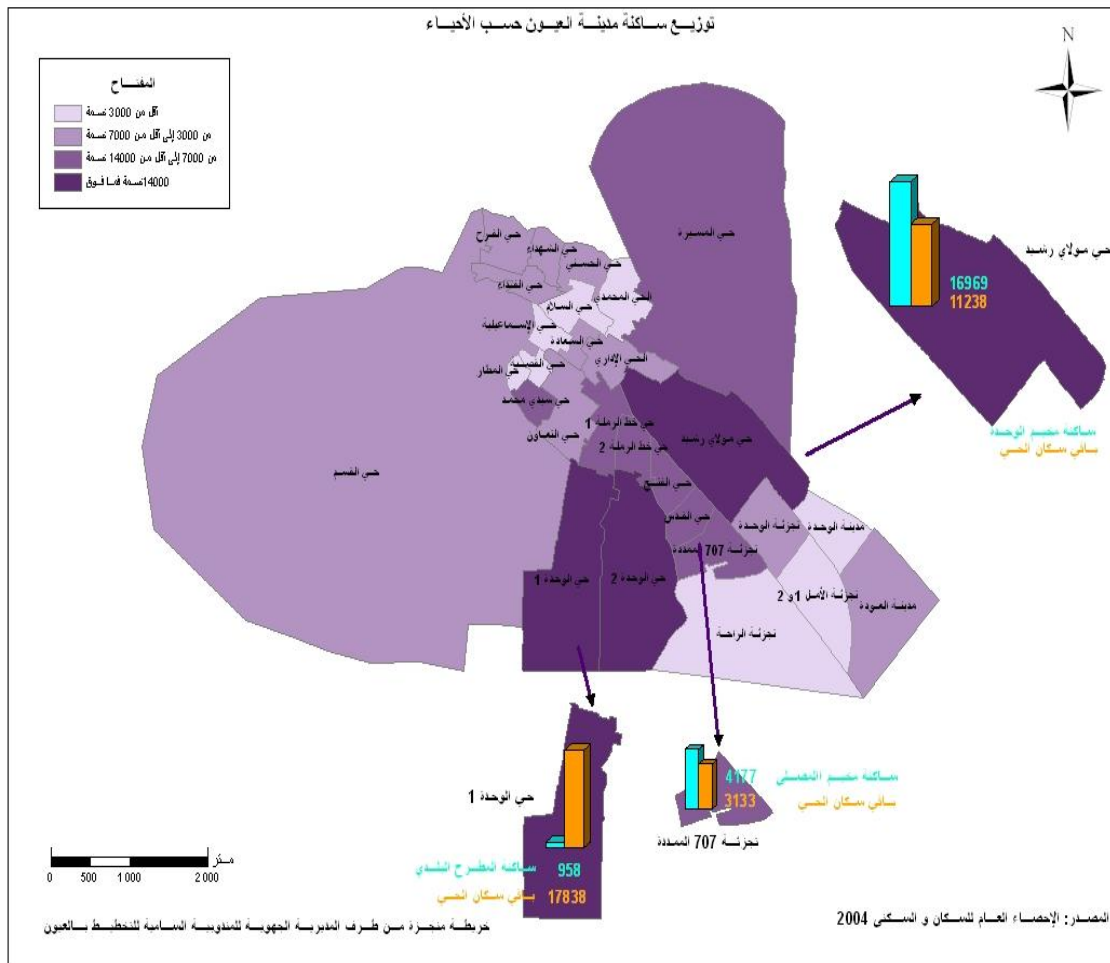
Les grands axes transversaux et longitudinaux, qui auraient pu assurer l'ouverture et la souplesse du système viaire, se terminent tous par des moignons

sous forme de carrefour dans des zones résidentielles denses, de plus Laâyoune contient peu de de voies transversales .

Cette situation est d'autant préoccupante que, pour ces mêmes quartiers non desservis par les voiries primaires et secondaires, la population qui y réside est une population relativement pauvre et présente des caractéristiques sociodémographiques qui la défavorise par rapport à l'ensemble de la population de la ville de Laâyoune, que ce soit au niveau du types d'habitats, analphabétisme, scolarisation féminine activité et équipement de base comme le montre les cartes thématiques ci-dessous.

Le système viaire nécessite tout de même des interventions de mise et o de réaménagement à même d'augmenter ses capacité et de valoriser les possibilité d'amélioration qu'il présente : prolongement des axes structurants, création de voies piétonnes d'animation, requalification de rues commerçantes dans les noyaux anciens, revêtement de voies dans les nouveaux quartiers...

Figure 22: répartition de la population 2004 de Laâyoune selon les quartiers

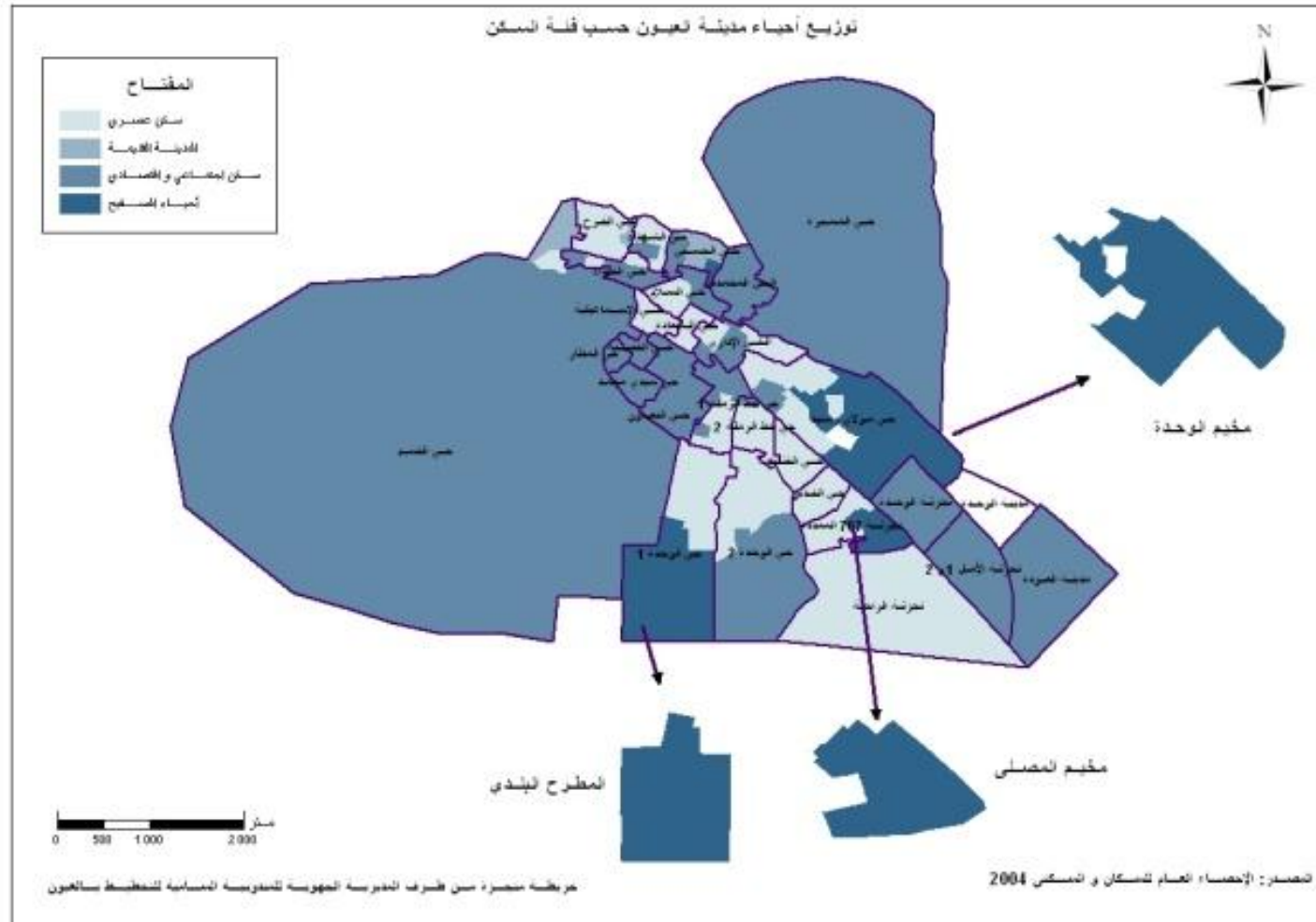


La carte ci-dessus nous révèle la situation de 2004 toutefois il est bien clair que les changements peuvent être visible car le recasement des populations des camps (susmentionné ci-haut) n'a pas amélioré la situation puisque leur installation dans les périphéries de la ville leur a privé d'une accessibilité qui était plus au moins acceptable aux différents services et aménités de la ville. Il s'agit là d'un effectif de la population dépassant 22.000 citoyens, et plus de 4.500 ménage à peu près 10% de la population. Cette population peut être considérée comme défavorisée car elle présente des taux de pauvreté supérieur à la moyenne provinciale, des taux de scolarisation inférieures et taux d'activités inférieures en plus de conditions d'habitats défavorable avant et après opération de recasement (malgré que la situation ait beaucoup amélioré par rapport à 2004)

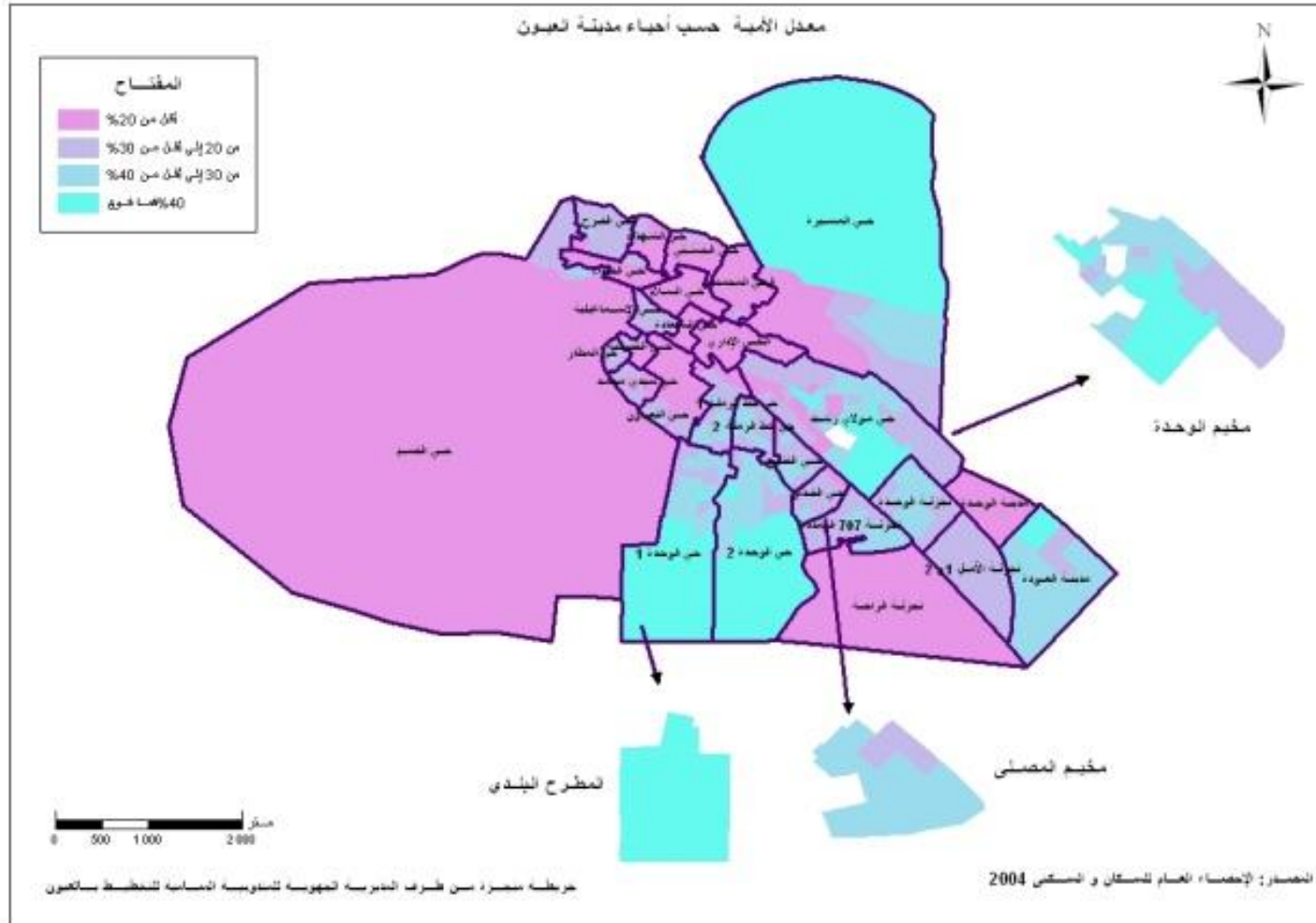
23 – 1 la taille moyenne du ménage selon les quartiers de la ville de Laayoune :



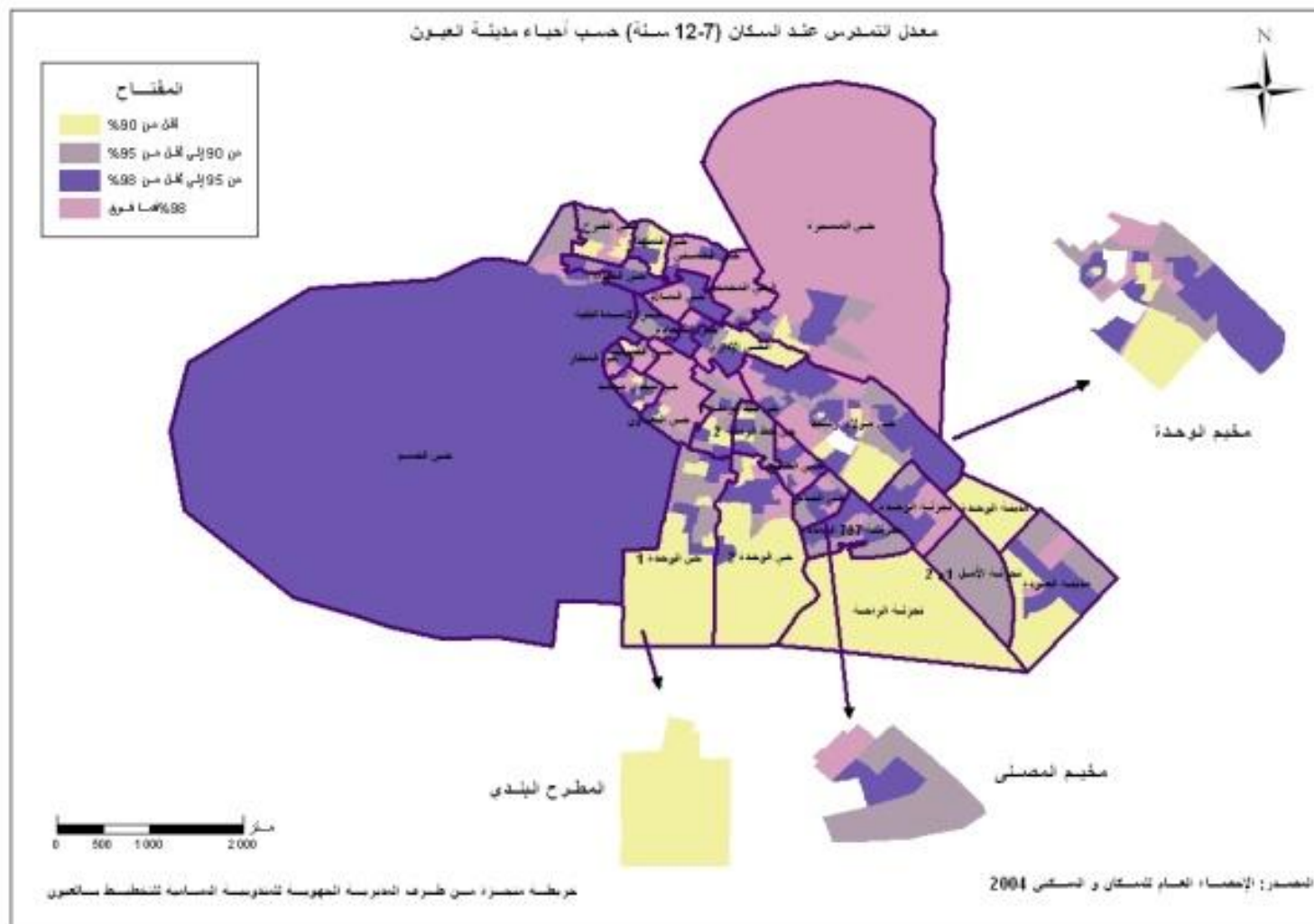
23 – 2 quartiers de Laayoune selon type de logement



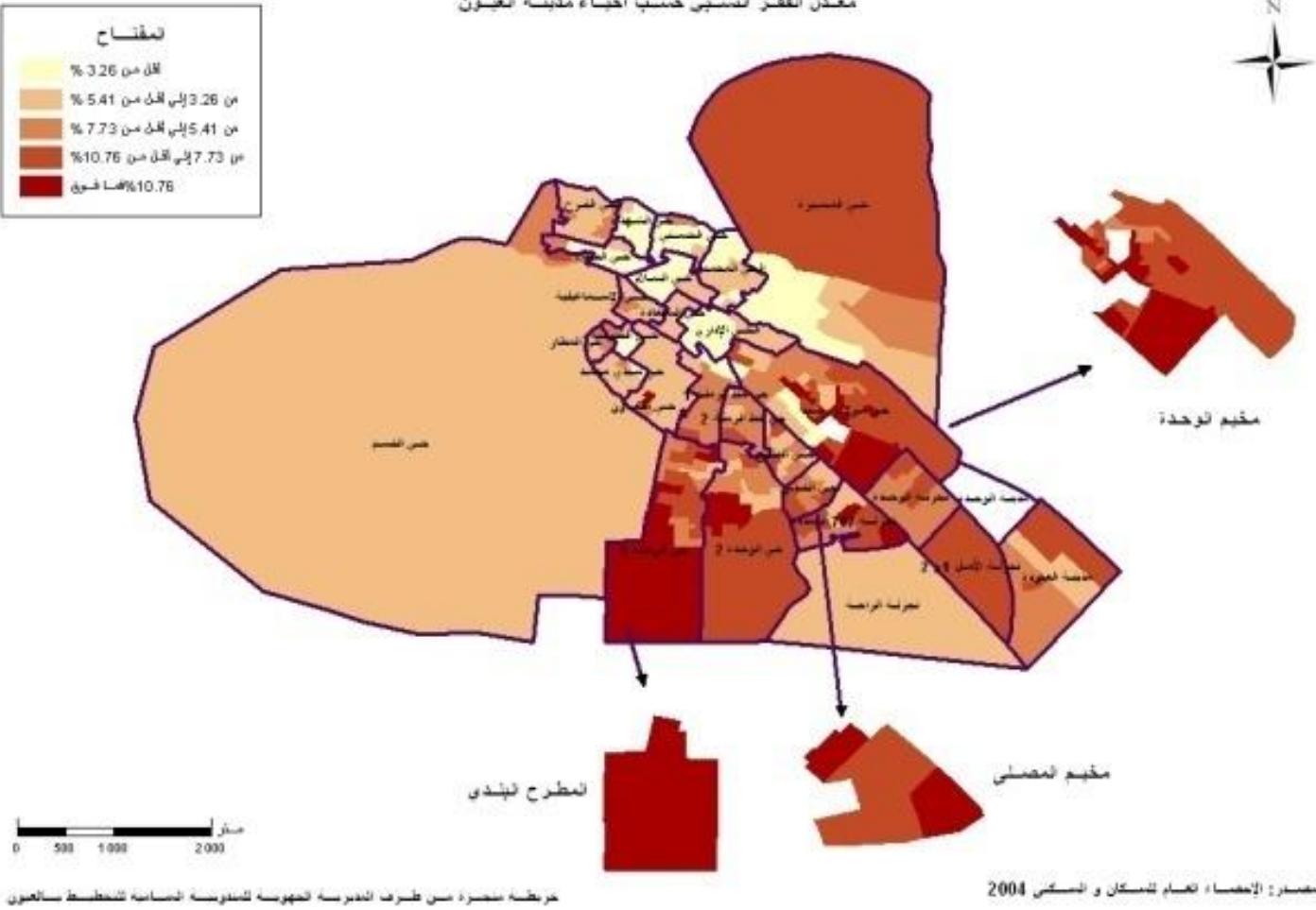
23 – 3 Taux d'analphabétisme selon les quartiers de la ville de Laayoune :



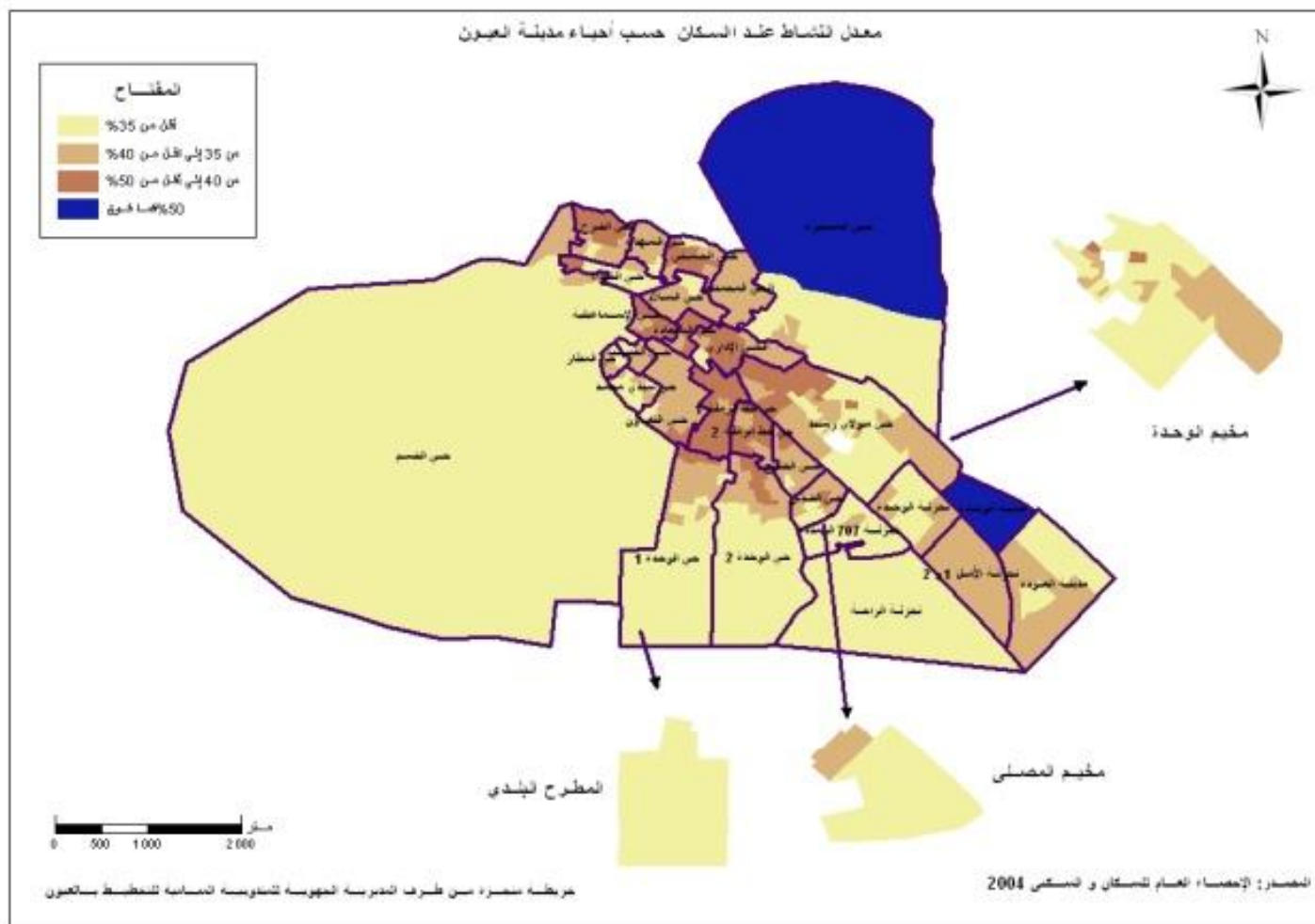
23 – 4 taux de scolarisation des enfants âgés de 7 à 12 ans selon les quartiers de la ville Laayoune



23 - 5 taux de pauvreté selon les quartiers de la ville de Laayoune :



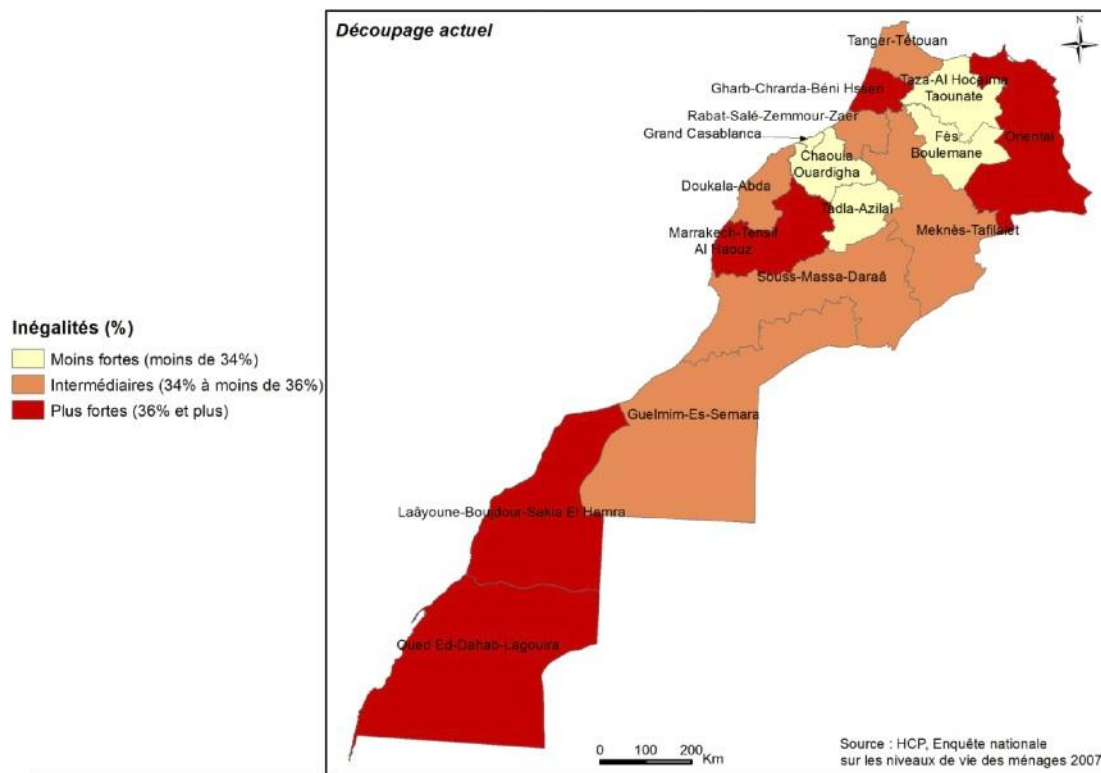
23 – 6 taux d'activité selon les quartiers de la ville de Laâyoune



De ces six cartes ressorts un certain nombre d'éléments essentiels voir déterminants dans notre analyse de la justice sociale ou de l'injustice du système de transport, il convient donc de détailler ces éléments en les relatant à l'apport théorique dans les deux premiers chapitre et en essayant de démontrer la situation des inégalité dans l'accessibilité et aux difficultés rencontrées dans la recherche d'une égalité des chances ou encore en présence à des situations inégales vis à vis les opportunités qu'offre la ville aux population défavorisés par leur localisation forcée dans le périurbains ou dans les quartiers lointains dépourvus des services de base ou moins dotés des structures économiques et non connectés à l'activité économique par un système de transport équitable et efficace.

- L'égalité des ressources : la situation telle que décrite par les caractéristiques socio économiques et démographiques de la population des camps d'unité nouvellement recasées dans les quartiers périurbains de la ville de Laâyoune, laisse entendre des disparités énormes vis à vis le reste de la population avec des talents moindres tel que le montre le taux élevé de l'analphabétisme ou le taux d'activité et avec une taille de ménage proportionnellement élevée par rapport à la moyenne de la municipalité et surtout avec un très faible taux de motorisation et des revenus instable ce qui limite considérablement leur ressources internes et les rend vulnérables aux aléas de la conjoncture économique et fragiles et non concurrents sur le marché du travail ou dans d'autre domaines de l'action sociale ou politique. Les taux de pauvreté élevés dans ces quartiers par rapport à la moyenne de la municipalité démontrent une situation difficile dont vivent les ménages dites défavorisés par une localisation qui accentuent leur sentiments d'exclusion qui, sans doute, trouve son origine dans la situation précaire du ménage avec des ressources naturelles de base faibles

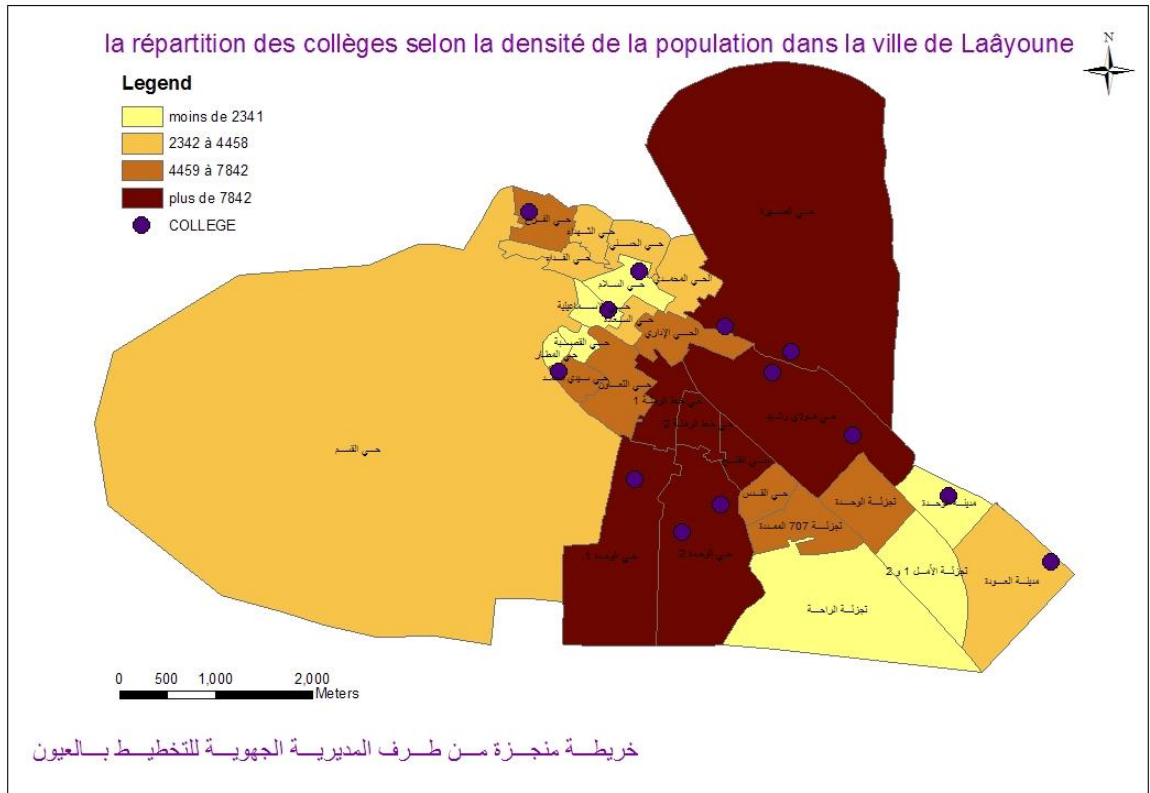
Figure 23- 7 : inégalité dans les dépenses de consommation des ménages mesurée par l'indice GINI



- L'égalité des chances : ne pouvant pas se déplacer aisément suite à l'éloignement par rapport au centre, et en présence d'une offre du système de transport défailante et non accessible à tout le monde, en présence aussi d'une inégale accessibilité à la voiture particulière sans doute en raison de la vulnérabilité économique des ménages doublement défavorisés par la localisation éloignée, en plus des caractéristiques contraignante du système viaire présenté ci-haut, tout ces éléments plaident pour une inégalité des chances de ces population pour améliorer leur situation initialement défavorisée par leur ressources limitées ou leur situation de base décrite comme telle. A tous ces éléments s'ajoute l'éloignement des écoles l'absence des dispensaires, l'éloignement des marché pour l'approvisionnement, la structure des déplacements journaliers, en plus d'autre éléments d'ordre culturels et psychiques qui alimentent ces inégalités des chances pour renforcer la marginalisation et accentuer le sentiment d'isolation chez ces populations de périphéries initialement isolées par le jargon local des

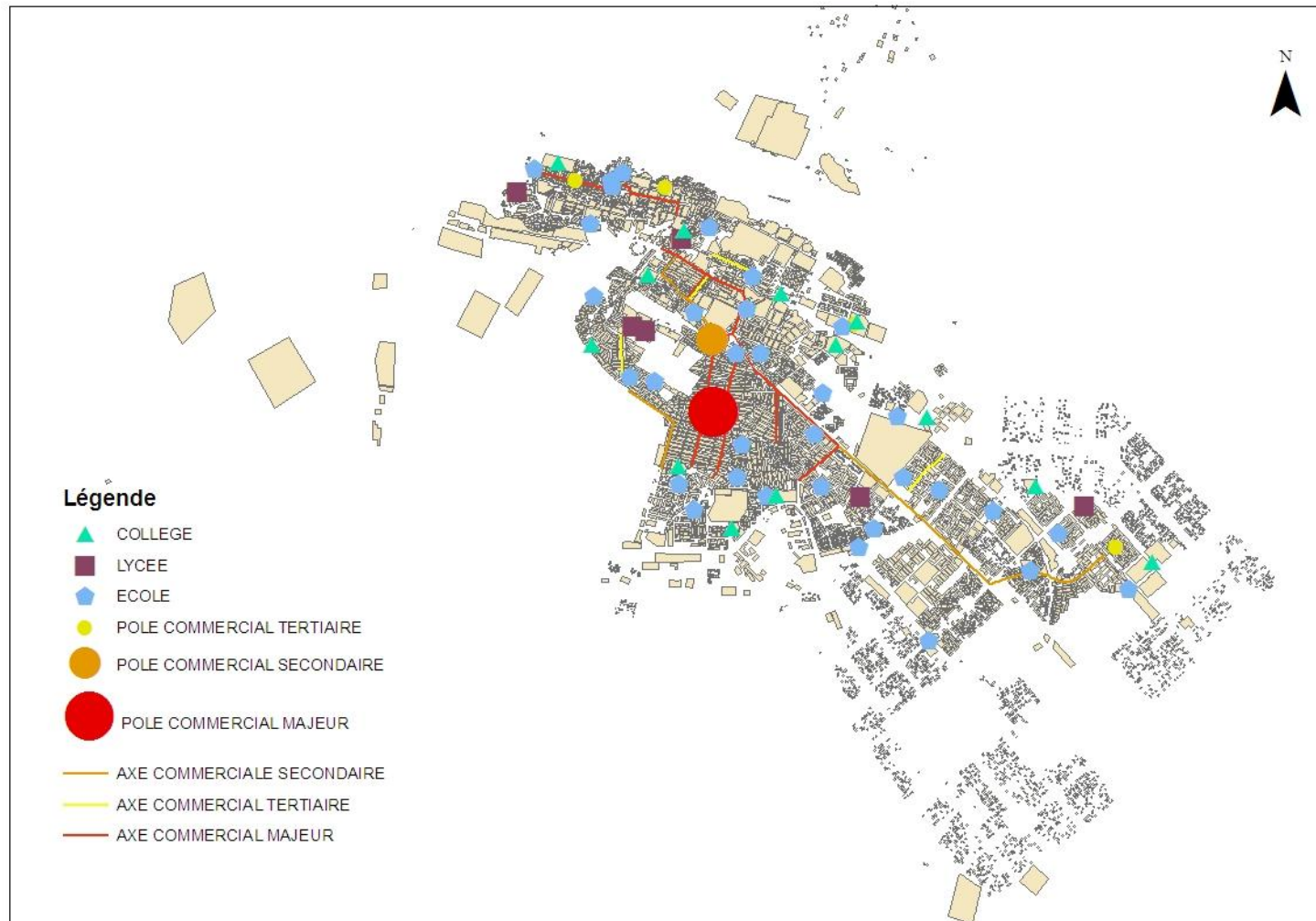
descendants des camps d'unité ce qui signifie habitants de bidonville dans les autres villes.

- L'égalité des opportunités : avec la faiblesse du tissu économique locale et l'éloignement des centres d'activités économiques de la ville Laâyoune (Boucraâ lieu d'exploitation minière du phosphate 100 KM, et El Marsa –le port- lieu d'exploitation halieutique 35 Km) les opportunités d'amélioration des revenus de ces ménages restent limitées aux activités du tertiaire et principalement commerce et réparations or l'éloignement par rapport au centre vient accentuer ces inégalités des opportunités avec la difficulté d'accessibilité marquer par les deux points soulever en haut (les ressources naturels et l'égalité des chances), il semble que les opportunités offertes aux populations défavorisées par la localisation comme par leurs talents et ressources ne sont pas encourageantes quant à l'atténuation des inégalités sociales et spatiales fortement constatées.
- L'égalité de droit : là aussi il est à constaté l'existence d'une défaillance majeure qui concerne aussi bien la conception que la régulation du système de transports urbain et l'absence d'un cadre juridique approprié déterminants avec des lois le régime et la portée des intervenants dans les transports urbains. Ceci est accentué par l'absence d'un cadre légale tel que le plan de déplacements urbains PDU, et le retard de l'homologation des documents urbanistiques SDAU mais aussi le retard dans la programmation et la mise en œuvre des investissements dans les services de base initialement prévus avant l'opération de recasement. En effet, l'exemple de la répartition des établissement d'enseignement et autre structures commerciales et servicielles de la ville montre que, suite à ce recasement la situation s'est aggravée en matière d'accessibilité aux différentes opportunités qu'offre la ville la carte ci-dessous montre l'éloignement par rapport aux école et centre commerciaux de la ville.



Tous ces éléments réunis montrent que le transport conçu à la base comme un bien intermédiaire, donc neutre, devrait répondre positivement à la question de l'injustice ressentie par un système de localisation des activités non équitables associée à une injustice de fait suite à des inégalités sociales de base démontrée par des talents et ressources naturelles insuffisantes ou contrariée par des situation économiques difficiles ou éléments démographiques non prometteur quant à l'ascension sociale escompté par chacun.

Figure 24: localisation des centres et axes commerciaux ainsi que le parc des établissements d'enseignement de Laâyoune



II- Caractéristiques de l'offre des transports en commun

La même population défavorisée, dont les caractéristiques ont été montrées ci-dessus, se trouve moins desservie par les moyens de transports en commun du fait de la non disponibilité de la voirie et de l'éloignement par rapport au centre ville ce qui n'encourage pas les taxis (seul moyen de transport en commun réglementaire) et légitime l'existence d'un moyen informel celui des minibus qui, opèrent dans ces secteurs, sans qu'ils puissent satisfaire la totalité des demandes. Pour les taxis leur nombre est relativement réduit par rapport à la population et au périmètre urbain, uniquement 292 taxis opèrent dans le périmètre urbain de la ville de Laâyoune, ce qui ne permet pas de gérer d'une façon optimale ou du moins acceptable les flux des déplacements urbains en heures de pointes surtout que la moyenne des déplacements pour les citoyens de Laâyoune est élevée par rapport à la moyenne observée pour des villes similaires.

Tableau 10: Analyse interne du secteur des transports en commun à Laâyoune

Eléments d'analyse	Forces	faiblesses
Offre	- Omniprésence de la Demande - Nombre toujours croissant des minibus - Coût peu élevé	- Fonctionnement anarchique - Mauvaise conduite - Non-respect du code de la route
Technologie	-plus d'éléments de divertissement	- Détérioration et précarité du matériel
Logistique		- Difficulté d'accès (état de la voirie)

Source : analyse effectuée par nos soins à partir des informations collectées auprès des autorités de tutelle

Tableau 11: Analyse externe du secteur des transports en commun à Laâyoune

Opportunités	Menaces
- secteur en pleine expansion - baisse du prix du carburant - nouveau plan d'urbanisation - Nouveaux points de stationnement	- manque d'infrastructures - Absence d'un réseau métropolitain

Source : analyse effectuée par nos soins à partir des informations collectées auprès des autorités de tutelle

En poussant l'analyse plus loin un certain nombre de défaillances ont été révélées par les autorités de tutelle mais aussi par les usagers il s'agit de :

- Beaucoup trop d'embouteillages à cause de Mauvaise gestion des voies de circulation
- surcharge due à ce que beaucoup de personnes désireuses de prendre un taxi
- Agressions très récurrentes dans le taxi et la présence d'une insécurité grandissante
- Détérioration, vieillesse et insalubrité de certaines voitures (rouille, portière sans poignée,...) suite au double comportement d'une part des clients, qui salissent, détérioration normale progressive des biens, et d'autre part des conducteurs à cause du mauvais entretien sous la prétention du coût élevé des éléments requis
- Manque de confort dans certains taxis (même quand il fait très chaud, pas de climatisation, les vitres ne se baissent pas, etc.)
- Politique de prix assez incertaine : Les chauffeurs fixent parfois le prix en fonction de la distance
- Non-réglementation de la plupart des minibus (pas permis de confiance, assurance)
- Certains passagers ne payent pas correctement (malhonnêteté et mauvaise foi de quelques clients)

De leur part les offreurs plaignent de plusieurs éléments qui paraissent raisonnables :

- Manque de routes du au non achèvement des opérations d'aménagements des nouveaux quartiers et le manque de coordination des pouvoirs publics.
- Pas assez de signaux pour régulariser la circulation (panneaux, feux de signalisation, passages cloutés).
- Inexistence des voies cyclables ce qui entrave la circulation en cas d'existence des deux roues.
- Non-réglementation des minibus et de certains taxis (pas de badge, complexité de la démarche administrative qui s'étalent sur une longue période).
- Fréquente confrontation aux policiers et agents de circulation ;

- Incompétences des syndicats et existence des pratiques de Mauvaise foi et manque de moyens financiers.
- Prix du carburant bien qu'il soit subventionné, ces dernières années il a connu des fluctuations suite à la conjoncture économique.
- Accidents de plus en plus récurrents : Les Chauffeurs sont de moins en moins prudents et les routes sont mauvaises.
- Absence de lignes de bus.
- Mauvaise organisation du ramassage : Les chauffeurs sont pressés et prennent les clients n'importe où.

Ces deux phénomènes (insuffisance du nombre des taxis et existence des zones desservies par le secteur informel) ont contraint cette population doublement défavorisée (caractéristiques sociodémographiques et difficulté d'accessibilité) à parcourir la voie du véhicule particulier, ce qui augmente de façon considérable leurs dépenses afférentes au transport, malgré que les prix des carburants à la pompe soient subventionnés pour la ville de Laâyoune, l'évolution des prix aussi n'étant pas encourageante puisque l'indice des prix à la consommation relatif à cette rubrique de dépenses a évolué de 9.4% entre 2006 et 2010 pour Laâyoune tandis qu'au niveau national on est à 3.2% par rapport à l'année 2006 (selon l'enquête nationale sur les prix à la consommation).

Figure : situation de la desserte par les transports en commun des différents quartiers de la ville de Laâyoune en 2010

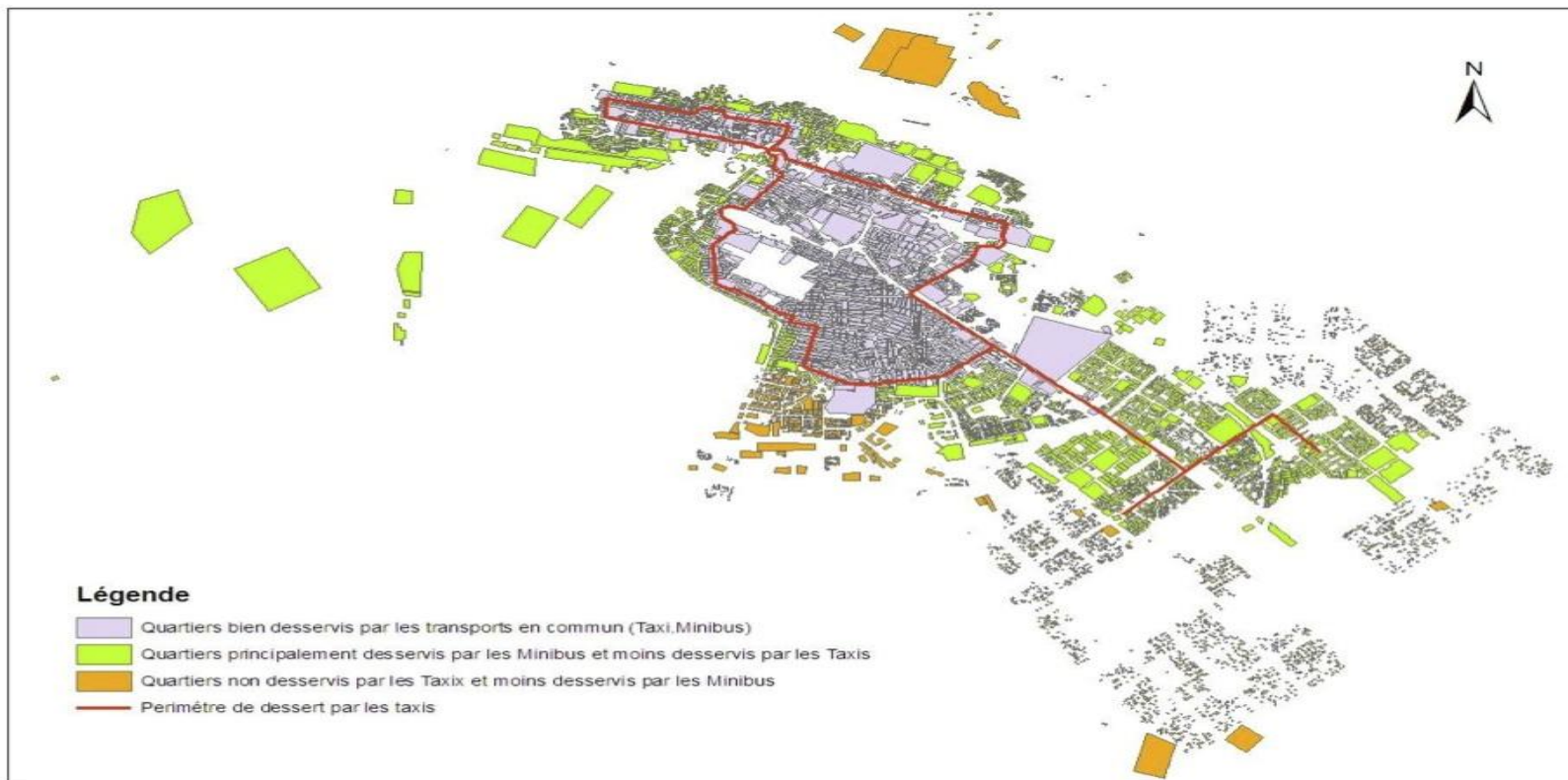


Figure 25: situation de la desserte par les transports en commun des différents quartiers de la ville de Laâyoune en 2010

Ainsi, nous avons pu déduire les problèmes secondaires dont :

- Insatisfaction des passagers par rapport au confort des véhicules
- Mauvaise qualité du service
- Manque d'infrastructures constituant un frein à la consommation
- Non-fiabilité et manque de confiance, dus aux accidents, agressions, etc.
- Irrégularité des conducteurs (ils ne respectent pas les règles en place).

De ces problèmes secondaires, nous avons pu tirer le problème focal qui était les habitudes de consommation des habitants c'est-à-dire leurs motivations à utiliser l'un ou l'autre des moyens de transport urbain en place, déterminer lequel est le plus utilisé des trois(moto, taxi, minibus), et relever leurs critiques par rapport à chacun de ces moyens.

III- Choix modal transport en commun / véhicules particuliers et enjeux urbains

Il est clair que la situation actuelle encourage les ménages à opter pour l'acquisition des voitures particulières même s'ils recourent à l'endettement, ce constat peut être expliqué par le fait que Laâyoune ou du moins le centre de la ville connaît une activité condense la soirée ce qui contraint la mobilité des gens par le biais des taxis dans les périmètres non desservis par la voirie, mais cela n'empêche de dire que les transports en commun représentent pour la mobilité ce que ce que l'épine dorsale représente pour le corps.

Il convient toutefois de nuancer cette affirmation selon le mode de transport auquel on se réfère. Les transports en commun correspondent, a priori, aux besoins nés de l'habitat groupé. Inversement une politique tarifaire volontariste peut avoir une certaine influence sur les formes de l'urbanisation.

Les véhicules particuliers sont mieux adaptés à l'habitat diffus, par suite notamment à leur souplesse d'utilisation. S'ils ont l'inconvénient d'être de gros consommateurs d'espace -les emprises de la voirie, surtout s'il s'agit d'autoroutes urbaines (les voies express), peuvent être importantes- ils ne sont pas nécessairement très coûteux s'ils sont prévus largement à l'avance et à condition

qu'ils ouvrent à l'urbanisation des terrains éloignés du tissu urbain, à l'inverse, ils peuvent être prohibitifs si leur réalisation intervient à posteriori.

Il existe donc une interdépendance étroite entre formes d'urbanisation et modes de transports. Corrélativement, selon qu'ils optent pour une urbanisation groupée ou dispersée, les plans d'aménagement urbain ne sont pas neutres par rapport au système de transports qu'ils impliquent. La définition doit être prévue non seulement dans le cadre de planification à long terme, mais aussi au stade de la réalisation : les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme fixent les principes de desserte adoptés pour le centre selon le rôle qu'on veut lui faire jouer, et pour la périphérie où se produit la croissance urbaine ; quant aux plans d'occupation des sols, ils doivent déterminer les emprises au sol pour la réalisation des axes de transports, et prévoir la réglementation du droit de construire à leur proximité, afin d'éviter ultérieurement des problèmes avec les riverains du fait des nuisances engendrées par l'utilisation d'une telle infrastructure.

Les responsables locaux sont donc appelés à faire des choix entre modes de transports. Ils sont d'ailleurs poussés en cela par la nécessité : la prolifération de l'automobile oblige en effet à préciser le rôle qu'on entend lui laisser jouer par rapport aux transports en commun.

Section III : étude du transport urbain à Laâyoune

Afin de compléter l'étude sur les inégalités de mobilité des ménages résidents à Laâyoune, nous avons procédé à une enquête, type sondage d'opinions, sur la satisfaction des ménages et leur utilisation des différents modes de transports urbains. L'enquête sur les transports urbains au niveau de l'espace urbains de Laâyoune a pour objet l'appréhension des réponses des demandes des usagers à l'offre du système des transports urbains à Laâyoune. Elle est destinée à répondre à plusieurs objectifs :

- Identifier les différents offreurs de transport urbain en place sur le marché ;
- Présenter leurs caractéristiques et leur positionnement;
- Repérer le moyen de transport le plus utilisé à Laâyoune ;
- Connaître les motivations poussant les passagers vers ce moyen en particulier ;
- Identifier les insuffisances de la concurrence actuelle par rapport à la demande ;
- Etudier le profil des consommateurs et leur satisfaction.

I- Quelques aspects méthodologiques :

A Les besoins en information

Ici, nous présenterons pour chaque objectif ses sous-objectifs, les types d'information dont on aura besoin et l'étude à laquelle nous allons recourir.

Les principaux problèmes que nous avons ressortis au niveau du l'analyse précédente nous ont conduits à choisir comme problème focal les habitudes de la consommation des habitants de la ville de Laâyoune en matière de transport urbain, nous incluons aussi le volet satisfaction qui regroupe les questions de confort et de qualité du service.

Tableau 12: besoins en informations par sous-objectif

Objectif	Sous objectif	Types d'informations	Variables
étudier le profil des consommateurs et leur satisfaction	identifier les utilisateurs de moyens de transport urbain	Repérer qui utilise les moyens de transport urbain	-types de consommateur
	repérer le type de consommateurs utilisant tel ou tel moyen de transport urbain	Relever la particularité des consommateurs utilisant tel ou tel moyen de transport urbain (CSP, sexe, âge, revenus ..	-fréquence de consommation
	Donner la fréquence d'utilisation du transport urbain	savoir combien de fois par jour ils l'utilisent.	
	Dire à quel moment les consommateurs utilisent le transport urbain	Noter les heures d'affluence et les périodes de faible demande	-prix -lieux
	Donner le degré de satisfaction des clients après utilisation	les impressions des clients après utilisation du transport urbain	-horaires
Caractéristiques et positionnement des transports urbains	Donner les caractéristiques du transport urbain	Dire comment se présente le transport urbain	Structure du transport urbain à Laâyoune
	Donner les caractéristiques de chaque moyen de transport	Dire comment se présente chaque moyen de transport	-prix -points d'arrêts -points de ramassage
	Donner leur positionnement	Présenter l'image de chaque moyen et sa part de marche du transport urbain	
Repérer le moyen de transport urbain le plus utilisé	Faire une analyse sur la fréquence de l'utilisation de chaque moyen de transport	Présenter le nombre d'utilisateurs en fonction du moyen de transport urbain	
	Déterminer le moyen de transport le plus utilisé	Dire quel moyen de transport le plus utilisé et à quel moment	
	Déterminer le moyen de transport le moins apprécié		
Trouver les motivations poussant les clients vers un moyen en particulier	Donner les critères de choix des moyens de transport	savoir sur quoi tel ou tel consommateur se base pour choisir tel ou tel moyen de transport	- Critères de préférence -attitudes des consommateurs
	Enumérer les attitudes des consommateurs vis-à-vis d'un moyen de transport particulier	Déterminer les prédispositions du consommateur face à ce moyen de transport urbain	
identifier les insuffisances de la concurrence actuelle par rapport à la demande	Relever l'avis des consommateurs par rapport à un moyen de transport	Repérer les critiques faites par les consommateurs concernant le transport urbain	Critiques sur chaque moyen de transport
	Donner leur proposition concernant celui-ci	Relever leurs propositions des améliorations possibles	-suggestions

B - METHODOLOGIE

1- Le choix du type d'étude

Notre travail se fera en deux étapes

- Dans un premier temps, nous utiliserons les études qualitative et documentaire pour recueillir des informations sur les caractéristiques et le positionnement des composantes de l'offre, déterminer le profil et les motivations des consommateurs.

- Les données qualitatives et documentaires seront corroborées par une étude quantitative, pour identifier le moyen de transport le plus utilisé et vérifier le bien fondé et la fraîcheur des données pour permettre la prise de décision.

2- Choix des outils de collecte de données

Pour l'étude qualitative, nous nous servirons des réunions de groupe, - notamment le focus groupe –et les entretiens (libre, semi-directifs) parce qu'ils assurent la multiplicité et le maximum d'informations. Nous nous intéresserons surtout aux acteurs de la demande, c'est-à-dire, les passagers, mais nous ne négligerons pas les offreurs dans leur globalité (conducteurs, propriétaires ...)

Pour l'étude quantitative, un questionnaire précis et concis sera élaboré et testé sur les fonctionnaires du HCP à Laâyoune dans un premier temps. A ce niveau encore, les deux parties seront interrogées, mais la demande sera privilégiée.

3- Choix des techniques d'analyse

Les variables texte et les variables échelle relatives aux études qualitative et documentaire seront analysés de façon manuelle, étant donné que nous ne disposons pas du logiciel nécessaire pour décompter les mots et ressortir les idées maîtresses.

Les variables quantitatives seront analysées après test, édition et dépouillement du questionnaire. Les données numériques nous permettront de traduire les données recueillies en informations et nous renseignerons sur les probabilités envisageables. Nous utiliserons les techniques univariée et bivariée pour décrire les résultats et établir la relation entre les habitudes de consommation pour chaque composante de l'offre et pour connaître le degré de significativité de cette relation pour le marché.

4- Choix des croisements

Il s'agit d'établir les croisements entre les variables explicatives et les variables expliquées.

Les variables explicatives telles que les motivations et les habitudes de consommation seront mises en relation avec d'autres variables externes au problème- âge, sexe, les catégories socio professionnelles-, car elles donnent une perception fiable de l'influence des ces éléments sur les attitudes des consommateurs et pourraient modifier la conjoncture de ce secteur. Nous allons croiser lors de notre analyse quantitative :

- le niveau de revenu avec le moyen de transport utilisé ;
- le métier avec le nombre d'utilisations du transport urbain par jour ;
- le métier avec le moyen de transport utilisé.

C - ECHANTILLONNAGE :

Population mère :

La population mère à laquelle nous nous intéresserons est toute la population de la ville de Laâyoune qui utilise le transport urbain. Nous l'avons choisi parce qu'elle est représentative de notre objet d'étude, à savoir le transport urbain.

Base de sondage :

Notre base de sondage étant celle utilisée par le HCP lors des enquêtes auprès des ménages issue de l'échantillon maître tiré du RGPH 2004.

Méthode d'échantillonnage :

Nous utiliserons un sondage stratifié à deux degrés, dont taille de l'échantillon et de 245

Dans le sondage à plusieurs degrés , la constitution de l'échantillon résulte de tirages successifs d'unités d'échantillonnage de divers ordres : on tire d'abord un échantillon d'unités du premier ordre, puis un sous-échantillon d'unités du second ordre dans chacune des unités du premier ordre précédemment tirées, et ainsi de suite, éventuellement.

Critères de choix des lieux d'administration des questionnaires

Pour interroger les acteurs des secteurs (notamment les clients) on a choisi les domiciles, car les clients ont la possibilité de choix entre les trois modes de transport. Ceci pour éviter que le choix de leur mode de transport ne soit influencé par le milieu dans lequel ils se trouvent (un seul mode de transport prépondérant) et qu'ils n'aient ainsi pas le choix d'emprunter tel ou tel mode ; ce qui biaiserait notre analyse. D'autant plus que la localisation joue un rôle prépondérant dans l'étude du choix modal.

II- Principales conclusions

Etudier le profil de consommateurs et leur satisfaction :

- **Repérer qui utilise les moyens de transport :**

Les utilisateurs des moyens de transport sont des personnes des deux sexes, appartenant presque à toutes les classes socioprofessionnelles. En effet malgré le caractère traditionnel de la population locale, aucune restriction sur la mobilité n'est constatée quant à la situation de la femme, au contraire, on constate une forte demande du sexe féminin sur les moyens de transports que ce soit en commun : minibus et taxi, mais aussi une automobilisation de plus en plus massives des femmes qui devient apparente en accédant à la voiture particulière ou en conduisant la voiture du ménage même s'elles ne sont pas les propriétaires.

Mais il est à noter tout de même des différences entre utilisateurs des différents modes. Les individus très bien habillés préfèrent prendre le taxi, les familles en déplacement par groupes préfèrent les minibus, les jeunes la moto...tout ceci relève aussi de la catégorie socioprofessionnelle.

- **Savoir combien de fois par jour ils l'utilisent :**

A tout moment de la journée, les individus utilisent les moyens de transport .Le matin ; à midi ; l'après-midi ; le soir.

- **Noter les heures d'affluence et les périodes de faible demande :**

Les heures d'affluence sont généralement les heures de pointe, et les périodes de faible demande sont les heures creuses qui correspondent à celles où les individus sont occupés et vaquent à leurs occupations.

Déterminer les caractéristiques et positionnement des transports ;

- **Dire comment se présente le transport urbain :**

D'après l'autorité de la tutelle, il existerait 392 taxis de transport urbain (292 taxis de 2^e catégorie et 100 taxis de la première catégorie) qui assurent la desserte au niveau de la ville de Laâyoune, en plus de plus 750 minibus non réglementaires, au total, ils emploient 2300 personnes dont 1176 par les taxis à Laâyoune. Cette activité générerait un chiffre d'affaires moyen de 600 DH par jour et par taxi et 400 DH par jour par minibus soit un chiffre d'affaire annuel de l'ordre de 195,4 millions de Dh pour le secteur à Laâyoune, et ferait vivre plus de 7 500 personnes d'une façon directe en générant un revenu moyen pour les chauffards de 150 DH par jour et pour les propriétaires des agréments un revenu mensuel allant de 2500 à 3000 DH et des charges allant de 150 DH jusqu'à 225 DH par jour par taxi ou minibus au total la valeur ajoutée générée par le secteur est estimée à moins de 98 millions de DH dont plus de la moitié provienne du secteur informel. Si les taxis sont exploités exclusivement par le secteur privé, le transport par minibus est clandestin la plupart des minibus appelé localement KWIRATS, sont exploités par leurs propriétaires ou leurs descendants. Mais tous le monde s'accorde à ce que les KWIRATS contribuent à alléger la pression sur les taxis et permettent à une grande partie de la population de se déplacer surtout en périphérie de la ville.

- **Présenter l'image de chaque moyen et sa part de marché dans le transport urbain :**

Chez la majeure partie des enquêtés, le taxi se révèle être le moyen de transport le plus utilisé, suivi de minibus voiture particulière et la moto.

Identifier et analyser les motivations poussant les clients vers un moyen en particulier :

- **Savoir sur quoi tel ou tel consommateur se base pour choisir tel ou tel moyen de transport :**

Ces critères dépendent du moyen de transport et de l'utilisateur, néanmoins on note une recrudescence de certains motifs de choix.

TAXIS :

- *Il va partout ou on veut aller*
- *Il y en a tout le temps*
- *L'attente n'est pas longue*
- *Permet le transport des marchandises*

MINIBUS

- *Il est bon marché*
- *Le lieu de déchargement est proche du domicile*
- *On ne risque pas d'accidents de la route*
- *On se sent à l'abri des agressions et des vols*
- *beaucoup de tracasseries policières*

MOTO

- *C'est rapide*
- *Possibilité d'atteindre les zones très enclavées, dépôt devant le domicile*

- **Déterminer les prédispositions du consommateur face à ce moyen de transport urbain :**

L'attitude des consommateurs vis-à-vis d'un moyen de transport dépend aussi de plusieurs facteurs. Il est à noter que la première étape pour accéder à un transport collectif consiste à rejoindre la route. D'une part, cette route n'est pas nécessairement empruntée régulièrement par des taxis, des bus ou des motos. D'autre part, le temps d'attente peut être plus ou moins long. Plus que la pauvreté du ménage, c'est la position du logement dans la ville, et notamment la situation vis-à-vis des grands axes radiaux qui va définir les conditions d'accès aux moyens de transport : « *La distance qui me sépare du goudron s'évalue à au moins 1km, c'est pourquoi je suis forcé d'emprunter régulièrement des motos* » (Homme de 29 ans).

De plus, l'attitude des consommateurs vis-à-vis d'un moyen de transport dépend du besoin recherché dans ce moyen de transport. On peut citer:

- *la sécurité*

- *le confort*
- *la rapidité*
- *le coût*

III- Résultats de l'enquête

A) Rappel des objectifs quantitatifs

- *Identifier les différents offreurs de transport urbain en place sur le marché ;*
- *Présenter leurs caractéristiques et leur positionnement ;*
- *Repérer le moyen de transport le plus utilisé à Laâyoune ;*
- *Connaître les motivations poussant les passagers vers ce moyen en particulier ;*
- *Identifier les insuffisances de la concurrence actuelle par rapport à la demande ;*
- *Etudier le profil des consommateurs et leur satisfaction.*

Connaître les habitudes de la consommation des habitants de la ville de Laâyoune en matière de transport urbain, tel est la question principale à laquelle nous proposons une réponse au travers une enquête menée sur le terrain couvrants un échantillon de 245 ménages réparti sur les 32 quartiers de la ville, nous incluons aussi le volet satisfaction qui regroupe les questions de confort et de qualité du service.

B) Enonciation des informations

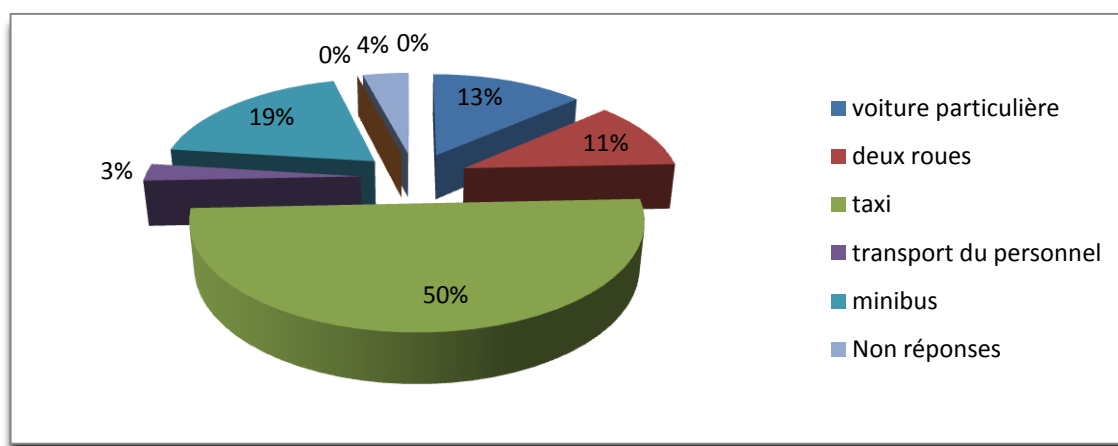
- *Les habitudes de consommation;*
- *Les critères de choix;*
- *Le profil des consommateurs;*
- *Le degré de satisfaction pour chaque mode de déplacement ;*
- *Les critiques faites par mode;*
- *Les suggestions pour chaque mode.*

Objectif : Repérer le moyen de transport le plus utilisé à Laâyoune

Pour mesurer les habitudes de consommation, nous allons évaluer quatre variables : *le mode de transport le plus utilisé, l'âge, la fréquence d'utilisation et les horaires*, car elles permettent une analyse des éléments internes et des éléments implicites liés aux caractéristiques de la demande.

i- Le mode de déplacement urbain le moins utilisé et le plus utilisé :

Figure 26 Graphique représentant les modes de consommation utilisés par les consommateurs



Source : enquête menée par l'auteur en septembre 2010

Le taxi est le mode de transport le plus utilisé par les habitants de la ville de Laâyoune, soit 50% des personnes interrogées. Ces résultats confirment la position de leader qu'occupe le taxi sur le marché du transport à Laâyoune. Les minibus ou KWIRATS sont le deuxième moyen le plus utilisé avec 19 % d'utilisateurs parmi les personnes interrogées tandis que la voiture particulière concerne 13% se sont les motos qui sont les moins utilisées soit 11%.

Figure 27 : **Diagramme de qualification et d'évaluation de chaque moyen de transport**

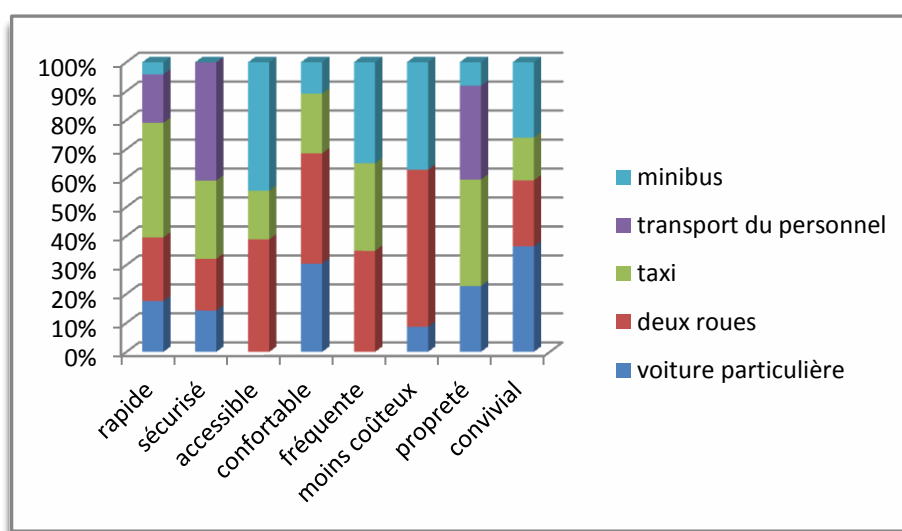


Tableau 13 : qualification et d'évaluation de chaque moyen de transport

	rapide	sécurisé	accessible	confortable	fréquente	moins coûteux	propreté	convivial
voiture particulière	90,0	80,0	0,0	92,0	0,0	10,0	68,0	90,0
deux roues	37,5	12,5	12,5	25,0	50,0	62,5	0,0	12,5
taxi	67,6	18,9	5,4	13,5	43,2	0,0	32,4	8,1
transport du personnel	28,6	28,6	0,0	0,0	0,0	0,0	28,6	0,0
minibus	7,1	0,0	40,3	7,1	80,0	42,9	7,1	55,3

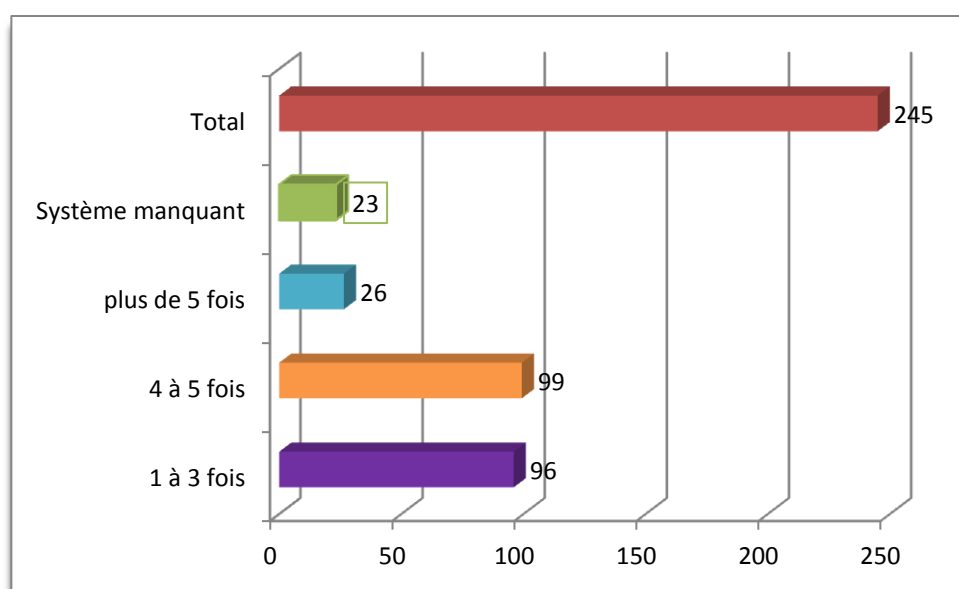
Source : enquête menée par l'auteur en septembre 2010

La plupart des personnes interrogées (67,6%) pensent que l'adjectif décrivant le mieux le taxi est rapide ; celui qualifiant le mieux la moto est moins coûteux selon 62,5% des répondants ; et uniquement 7,1% des personnes interrogées pensent que la lenteur est le trait le plus saillant du minibus. Toutefois la convivialité marque 2 modes la voiture particulière et les minibus.

ii- La fréquence journalière des déplacements

Il est question de savoir à quelle fréquence les consommateurs empruntent l'un des modes de transport pour déterminer le mode de transport le plus utilisé et dégager par là les habitudes de consommation. Nous avons illustré cette variable par le graphique qui suit :

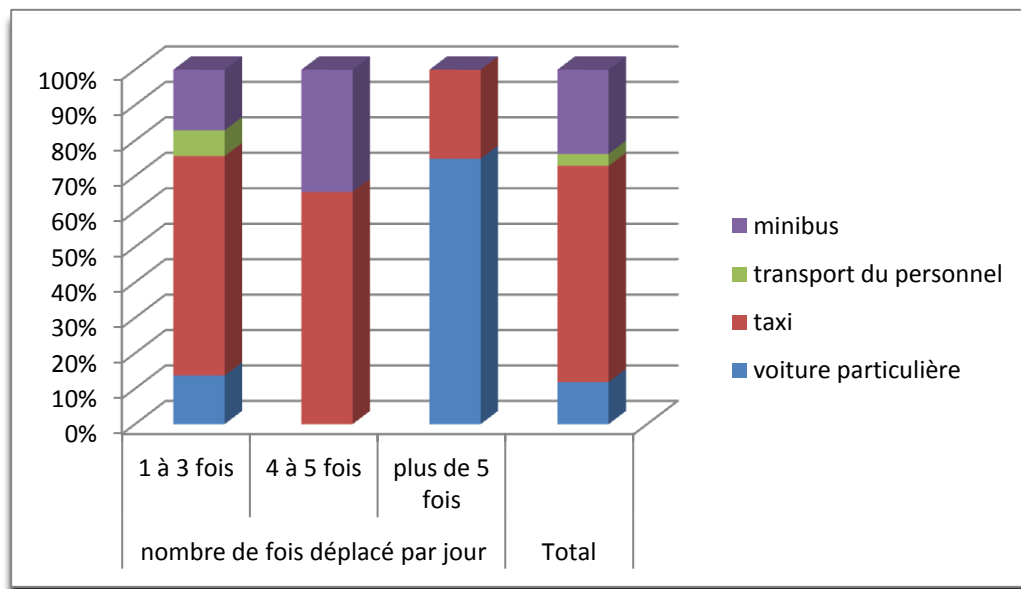
Figure 28 Graphique représentant les fréquences journalières de consommation :



Source : enquête menée par l'auteur en septembre 2010

96 personnes sur les 245 interrogées empruntent le transport urbain d'une à trois fois par jour. Dans les graphiques et tableaux qui suivent, nous avons choisi de croiser ces résultats avec des variables explicatives.

Figure 29: **Graphique représentant les fréquences journalières de consommation selon le mode utilisé**



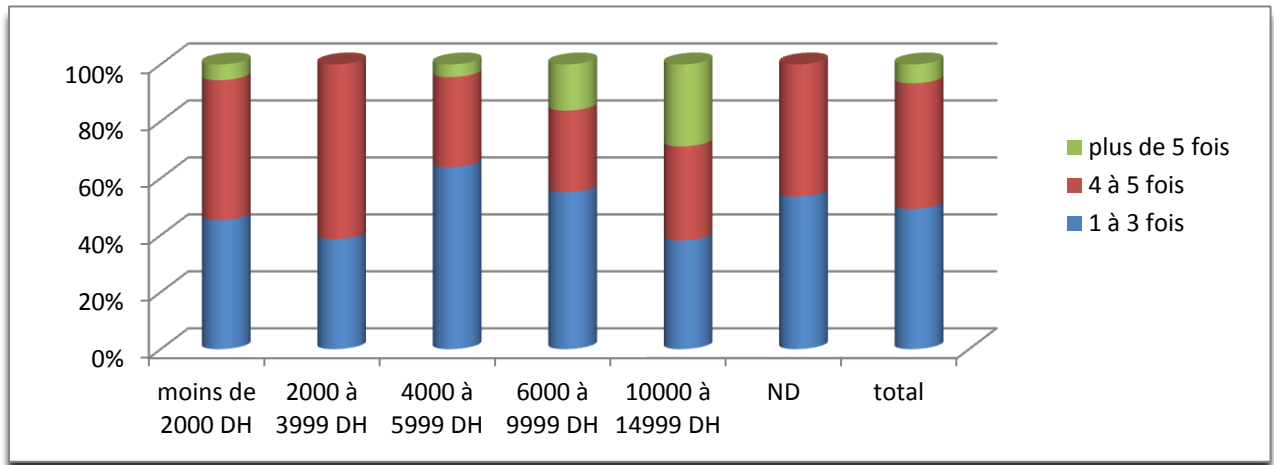
Source : enquête menée par l'auteur en septembre 2010

La voiture particulière permet à ces propriétaires d'avoir une mobilité relativement élevée, leur permettant ainsi de se déplacer plus de 5 fois par jours, se sont les taxis et Kwirats qui permettent aux personnes non accédante à la voiture particulière de se déplacer plus de 4 fois par jours (surtout les taxis).

iii- Le revenu

En examinant les revenus, la fréquence journalière des déplacements augmente avec le revenu, surtout que le nombre des déplacements supérieur à 5 fois par jour, caractérise les populations les plus aisées, alors qu'il est presque absent chez les populations les moins aisées. Bien sur, il ne faut pas oublier que leur localisation résidentielle, c'est-à-dire celle des aisées, leur favorise à des déplacements relativement moins fréquents du fait qu'ils résident généralement au centre de la ville.

Figure 30 : **Graphique représentant les fréquences journalières de consommation selon les revenus des consommateurs**



Source : enquête menée par l'auteur en septembre 2010

Le χ^2 calculé est de 85,35 pour un niveau de confiance de 99% ; ce qui signifie qu'il y a une très forte liaison entre ces variables. Le revenu est donc un critère de choix du mode et de la fréquence d'utilisation du service.

41,2 % des personnes interrogées ont un revenu inférieur à 4.000 DH, ce qui justifie la forte propension pour le transport en commun à Laâyoune, il coûte moins cher qu'un véhicule personnel. Néanmoins, des personnes moins aisées optent pour le VP pour des raisons que l'on cite ci-dessus.

Figure 31 : **Graphique des revenus croisés avec le mode de transport le plus utilisé**

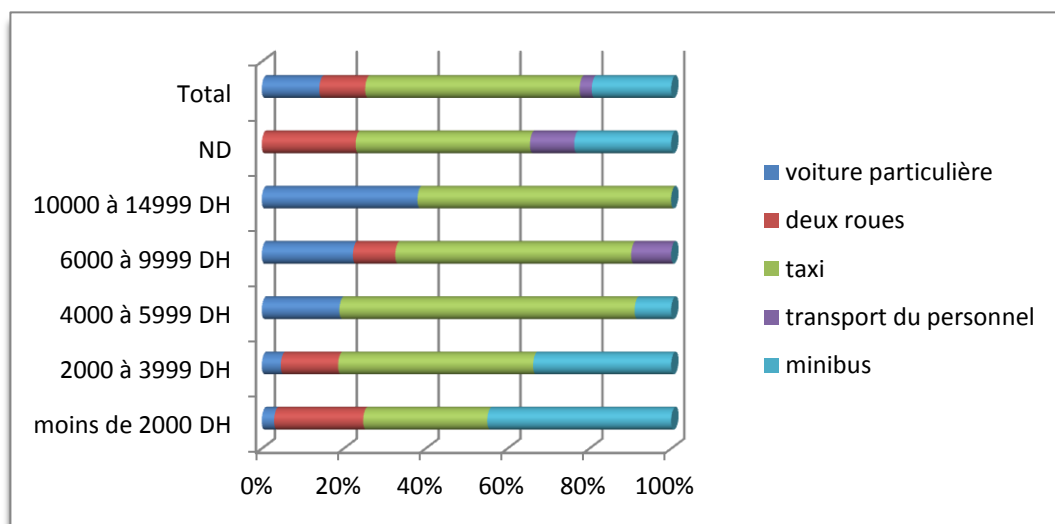


Tableau 14 : tableaux croisés du revenus avec le mode de transport le plus utilisé

	moins de 2000 DH	2000 à 3999 DH	4000 à 5999 DH	6000 à 9999 DH	10000 à 14999 DH	ND	Total
voiture particulière	2	2	7	10	12	0	33
deux roues	7	9	0	5	0	5	26
Taxi	10	31	27	26	20	10	123
transport du personnel	0	0	0	4	0	3	7
Minibus	15	22	3	0	0	6	45

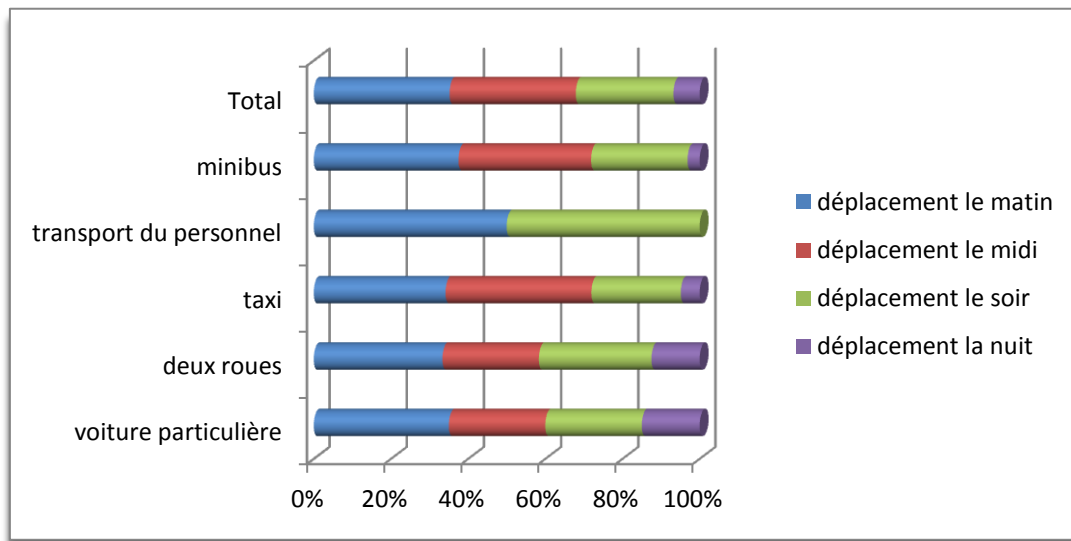
Source : enquête menée par l'auteur en septembre 2010

iv- Les horaires :

Dans les habitudes de consommation, les horaires sont une information non négligeable, car elles renseignent sur le fonctionnement et les caractéristiques de l'offre .Les tableaux qui suivent reposent sur des tranches horaires (matinée, midi, après-midi, soirée) pour chaque mode de transport. On voit clair que la part des déplacements soir et nuit est non négligeable, elle est assurée par la VP, Taxi et les 2 roues.

32 % de la mobilité des personnes interrogées s'effectuent le soir et la nuit, ces personnes pensent que les taxis sont plus accessibles en soirée alors que les minibus le sont en jour. Ces résultats proviennent du fait que les habitants, quelques soient leur catégories professionnelles, leur âge ou leur sexe rentrent chez eux en soirée. Ils empruntent alors les taxis parce qu'il la juge rapide, accessible et pratique.

Figure 32 : **Graphique des tranches horaires par mode de transport**



Source : enquête menée par l'auteur en septembre 2010

IV- Quelles réponses du système des transports urbains aux inégalités sociales dans la ville de Laâyoune

Vu la situation de base de la population des quartiers périphériques initialement dite défavorisée par une localisation contraignante comme cela a été démontré dans les sections précédentes, le transport urbain ou particulièrement le système de transport urbain de la ville de Laâyoune aurait pu jouer le rôle d'atténuateur des inégalités de base, et offrant une accessibilité améliorée aux citoyens défavorisés. Surtout que la première réponse à cette situation inégale à la base viendra de l'informel dépassant ainsi l'inégalité de droit constatée et attribuée aux ménages de revenu modestes résidents dans les quartiers non desservis par les taxis faute de l'application des cahiers de charges à la rigueur, et faute de l'existence d'un plan de déplacement urbain PDU concerté et équitable. L'informel a ainsi répondu à la loi de marché offrant aux ménages l'opportunité de se déplacer même si les conditions de ces déplacements sont incertaines et non sûres et parfois injustes, l'accessibilité de ces ménages aux aménités de la ville s'est largement améliorée par la venue des minibus ce qui laisse entendre qu'en l'absence d'une régulation légale du marché des transports urbains, l'informel présente des solutions innovantes et efficaces dépassant largement la lourdeur des procédures administratives et profitant d'une part importante du marché tout en échappant à une contribution effective dans

l'efficience du secteur. Il s'agit donc d'un déviateur heureux au sens de la théorie des jeux qui profitent de la situation sans payer les couts de participation que ce soit institutionnellement ou économiquement (absence de cadre légal, non assurance, pas d'impôts, fonctionnaires chauffards...etc)

Quant à l'égalité des chances, bien que les citoyens défavorisés se voient amélioré par la présence d'un mode plus avantageux par rapport aux taxis, la géographie de déplacements journaliers laisse entendre qu'il y a beaucoup de chose à faire pour améliorer l'accessibilité de ces ménages désavantagés par des ressource et talents non prometteurs, éloignés du centre et ayant subi une injustice de fait par le retard des infrastructures de base (écoles dispensaires, système viaires..) et celles de proximité (centre commerciaux, mosquées, jardins de loisir terrains.. ;) de ce fait le système de transport urbain dans Laâyoune connaît des dysfonctionnements majeurs aussi bien dans la conception que dans la programmation et la mise en œuvre de la politique des transports urbains couplée par une mauvaise visibilité sur la situation actuelle des déplacement accentuées tout deux par une mauvaise gestion urbaine et une persistance des inégalités sociales de base. De ce fait le transport n'est plus un bien intermédiaire neutre mais bel est bien un bien intermédiaire générateur d'une inégalité des chances profitant aux ménage de la centralité et évacuant les chances des défavorisés par leur localisation lointaine et ressources limitées ou talents contraignants, pour améliorer leur accessibilité et leur permettant de réduire les écarts constatés par rapport à la situation escomptée.

Alors la revue de littérature et les documents explorés intégrait le prix comme critère de choix très important, les études et analyses ci-dessus, nous prouvent qu'en fait, ce n'est pas un critère si décisif que ça. En effet, les répondants affirment que le minibus est de loin le moyen de transport le moins cher, mais ils ne l'utilisent pas vraiment pour autant. Les personnes qui ont choisi de répondre sur l'accessibilité au tel moyen sont plus nombreuses que celle ayant affirmé que le prix y est déterminant.

Aussi, lorsqu'on les interroge sur les raisons pour lesquelles ils préfèrent ou utilisent tel ou tel moyen de transport, seulement 43% des personnes mentionnent le prix. L'étude quantitative nous a donc montré que les critères les plus importants pour les utilisateurs sont en fait en premier lieu la fréquence (50% des personnes), la

rapidité (7,1% des personnes), l'accessibilité (14,3% des personnes), le confort (7,1% des personnes). Nous avons découvert un critère nouveau, qui n'a été cité dans aucun document consulté : celui de la convivialité 14,3% des personnes estiment que leur choix est dicté par un besoin de déplacement collectif des membre du ménage qui n'est fournis que par le VP et les minibus.

Le deuxième est relatif à la détermination du moyen le plus utilisé. Les documents l'ont affirmé, les experts ont soutenu et le marché a tranché ; le taxi est le moyen de transport le plus utilisé. Après lui, vient le minibus, le VP est le moyen qu'utilisent le moins les habitants de la ville de Laâyoune. Cependant, faisant appui sur le groupe d'information précédent, les répondants nous apprennent qu'en fait, le minibus est le moyen le plus apprécié de tous les trois. Selon les descriptions des répondants, ce serait un moyen plein d'attributs positifs (fréquent, convivial, disponibilité, moins cher), mais il n'a fallu que de deux critères (sécurité, rapidité) qui s'avèrent à présent être les plus décisifs, pour classer ce favori au rang de moyen le plus utilisé. Ainsi, nous apprenons que le moyen le plus apprécié n'est pas forcément le plus utilisé et vice-versa.

Ces deux connaissances fondamentales qu'apporte notre étude en définitive nous amènent à faire 4 groupes de recommandations pour restaurer ou rétablir une certaine justice ou du moins empêcher à ce que la génération des inégalités ou leur accentuation ne se fasse par le bien intermédiaire qu'est le transport urbain:

- Les premières sont adressées aux organismes étatiques et institutionnels (syndicats, autorités locales). Nous leur proposons, tout d'abord d'augmenter le nombre d'agrément ou autorisations pour exercer sinon libéraliser le secteur moyennant des cahiers de charges préétablis, et d'essayer d'avoir un œil plus attentif sur la mise en règle des conducteurs de taxis et minibus. Il y a des règles mais personne ne les respecte. Cela met gravement en danger la sécurité des passagers. Les autorités doivent mettre plus de moyens en œuvre pour s'assurer de l'exécution de ces règles ; respect du code de la route, pièces en règles ; permis de conduire, couleur et badges pour reconnaissance, etc. Si ces mesures mise en œuvre, il y aura probablement moins d'accidents graves, d'agressions dans la ville.

Les règles de sécurité actuelles ne sont d'ailleurs pas suffisantes. Les autorités doivent s'assurer que celles-ci sont respectées mais aussi en exiger des nouvelles.

Pas forcément comme en Europe où les ceintures de sécurité sont exigées dans les taxis, mais elles doivent empêcher les véhicules rouillés, grinçants, cassés de partout, bref « les épaves » avec beaucoup de problèmes mécaniques d'être en circulation.

Il faut avant tout penser à favoriser la mobilité des « défavorisés », de part leur emplacement dans la ville et les restrictions à leur accessibilité au centre de la ville il faut mettre en place tout le dispositif juridique et l'infrastructure nécessaire leur permettant d'améliorer leur capacité de déplacement. Elles pourraient par exemple en mettre d'autres modes de déplacement sur le marché, adaptées aux autres classes de la population. Car il faut aussi le dire, il y a un problème de déséquilibre entre la demande et l'offre (demande>offre).

- Les deuxièmes sont adressées aux conducteurs et offreurs en général du transport urbain en général.

i-Pour le taxi

Aux propriétaires des véhicules, nous recommandons de soit rénover les véhicules qui leur servent de taxis, ou alors bien les entretenir ; s'assurer de leur propreté tous les jours et de leur bon état. Ils doivent vérifier tous les jours si tout est impeccable dans leur véhicule, car il transporte des dizaines personnes toute la journée et doit pouvoir assurer leur sécurité et la protection de leur vies.

Les propriétaires doivent aussi être très attentifs et minutieux dans le choix de leurs conducteurs en contrôlant premièrement s'ils ont leurs permis depuis au moins 2 ans et conduisaient pendant ce temps. Deuxièmement, ils doivent contrôler leur mentalité lors d'un et ne recruter que les personnes polies. Troisièmement, ils doivent fixer des règles et lignes de conduite : interdire les surcharges, de mettre des bébés à l'avant, de remplir le coffre au point qu'il doive rester béant, etc. Enfin, ils doivent sensibiliser leurs conducteurs sur le comportement à afficher envers les autorités, représentées par les policiers ; pas de corruption.

Aux conducteurs, nous recommandons la prudence. Ils doivent se rappeler qu'il n'en va pas que de la sécurité des passagers mais aussi de la leur. Ils doivent aussi respecter leur instrument de travail et bien l'entretenir. Ils doivent respecter les passagers et s'investir pour leur confort : désodorisant, hygiène personnelle, moins

de surcharges, radio mais le volume pas trop haut(ne pas imposer leurs stations religieuses par exemple), musique, etc. Ils doivent être polis et respecter le code de la route. Ainsi, quelques actions s'imposent pour améliorer la desserte par les taxis et ce à plusieurs niveaux :

Produit

- Offrir un confort agréable aux passagers (musique, désodorisant, pas de surcharge) ;
- Mettre un oint d'accent sur la salubrité. Des taxis toujours propres et bien entretenus ;
- Eviter les surcharges.

Communication

- Faire une campagne contre la criminalité dans les taxis pour redonner plus confiance aux utilisateurs et pour qu'ils se sentent plus en sécurité ;
- Les sensibiliser sur la sécurité routière.

Distribution

- Faire des itinéraires pour les taxis de manière à couvrir une plus grande partie de la ville ;
- Renforcer la présence des taxis dans les périphéries de manière à couvrir une plus grande partie de la ville.

Prix

- Avoir des prix fixes pour être plus attractif par tous.

ii-Pour le minibus

Le minibus ne couvre que les extensions de la ville elle est le moyen le plus utilisé dans les quartiers récemment bâtis. Alors, il se pose un problème juridique d'agrément et un autre de distribution. Pour une meilleure couverture du territoire, la régularisation du statut des « Kwirats » qui sont le seul offreur informel du service de transport urbain, pourrait augmenter considérablement l'offre et contribuer au rééquilibrage entre offre et demande.

Parallèlement à cela, déterminer les lignes de desserte de façon à ne pas nuire aux taxis. Les taxis ne permettent pas aux citoyens de se faire accompagner par leur courses la solution immédiate est de recourir aux minibus (une sorte de transport mixte). Pourtant si l'on ajoutait par exemple à ces lignes de minibus couvrant un itinéraire bien déterminé, des horaires de desserte et des couleurs et badges pour reconnaissance voir même un contrôle quotidien à l'instar des taxis, et départage de la distance, deux minibus qui partageraient équitablement une distance ou un bus et un taxi, il y aurait moins de surcharges et le service serait plus rapide. Aussi, vu que la demande est plus forte que l'offre, plus de minibus pourraient satisfaire un plus grand nombre de consommateurs et en attirer plus encore. C'est aussi une garantie de confort puisque chaque passager aura une place assise.

Il s'agit pour nous de mettre en avant tous les moyens de transport urbain de la ville de Laâyoune. La population de la ville se compose de personnes qui ont des besoins, des goûts, des revenus différents. Ces critères orienteront le choix des consommateurs pour un des différents moyens de transport disponible (minibus, moto, taxis). Nous avons une segmentation efficace du marché pour déterminer qui peut être les véritables prospects et les produits à proposer pour chaque moyen de transport. Les actions qui peuvent améliorer la desserte par les minibus sont tributaires de la régularisation du statut légal, ou illégal, de cette catégorie de transport.

Conclusion du chapitre V:

La ville est un ensemble de bâtiments, de structures et de réseaux de communication qui assurent les fonctions travail – repos – loisir pour la population qui s’y trouve. Elle est aussi le lieu où doivent se tisser des liens sociaux, où se développent différents usages ; elle doit donc permettre un usage de ses structures et activités, tourné vers la satisfaction de tous les usagers-citoyens.

Le thème de l’accessibilité de la ville est au cœur des réflexions des élus qui souhaitent mieux prendre en considération usagers et citoyens. Ce thème revêt, en fait plusieurs acceptions qui justifient de privilégier une approche globale plutôt que des approches sectorielles.

Par accessibilité on entend, bien sûr, les trois aspects de l’accessibilité aux diverses fonctions de la ville, à savoir :

- l’accessibilité géographique qui permet une circulation sans barrières des personnes et des biens ;
- l’accessibilité physique des espaces publics, des bâtiments et des transports aux personnes à mobilité réduite, au sens large du terme ;
- l’accessibilité sociale admettant les contraintes financières ou culturelles de chaque usager.

Le découpage de la notion d’accessibilité en trois thèmes «géographique », « physique » et « social », est utile à la bonne organisation des idées, mais il apparaît rapidement qu’une trop grande étanchéité entre les approches ne permettrait pas de présenter la question dans toute sa complexité.

Ainsi, la dimension géographique de l’accessibilité sociale existe : le fait que les catégories de population se regroupent dans des lieux de résidence de manière à peu près homogène, rend collectives l’aisance ou la difficulté individuelle de se mouvoir, d’accéder à certains équipements, aux lieux d’emploi, etc. Tel est le cas des

populations recasées dans le cadre de l'éradication de l'habitat insalubre qui, aujourd'hui trouvent des difficultés pour accéder aisément à la ville et aux services de proximité du fait de leur éloignement.

De même, le lien entre accessibilité physique et accessibilité sociale se trouve par exemple dans l'usage différencié des modes de transport par les catégories de population : les personnes défavorisées à faibles ressources escaladent plus fréquemment les marches des minibus que les plus aisées cascudent en VP. Le choix du mode de transport à la métropole du Sahara marocaine est tributaire des conditions de vie des ménages et dépend de leur localisation.

On a, aussi vu que la notion d'accessibilité n'est pas étrangère aux temporalités : un même individu, tout au long de sa vie, a des rapports différents à l'accessibilité. L'accessibilité est donc aussi une notion relative. Elle dépend des habitudes de consommation des choix et bien d'autres critères plus objectifs : rapidité du mode, confort, convivialité sans oublier avant tout cela la manière avec laquelle est gérée l'offre des transports en commun, qui, à Laâyoune ne sont pas encore gérés de façon réfléchie. Ils sont plutôt étroits, guidés et commandés de façon archaïque.

Conclusion générale :

La question de la justice sociales et des effets redistributifs des transports urbains apparut au premier coup comme une matrice non déterminée, dont la solution dépend tout d'abord de la définition de ce qu'on cherche à démontrer mais surtout d'une lecture minutieuse de la littérature sur la justice et du débat sur le traitement des inégalités, après les avoir mesuré, pour ensuite se lancer dans la conquête de l'étude des transports urbains en vue de dégager leur contribution dans la formation et l'amplification ou la rétention des inégalités. De ce fait, nous avons souhaité interroger la pertinence du traitement des inégalités sociales et celle de la justice sociale dans l'analyse des transports urbains en relation avec les déplacements des usagers, aussi bien que le rôle de ces inégalités dans la structuration dudit système de transport urbain.

Notre thèse a été structurée en cinq temps à partir desquels la démonstration s'est construite. Ces étapes ont révélé l'amplitude du traitement du sujet et la pluralité des approches, à la fois théorique et empirique, historiques et spatiales, qualitatives et quantitatives. Le corpus bibliographique atteste de la conception de la problématique et des démarches entreprises pour y répondre, mobilisant aussi bien les références de la philosophie morale, de la théorie économique, d'analyse statistique et d'économétrie, d'analyse spatiale, d'économie spatiale, urbaine et des transports, que de géographie urbaine.

La problématique de notre thèse était motivée par l'insuffisance de la littérature sur les enjeux du transport et de la mobilité dans la génération des inégalités sociales dans la ville marocaine contemporaine et par la consécration du paradigme de la justice sociale comme fondement de toute politique à caractère sociale dans le Maroc du deuxième millénaire. En effet, les politiques de transport et d'occupation de l'espace sont très déterminants pour réduire l'exclusion et la ségrégation des défavorisés, empêchant ainsi la transformation des inégalités en une discrimination. Elle n'était donc pas vectorisée par la seule mesure statistique des inégalités

sociales dans l'absolu, ce qui l'aurait coupée de son contexte pluriel, à la fois géographique, politique et scientifique.

Pour dresser un bilan de cette thèse, il convient tout d'abord de revenir sur la dialectique des approches retracée par le cheminement intellectuel qui nous a conduit jusqu'à cette conclusion générale.

Le choix de du thème de la justice sociale et la minutie apportée à l'analyse des enjeux du transport urbains et de la mobilité quotidienne en relation avec la thématique des inégalités mérite tout d'abord d'être explicité. Si quelques auteurs s'intéressent aux inégalités sociales au Maroc contemporain, c'est soit pour l'étudier dans son rapport avec le revenu, les dépenses des ménages, l'éducation ou encore la santé, soit pour étudier la pauvreté et les mutations des classes sociales qui s'y déroulent. D'où l'intérêt d'approfondir l'analyse dans la théorie pour en savoir plus sur les formalisations qui traitent les questions de la justice ou de l'équité, en tenant compte bien sûr de la pluralité des apports théoriques des conceptions et des critères.

Mais l'intérêt de ces formalisations théoriques réside dans leur démarche de déduction d'un critère d'équité à partir de principes plus généraux (responsabilité, distinction entre moyens et objectifs...). Il importe donc, avant de chercher à savoir si une allocation est juste, de s'interroger sur le choix d'un critère de justice. Ce choix est plus complexe qu'il n'y paraît, puisqu'il renvoie évidemment à la conception que l'on peut avoir de l'homme mais peut également dépendre des particularités du domaine dans lequel on cherche à établir l'équité.

Les théories de l'équité n'ont donc pas vocation à dire quelle politique doit être entreprise, encore plus lorsqu'il s'agit de la question des transports urbains, mais ces théories aident à dégager les hypothèses sous-tendant les choix politiques : que suppose-t-on implicitement devoir être compensé et que suppose-t-on ne pas devoir l'être, quelles sont les conséquences de ces choix politiques en termes de neutralité? Ces théories constituent donc des « outils » dont l'intérêt est de mettre en évidence et de clarifier les choix normatifs inhérents à toute décision politique, mais dont la vocation n'est pas de se substituer au débat social pour les trancher, même si s'interroger sur les fondements et les conséquences des choix publics semble fondamental, l'analyse du contenu symbolique des prestations publiques est un

exercice qui, faute de moyens, de degrés de liberté voire de volonté, reste peu fréquent.

Pourtant, l'ampleur territoriale des inégalités et leur localisation géographique et temporelle, constitue tout les deux, les principales entrées pour statuer sur le sort des décisions à prendre surtout à l'échelle locale de la ville. D'autant plus que la situation a été accentuée par la conjonction du nouveau contexte économique et politique (local et national), qui donne aux inégalités sociales la place centrale des discussions, et du développement des réseaux de transport puisque le développement des villes a induit une mobilité forcée pour les usagers. Si la métropolisation n'a pas radicalement transformé la structure de la ville, depuis longtemps déconcentrée et multipolaire, elle a, en revanche, induit une modification de son fonctionnement. L'organisation en réseau semble plus que jamais de mise.

Le concept central dans cette réflexion est donné par le mot Accessibilité. Qui rappelons le signifie : capacité à être atteint par une clientèle, lorsqu'on parle d'un service, d'un message – de accéder, parvenir, telle est la définition trouvée dans « Les mots de la géographie, dictionnaire critique ». L'accessibilité a concerné l'accès géographique ou spatial lorsqu'il s'est agit de faciliter le développement économique en dotant les villes d'équipements de transports qu'ils soient routiers pour l'automobile ou des infrastructures de transports collectifs – c'est l'offre de mobilité. Elle a concerné aussi la dimension sociale, pas uniquement en cherchant des solutions au désenclavement de quartiers de plus en plus dispersés mais aussi en cherchant à compenser les inégalités que la naissance ou la fortune a établies entre les individus. Plus récemment, d'autres parlent de l'accessibilité physique pour faire tomber les barrières architecturales et améliorer la conception des aménagements urbains et des systèmes de transport afin que les personnes handicapées puissent participer à la vie économique et que l'on tende vers l'égalité des chances.

Notre travail de thèse a montré et a démontré les possibilités de mettre en œuvre un outil et une méthode d'évaluation de l'égalité des chances d'accès aux aménités urbaines. Cet outil reproductible et transférable permet de donner des pistes de réflexions pour orienter la décision publique, les choix d'investissements et pour définir le contenu des politiques d'aménagements urbains – en particulier de

transports urbains – visant à lutter contre les écarts de capacités stratégiques des individus vis-à-vis des opportunités qu’offre la ville.

L’ensemble des résultats obtenus milite dans le sens qu’une politique de transports urbains devrait d’abord, voir le jour, car, le risque est énorme si l’on laisse le chaos règne dans nos villes, ce vide générerait des pratiques pouvant s’instituer par la suite donnant naissance soit à des ghettos soit à un enclavement ou encore un trafic illégal et dans tous les cas à l’exclusion et aux sentiments de marginalisation pouvant déstabiliser toute tentative de politique de cohésion sociale. Les résultats ont aussi montré que toute politique de transport ne peut, en premier lieu prétendre améliorer l’accessibilité, réduire les inégalités de capacités des habitants de chacun des quartiers et de lutter contre l’exclusion d’une frange de la population sans prendre en considération les contextes locaux et globaux de la morphologie urbaine. Elle ne le peut guère plus sans conjointement s’inscrire – en s’en donnant les moyens politiques, juridiques, techniques et financiers – dans un faisceau de politiques d’aménagement du territoire – dont des politiques de maîtrise de la localisation des activités dont tous les citoyens ont besoin au quotidien. Ces affirmations ne remettent question la nécessité de développer les transports collectifs, indispensables et pas seulement pour les plus déshérités.

Toutefois, rappelons que dès que les individus ont accès à la voiture particulière et l’utilisent, il y n’a pas d’inégalité de chances d’accès aux activités de la ville. Le recours à la voiture apparaît comme un facteur de protection contre l’exclusion sociale et la ségrégation vis-à-vis des aménités urbaines provoquées par une mauvaise accessibilité à la ville. Notre travail de thèse a montré, à ce titre, que, pour la collectivité, les inégalités d’accès à la voiture sont très significative, d’où la nécessité de mettre en place des subventions d’acquisition d’une voiture neuve ou d’occasion ainsi que les subventions forfaitaires de son usage (assurances, entretien / réparation, stationnement, carburants) pour les ménages les plus pauvres. Ces allocations représenteraient des montants financiers moindres que ceux de l’investissement du fonctionnement relatifs au développement des réseaux de transports collectifs. Dès lors, pour minimiser les écarts de capacités stratégiques par rapport à la « norme de la société » en termes de mobilité et d’accessibilité, ne faudrait-il pas mieux équiper les ménages les plus démunis d’une voiture particulière? Bien évidemment, cette interrogation est quelque peu provocatrice,

puisque les externalités d'une telle politique telle que les conflits avec les objectifs environnementaux ou la sur-congestion urbaine ne manqueront pas de se poser. Compte tenu du pouvoir égalisateur de l'usage de la voiture, sa privation ou les politiques de changements de la mobilité ou relative à l'automobilité apparaissent comme des facteurs aggravant des inégalités sociales.

Les politiques actuelles de développement durable, soutenues par les préoccupations environnementales, ne devraient-elle pas alors se donner les outils d'évaluation et les moyens d'identifier les impacts sociaux qu'elles pourraient susciter au nom de la maîtrise des conditions de mobilité ou de la réduction drastique de l'usage de la voiture particulière en zone dense urbaine ? Pour cela, il conviendrait qu'elles s'inscrivent dans un cadre plus global, en prenant en compte les localisations des dynamiques urbaines, mais aussi en tentant de concilier les questions de justice sociale et de respect de l'environnement. Ce qui passerait par une connaissance et une identification des groupes d'individus socialement pénalisés ou les bénéficiaires, sans quoi les dynamiques de l'espace urbain risqueraient de maintenir, voire d'aggraver les inégalités de chances et d'accessibilité à la ville ainsi que les processus de séparation et de mise à distance sociale de certaines franges de la population urbaine. Plus globalement, l'ensemble des résultats présentés dans notre thèse ouvre le débat sur la réflexion que peuvent avoir les acteurs publics, réflexion conjointe, en termes de justice sociale, sur l'intérêt général des politiques de transports urbains et sur leurs apports aux différents groupes sociaux.

Dans ces réflexions et débats, il existe un conflit entre deux visions : d'une part, maximiser la vitesse et les temps de déplacements pour accéder à la ville ; d'autre part, promouvoir la ville, l'environnement urbain et la justice sociale par une maîtrise de la vitesse des déplacements. La notion de l'accessibilité a montré la possibilité de concilier ces deux visions. Cela pourrait passer nécessairement par le développement des transports collectifs et l'accès à la voiture pour certaines catégories de populations –notamment les plus déshérités. Cela pourrait passer conjointement par un ralentissement global de la vitesse automobile avec un arbitrage sur les prix du foncier et la localisation des activités. Ce qui conduirait, tout en tenant compte des préoccupations environnementales, à « réintégrer » les exclus de la « norme de la société » en termes de mobilité et d'accessibilité, ou bien cela

conduirait à réduire les écarts de capacités stratégiques à cette norme, rappelons le, qui est l'expression de l'exigence que la société adresse à l'ensemble des individus.

En guise de conclusion, et loin de constituer un travail achevé, notre thèse constitue un premier pas, pour une meilleure appréhension de la question des inégalités de déplacement dans la ville marocaine, il s'agit pour nous de tirer une sonnette d'alarme sur ce que peut constituer la voile d'ignorance de ce problème sur les autres phénomènes sociaux que l'on essaye d'attaquer. Enfin, Dire que l'inégalité sociale (ou au pluriel) est limité, peut être vrai, mais dire qu'il ne se déplace pas c'est loin d'être vrai.

Bibliographie :

I- Ouvrages:

- Ahluwalia .L.G., Bell J.H., Dully R., Jolly, (1974)** Redistribution with Growth, Oxford University Press, London.
- Ballet J., Dubois J.L., Mahieu F.R. (2005) :** *L'Autre Développement : le Développement Socialement Durable*, Paris, L'Harmattan.
- Barry B. (1989):** *Theories of Justice*, Vol. I, Berkeley: University of California Press.
- Fleurbaey M. (2004) :** "Equality of Functionings", CATT, Université de Pau.
- Gini C. (1914) :** *L'Ammontare e la composizione della ricchezza delle nazione*, Bocca, Torino.
- Kolm S.-C. (1998):** *Modern Theories of Justice*, Cambridge (Mass.).
- Kymlicka(1999) :** «Les théories de la justice», La Découverte, Paris.
- Moore G.E (1912) :** *Ethics*, University Library of Modern Knowledge series, Vol 52.
- Mussard S. (2004) :** *Décompositions multidimensionnelles du rapport moyen de Gini. Applications aux revenus italiens de 1989 et 2000*, Thèse, Université de Montpellier I.
- Nozick R. (1974) :** *Anarchie Etat et utopie*, traduction en français 1988, PUF, Paris.
- Owen G. (1977):** *Values of Games with Priori Unions*, Essays in Mathematical Economics and Game Theory (Springer-Verlag).
- Pondaven C. (1994) :** «Economie des décisions publiques» Vuibert 1994
- Rawls J. (1971) :** *A Theory of Justice*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts
- Rawls J. (1987) :** *Théorie de la justice*, Editions du Seuil, Paris.
- Rawls J. (1993) :** *Justice et démocratie*, Editions du Seuil, Paris.
- Roemer J.E. (1996):** *Theories of Distributive Justice*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts
- Roemer J.E. (1998):** *Equality of Opportunity : A Theory and Applications*, Harvard University Press, Cambridge.
- Roux V. (2007) :** «Le mirage de l'état providence», Harmattan.
- Schotter A. (1990):** *Free Market Economics*, 2ème Edition, Basil Blackwell, Cambridge.

- Sen A.(1992) :** « Repenser l'inégalité », Editions du seuil
- Sen A. (1992):** *Inequality Re-examined*, Harvard University Press, Harvard.
- Sen A. (1999):** *Development as Freedom*, Oxford University Press, Oxford.
- Sen A. K. (1973):** *On Economic Inequality*, Clarendon Press, Oxford.
- Sumner L.W. (1996):** *Welfare, Happiness, and Ethics*, Oxford University Press, Oxford.
- Theil H. (1967):** *Economics and Information Theory*, North-Holland Publishing Company, Amsterdam.
- Thibaut J., Walker L. (1975):** *Procedural justice: A psychological analysis*, Hillsdale (New Jersey), Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Webber MM. (1997) :** "L'ordre dans la diversité ou la communauté sans proximité", *Le visiteur*, N°3.
- Wolfelsperger A. (1980) :** *Economie des inégalités de revenus*, Themis, Paris.

II- Articles:

- Adams R. (1994):** « Non-Farm Income and Inequality in Rural Pakistan: A Decomposition Analysis », *Journal of Development Studies*, Vol. 31(1), pp. 110-133.
- Adams J.S. (1965):** « Inequity in social exchange », dans *Advances in Experimental Social Psychology*, N° 2, New York, Academic Press, pp. 267-299.
- Adégbidi A., Al (1999) :** " Profil de l'inégalité en milieu urbain au Bénin", MIMAP-BENIN.
- Adégbidi A., Gandonou E. (2002) :** " Dynamique de pauvreté au Bénin" MIMAP-BENIN.
- Ahluwalia, M., Chenery H. (1974):** "The Economic Framework." In H. Chenery, M.
- APPERT M. (2005) :** « Évaluation de la congestion du réseau routier urbain des agglomérations de Montpellier et Nîmes », in *Voiron Christine*, *Dynamiques territoriales méditerranéennes - dynamiques urbaines méditerranéennes*.
- Arneson R.J. (1989):** « Equality and Equal Opportunity for Welfare ».
- Arneson R.J. (1989):** « Equality and Equal Opportunity for Welfare », *Philosophical Studies*, pp. 77-93.
- Arrar A. (2003) :** « Décomposition de l'indice d'inégalité de Gini : une approche exacte », Document de travail, CIRPEE, Université Laval,

Canada.

- Atkinson A.B (1970):** « On the Measurement of Inequality », *Journal of Economic Theory*, Vol. 55, pp. 244-263.
- Atkinson A.B. (1970):** "On the Measurement of Inequality," *Journal of Economic Theory*, N° 2, pp.244-263.
- Atkinson A.B. (1987):** " On the Measurement of Poverty". *Econometrica*. vol. 55 #4, pp. 749-764.
- Atkinson A.B (1991):** "Measuring Poverty and Differences in Family Composition", *Economica*, vol. 59, pp. 1-16.
- Atkinson A.B. (1970):** "On the Measurement of Inequality", *Journal of Economic Theory*, vol 2, pp.244-263.
- Auvray C. et Trannoy A. (1992) :** « Décomposition par source de l'inégalité des revenus à l'aide de la Valeur Shapley », *Journées de Microéconomie Appliquée*, Sfax, Tunisie.
- Banque Mondiale (1990) :** « La pauvreté, rapport sur le développement dans le monde », Banque Mondiale, Washington DC.
- Banque Mondiale(2000) :** « L'Afrique peut-elle revendiquer sa place dans le 21ème siècle ? »
- Bertin A. (2004) :** (« quelle perspective pour l'approche par les capacités ? » Centre d'Economie du Développement de l'Université Montesquieu Bordeaux IV in séries Documents de travail, N° 92.
- Bertin A. (2007):** *Liberté, égalité, capacités : l'apport d'Amartya Sen aux questions d'inégalité*, 27ème Conférence de l'Association d'Economie Sociale "Approches institutionnalistes des inégalités en sciences sociales", Editions L'Harmattan.
- Bhattacharya N., Mahalanobis B. (1967):** "Regional Disparities in Household Consumption in India", *Journal of the American Statistical Association*, N° 62, pp. 143-161.
- Bishop, J.A, Al (1995):** «Statistical inference and decomposable poverty measures», *Bulletin of Economic Research*, pp. 329-340.
- Boccanfuso D., Kaboré. S (2001) :** « Croissance, Inégalité et Pauvreté dans les années 1990 au Burkina Faso et au Sénégal », MIMAP
- Bonnaïfous A. Hugues P. (1983) :** « Physionomies de la ville », Paris. Editions Ouvrières et Editions Economie et Humanisme, coll. Initiation économique, 165 p.
- Bourdieu P. (1979) :** « La Distinction critique sociale du jugement », *Le Sens commun*, Minuit.

- Boyer R. (1991) :** « Justice sociale et performances économiques de l'alliance cachée au conflit ouvert? », Colloque Justice Sociale et Inégalités organisé par le Commissariat Général du Plan, Paris.
- Cancian M. et Reed D. (1998):** « Assessing the Effects of Wives' Earnings on Family Income Inequality », *Review of Economics and Statistics*, Vol. 80(1), pp. 73-79.
- Caubel D. (2003) :** « Outils et méthodes d'évaluation des enjeux sociaux et spatiaux d'une politique de transports urbains » XXXIX^e colloque de l'ASRDLF Concentration et Ségrégations : dynamiques et inscriptions territoriales Lyon 1,2 et 3.
- Chakravarty, S.R. (1999):** "Measuring Inequality : The Axiomatic Approach", *Handbook of Income Inequality Measurement*, Kluwer Academic Publishers, pp. 163-186.
- Chantreuil F. et Trannoy A. (1999) :** « Inequality Decomposition Values : The Trade-off Between Marginality and Consistency », DP 9924 THEMA.
- Chauvel L. (1995) :** « Inégalités singulières et plurielles : l'évolution de la courbe de répartition des revenus », *Revue de l'OFCE*, N°55, pp. 211-240
- Cling, J.P (2002) :** « Une analyse critique du discours de la Banque Mondiale sur la lutte contre la pauvreté », (chap. I), in J.P. Cling, M. Razafindrakoto et F. Roubaud (éds), *Les nouvelles stratégies internationales de lutte contre la pauvreté*, Economica, Paris.
- Cloutier J. (2004):** «la justice procédurale: une mesure d'efficacité des pratiques de rémunération», Actes du congrès de l'AGRH, ESG –UQAM, tome 2.
- Cogneau D. (2002) :** « Pauvreté, inégalités des conditions et inégalités des chances : Opportunités et risques des nouvelles stratégies de réduction de la pauvreté», in les *Nouvelles Stratégies Internationales de Lutte Contre la Pauvreté*, 2^e édition ; DIAL IRD Editions & Economica.
- Cohen G.A. (1995) :** « The Pareto Argument for Inequality», *Self-Ownership, Freedom, and Equality*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Collin D. (2004):** « pour une critique de l'utilitarisme » Conférence prononcée lors d'un stage de formation de professeurs de Philosophie, consacré aux morales de l'intérêt.
- Compeyron A. (2006) :** « Impact de la mise en oeuvre des notions d'égalité, responsabilité et compensation dans la décision individuelle d'investir en éducation », colloque IREDU.
- Coquet. J.L., Dejeammes M. (2002) :** « Concept ville accessible à tous», CERTU, Lyon.
- Coulombe H., McKay. A** « La mesure de la pauvreté: Vue d'ensemble et méthodologie

- (1998) :** avec illustration dans le cas du Ghana. L'actualité économique», *Analyse économique*, vol 74, N°3.
- Dagum, C. (1997):** "A New Approach to the Decomposition of the Gini Income Inequality Ratio", *Empirical Economics*, vol 22, N°4, pp. 515-531.
- Dalton H. (1920):** « The Measurement of Inequality of Incomes », *Economic Journal*, Vol. 30, pp. 348-361.
- Datt G. et Ravallion M. (1992) :** « Growth and Redistribution Components of Changes in Poverty Measures - A Decomposition with Applications to Brazil and India in the 1980s », *Journal of Development Economics*, Vol. 38, pp 275-296.
- Davidson, R., Duclos J-Y. (1998):** "Statistical Inference for Stochastic Dominance and for the Measurement of Poverty and Inequality", GREQAM.
- Deaton A. (1997):** "The Analysis of Household Surveys: A microeconomic Approach to Development Policy. Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Deaton A., Muellbauer J. (1980):** "An Almost Ideal Demand System", *The American Economic Review*, Vol. 70, N° 3, pp. 312-326.
- Deininger, K et L. Squire (1996):** « A New Data Set Measuring Income Inequality », *Etude Economique de la Banque Mondiale* 10 Septembre, pp.565-591.
- Dilip M., Shorrocks, A.F. (1982):** "A Decomposition Analysis of the Trend in UK Income Inequality," *Economic Journal, Royal Economic Society*, vol. 92(368), pp. 886-902.
- Doucet O. (2004) :** « Mesurer la justice organisationnelle pour mieux comprendre l'effet des jeux politiques», *Actes du congrès de l'AGRH*, tome 2, ESG –UQAM.
- Duclos J. Y. Araar. A. et C. Fortin. (1999):** "DAD: A Software for Distributive Analysis / Analyse distributive ", MIMAP programme, International Development Research Centre, Government of Canada and CRÉFA, Université Laval.
- Duclos J.Y (2002) :** « Pauvreté, bien-être social et équité : Mesure, impact des politiques et estimation », *Département d'économie eu CIRPEE*, Université Laval, Canada.
- Dupuy G., Coutard O., Fol S., Froud J., WilliamsK. (2001) :** « La pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile », *PREDIT-PUCA*, Université Paris.
- Dworkin R. (1981):** « What is Equality ? Part 1 : Equality of Welfare », *Philosophy and Public Affairs*, pp.186-187.

- Essama-Nssah (2000) :** « Inégalité, pauvreté et bien-être social: Fondements analytiques et normatifs », *Ouvertures Economiques*, De Boeck
- Fei J.C.H., Ranis G. et Kuo S.W.Y (1978) :** *Growth with Equity – The Taiwan Case*, Oxford : Oxford University Press.
- FGT - Foster J. E., Greer J. et Thorbecke E. (1984):** « Notes and Comments. A Class of Decomposable Poverty Measures », *Econometrica*, Vol. 52, pp. 761-766.
- FIDA (2001) :** “ Evaluation de la pauvreté rurale en Afrique de l’Ouest et du Centre”, Division Afrique, Département gestion des programmes.
- Fields G. (1979):** « Income Inequality in Urban Columbia : A decomposition Analysis », *Review of Income and Wealth*, Vol. 25(3), pp. 327-341.
- Fields G. S. (1994):** "Poverty and Income Distribution: Data for Measuring Poverty and Inequality Changes in Developing Countries", Cornell University, Department of Economics, Ithaca.
- Fleurbaey M. (2001) :** «La justice distributive en question», université de Pau.
- Fleurbaey M. (2001):** “Egalitarian opportunities”, *Law and Philosophy*, vol.20, pp. 499-530.
- Fleurbaey M. (2002):** « justice et injustices » in Egalité de traitement entre générations conseil d’orientation des retraites, document N°2.
- Fleurbaey M., Herpin N., Martinez M., Verger D. (1997):** « Mésuser la pauvreté », *Economie et Statistique*, N° 308-309-310
- Flückiger Y. et Silber J. (1995) :** « Income Inequality by Income Source and the Breakdown of Inequality Differences Between Two Population Subgroups », *Swiss Journal of Economics and Statistics*, Vol. 131(4/1), pp. 599-615.
- Fofack, H., Monga C., Tuluy H. (2001)** “Household Welfare and Poverty Dynamics”, in *Burkina Faso: Empirical Evidence from Household Surveys*. World Bank.
- Forsé M., Parodi M. (2002) :** « Homo Oeconomicus et spectateur équitable », *Revue de l’OFCE*, N° 82, pp. 165-166
- Foster J. Greer J. et E. Thorbecke, (1984):** "A Class of Decomposable Poverty Measures", *Econometrica*, vol. 52, pp. 761-785.
- Foster, J.E. et Shorrocks A.F. (1988):** "Poverty Orderings", *Econometrica*, vol. 56, N° 1, pp. 173-177.

- Frybourg M. (1974) :** « Les systèmes de transport. Planification et décentralisation », Paris, Eyrolles.
- Gajdosy T. (2001) :** « Les fondements axiomatiques de la mesure des inégalités », EUREQUA, Université de Paris 1.
- Garner T. (1993):** « Consumer Expenditures and Inequality: An Analysis Based on Decomposition of the Gini Coefficient », *Review of Economics and Statistics*, Vol. 75(1), pp. 134-138.
- Gastwirth J. L. (1972):** « The Estimation of the Lorenz Curve and the Gini Index », *Review of Economics and Statistics*, Vol. LIV, pp. 306-316.
- Geert D. (1998) :** « Les conceptions de l'équité dans la théorie économique et la philosophie politique », Cahier du LABORES, N° 13.
- Geert D., Geur, Ritsema (2001):** « Accessibility measures: review and applications. Evaluation of accessibility impacts of land-use transportation scenarios, and related social and economic impact » RIIVM (National institute of public health and the environment) Urban Research Center, Utrecht University.
- Genier Pascale 1996,** « Quel est l'apport des nouvelles théories de l'équité pour la définition des politiques publiques ? Le cas de la dépendance des personnes âgées » *In: Sciences sociales et santé. Volume 14, n°4, 1996. pp. 75-100*
- Gini C. (1912) :** « Variabilità e mutabilità », *Memori di Metodologia Statistica*, Vol. 1, *Variabilità e Concentrazione*. Libreria Eredi Virgilio Veschi, Rome, pp. 211-382.
- Gini C. (1916) :** «Il concetto di transvariazione e le sue prime applicazioni», *Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica*, dans Gini C.(1959), pp.21-44.
- Grootaert, C (1995):** “The dynamics of Poverty, why some people escape from poverty and others do not”, Policy Research Working Paper, Banque Mondiale,
- Grootaert, C (1996):** " The determinants of poverty in Côte d'Ivoire in the 1980s. " *Journal of African Economies*, Volume 6, N° 2, pp. 169-196.
- Henni S., Dubois J-L., (2003) :** “Durabilité sociale et transmission des capacités”, Colloque From Sustainable Development to Sustainable Freedom, Université de Pavie.
- Herrera J. (2000) :** "Poverty Dynamics in Peru, 1997- 1999", Communication au séminaire Distribution des revenus, pauvreté et bien-être, 26-27 octobre 2000, Paris.
- Howes. S. (1993):** "Asymptotic Properties of Four Fundamental Curves of Distributional Analysis". Mimeo STICERD. London School of Economics.

- Hugh D. (1920):** “Measubement of the inequality of incomes”, the Economic Journal, pp.348-361.
- Hugo V. (1874) :** « Quatre vingt-treize », Georges Naef S.A, Genève, pp. 441-442.
- INSAE (1997) :** « Profil de pauvreté et caractéristiques socio-économiques des ménages » Document de synthèse.
- INSAE (2000) :** « Profil de pauvreté et caractéristiques socio-économiques des ménages » Document de synthèse.
- INSAE (2000) :** « Comptes nationaux », Direction des Statistiques et des Etudes Economiques (DSEE).
- Kakwani N. (1993):** “Poverty and Economic Growth with application to Côte d’Ivoire”, University of New South Wales.
- Kakwani, N (1997):** “On measuring growth and inequality components of poverty with application to Thailand” . School of Economics- the University of New South Wales, Sydney
- Keynes J. M. (1936) :** « La théorie générale de l’emploi, de l’intérêt et de la monnaie », traduit de l’anglais par Jean de Largentaye, Payot, Paris.
- Klasen S. (2001):** In search of the Holy Grail : How to Achieve Pro-poor Growth ?, Backgrowth Paper to SPA Task Team, “Growth and Equity”. Eschborn, 6-9 November, Addis-Abeba.
- Kolm S.-C. (1966):** « The Optimal Production of Social Justice », *Colloques Internationaux du CNRS*, Biarritz, pp. 2-9.
- Kolm, S.-C. (1966) :** “The optimal production of justice,” Paper presented in the conference of the International Economic Association on Public Economics in Biarritz, CNRS, Paris.
- Kolm, S.-C. (1976):** « Unequal inequalities II », Journal of Economic Theory, N° 13, pp. 82-111.
- Kolm, S.-C. (1976a) :** “Unequal Inequalities I,” Journal of Economic Theory, N°12, pp.416-442.
- Kolm, S.-C. (1976b) :** “Unequal Inequalities II,” Journal of Economic Theory, N°13, pp. 82-111.
- Kuma Sen A. (1980):** « Equality of What ? », *The Tanner Lectures on Human Values*, vol. 1, Cambridge, Cambridge University Press.
- Kuznets S. (1955):** « Economic growth and income inequality », *American Economic Review*, Vol. 45, pp. 1-28.
- Kuznets, S. (1955):** “Economic growth and income inequality”, *American Economic*

Review.

- La Banque mondiale (2006) :** «préparation de la stratégie nationale des transports urbains, document de travail provisoire, publication de la Banque Mondiale.
- Lachaud J.P (1994) :** « La pauvreté au Bénin: éléments d'analyse », Séminaire sur les statistiques sociales.
- Lachaud. J.P (1999) :** « Inégalité intra-ménage et genre au Burkina-Faso : un test économétrique», Bordeaux, Document de travail N°, Université Montesquieu - Bordeaux IV, CED.
- Lachaud. J.P (2003) :** « La croissance économique en Afrique Sub-saharienne est-elle propauvre? Une investigation appliquée au Burkina-Faso », Document de travail n°, Université Montesquieu - Bordeaux IV, CED.
- Le Clainche C. (1999) :** « Talents, responsabilités, justice sociale : les apports des courants post-welfaristes », Note de recherche GRID 99-05.
- Lele. U., Adu-Nyaks K. (1991):** "Integrated Strategy Approach for Poverty Alleviation: A Paramount Priority for Africa", *African Development Review*, African Development Bank, Abidjan, Côte d'Ivoire.
- Lerman R. et Yitzhaki S. (1985):** « Income Inequalities Effects by Income Source : A New Approach and Applications to United States », *Review of Economics and Statistics*, Vol. 67, pp.151-156.
- Lerman R., Yitzhaki S. (1985) :** "Income Inequalities Effects by Income Source : A New Approach and Applications to United States", *Review of Economics and Statistics*, N° 67, pp. 151-156.
- Lerman R., Yitzhaki S. (1989):** « Income Sources and Income Inequality : Measurement from Three US Income Surveys », *Journal of Economic and Social Measurement*, Vol. 15(2), pp. 167-179.
- Leseur A. (2005):** «Les théories de la justice distributive », cahier n°2005-009 école polytechnique CNRS.
- Leventhal G.S., Karuza Jr., Fry W.R. (1980):** « Beyond fairness: A theory of allocation preferences », in *Justice and social interaction*, New york, Springer-Verlag, pp. 167-218.
- Lipton. R. et M. Ravallion (1995):** "Poverty and Policy", in *Benrman et al. Handbook of Development Economics*. Vol. 3, Elsevier.
- Lorenz M. O. (1905):** « Methods for Measuring Concentration of Wealth », *Journal of the American Statistical Association*, Vol. 70, pp. 209-219.
- Maguain D. (2002) :** «Les théories de la justice distributive post-rawlsiennes Une revue de la littérature», *Revue économique*, vol. 53, N° 2.

- Maoulainine C.M (2006)** « La relation offre/demande du transport urbain : modéliser la demande du transport urbain pour gérer les flux des déplacements » Les Cahiers du Plan HCP, n° 8, pp 53-64,
- Maréchal J-P. (2003) :** «L'éthique économique de John Rawls» revue L'Économie Politique, N°17, pp. 94-112.
- Masson S. (1997) :** «Interrelation entre système de transport et système de localisation : De l'héritage des modes traditionnels à l'apport des modèles interactifs de transport et d'occupation des sols », XXXIII^e colloque de l'ASRDLF, Renouveau régional – renouveau urbain, Lyon 1-3.
- Médédji D. (2003) :** « Evolution et impact de l'inégalité sur la pauvreté au Bénin », Document de travail, MIMAP-BENIN.
- MFE (2001) :** « Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté (DRSP) au Bénin ».
- Mignot D. (2004) :** «transport et justice sociale », *Reflets et Perspectives de la vie économique*, numéro spéciale Transport et mobilité, De Catalay, tome XLIII.
- Milanovic B. (1997):** « A Simple Way to Calculate the Gini Coefficient, and Some Implications », *Economics Letters*, Vol. 56, pp. 45-49.
- Morduch J. et Sicular T. (2002):** « Rethinking Inequality Decomposition, with Evidence from Rural China », *Economic Journal*, Vol. 112(476), pp. 93-106.
- Mussard S., Terraza M. (2009) :** «Décompositions des mesures d'inégalité : le cas des coefficients de Gini et d'entropie », *Cahier de recherche*, GRÉDI, université de Sherbrooke.
- Pareto V. (1896) :** « *Ecrits sur la courbe de la répartition de la richesse*. OEuvres complètes de Vilfredo Pareto publiées sous la direction de Giovanni Busino. Genève : Librairie Droz, 1965.
- Pettit, P. (2005):** “Construing Sen on Commitment”, *Economics and Philosophy*, vol. 21, pp.15-32.
- Piketty T. (2001) :** « L'économie des inégalités », Collection Repères, La Découverte
- PNUD (1997) :** « Manuel d'analyse de la pauvreté : Application au Bénin ».
- Podder N. (1993):** « The Disaggregation of the Gini Coefficient by Factor Components and Its Applications to Australia », *Review of Income and Wealth*, Vol. 39(1), pp. 51-61.
- Potier F., Zegel P. (2003) :** «Exclusions et Inégalités d'accès aux loisirs et au tourisme», *INRETS*.
- Pyatt G., Chen C-N, Fei** « The Distribution of Income by Factor Component », *Quarterly*

- J. (1980):** *Journal of Economics*, Vol. 95(3), pp. 451-473.
- Pyatt, G. (1976):** "On the Interpretation and Disaggregation of Gini Coefficients", *Economic Journal*, N° 86, pp. 243-255.
- Pyatt, G., Chen C-N., Fei J. (1980):** "The Distribution of Income by Factor Component", *Quarterly Journal of Economics*, N° 95, 3, pp.451-473.
- RALPH,2002** « une théorie libertarienne »p : 78, disponible sur le site <http://libertarien.free.fr>
- Rao V.M. (1969):** « Two Decompositions of Concentration Ratio », *Journal of the Royal Statistical Society*, Séries A 132, pp. 418-425.
- Rao V.M. (1969):** « Two Decompositions of Concentration Ratio », *Journal of the Royal statistical Society*, Séries A 132, pp. 418-425.
- Ravallion M. (1994):** "Poverty Comparisons: Fundamentals of Pure and Applied Economics". Harwood Academic Publishers.
- Ravallion M., G. Datt (1992):** "Growth and redistribution components of changes in poverty measures: A decomposition with application to Brazil and India in the 1980's", *Journal of Development economics* N° 38, pp.275- 295
- Rawls J. (1982):** « Social Unity and Primary Goods ». in Amartya Sen and Bernard Williams (eds), *Utilitarianism and Beyond*, Cambridge, Cambridge University Press, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, pp. 159-185, réédité in John Rawls (1999), *Collected Papers*, Samuel Freeman (éd.), Cambridge, Massachusetts, London, England, Harvard University Press, 2001, pp.359-387
- Ribaud F., Al (2001),** "Élaboration et mise en œuvre des DRSP : portée et limites du processus", DIAL.
- Roemer J.E. (1993):** « A Pragmatic Theory of Responsibility for the Egalitarian Planner», *Philosophy and Public Affairs*, N° 22, pp. 146-166.
- Salles, M. (2004),** "La théorie du choix social : une introduction à quelques résultats fondamentaux", en: *Leçons de philosophie économique*. Économica (Paris), Paris
- Sastre M. et Trannoy A. (2002):** « Shapley inequality decomposition by factor components: Some methodological issues », in P. Moyes, C. Seidl and A.F. Shorrocks (Eds.), *Inequalities: Theory, Experiments and Applications*, *Journal of Economics*, Supplément 9, pp. 51-90.
- Sen A. (1976):** "Poverty: An Ordinal Approach to Measurement", *Econometrica*, vol. 44 #2, pp. 219-232.
- Sen A. (1987):** "Principled choice", *Mathematical Social Sciences*, Elsevier, vol. 13(3), pp. 297-298.
- Sen A. (1998):** "Mortality as an Indicator of Economic Success and Failure," *Economic Journal*, Royal Economic Society, vol. 108(446), pp. 1-25.

- Sen A.K. (1991) :** « La liberté individuelle: une responsabilité sociale », *Esprit*, N° 170, pp. 5-25.
- Shapley (1953):** "A value for n-persons games in *Contributions to the theory of games*, vol 2, Princeton University Press.
- Shapley L. (1953):** « A value for n-person games », in: H. W. Kuhn and A. W. Tucker, eds., *Contributions to the Theory of Games*, Princeton University Press, Vol. 2.
- Shi L. (1999) :** « L'évolution des inégalités de revenu individuel dans la Chine en transition », *Revue d'Economie du Développement*.
- Shlomo Y. (1994):** "Economic distance and overlapping of distributions," *Journal of Econometrics*, Elsevier, vol. 61(1), pp. 147-159.
- Shlomo Y., Lerman R. (1991):** "Income Stratification and Income Inequality", *Income and Wealth*, Blackwell Publishing, vol. 37(3), pp. 313-329.
- Shorrocks (1999):** "Decomposition Procedures for Distributional Analysis: A unified Framework based on the Shapley value".
- Shorrocks A. F. (1982):** «Inequality Decomposition by Factor Component », *Econometrica*, Vol. 50, pp. 193-211.
- Shorrocks A. F. (1983):** « The Impact of Income Component on the Distribution of Family Incomes », *Quarterly Journal of Economics*, pp. 311-326.
- Shorrocks A. F. (1999):** «Decomposition Procedures for Distributional Analysis: A Unified Framework Based on the Shapley Value», *Mimeo*, University of Essex.
- Shorrocks A.F. (1980):** "The Class of Additively Decomposable Inequality Measures", *Econometrica*, N° 48, pp. 613-625.
- Silber J. (1989):** « Factor Components, Population Subgroups and the Computation of the Gini Index of Inequality », *Review of Economics and Statistics*, Vol. 71, pp. 107-115.
- Silber J. (1989):** "Factor Components, Population Subgroups and the Computation of the Gini Index of Inequality", *Economics and Statistics*, MIT Press, vol. 71(1), pp. 107-15.
- Silber J. (1993):** « Inequality Decomposition by Income Source : a Note », *Review of Economics and Statistics*, Vol. 75, N° 3, pp. 545-547.
- Silber J. (2004):** « Inequalities : theory, experiments and applications », *European Journal of Political Economy*, Vol. 20, pp. 813-820.
- Soudi K. (2005) :** «Inégalités sociales au Maroc : Méthodes de mesures et résultats», Communication présentée au séminaire sur les résultats de l'enquête nationale sur la consommation et les

- dépenses des ménages marocains.
- Soudi K. (2008) :** « Dynamique de l'inégalité : tendances, déterminants et éléments de politiques », *Les Cahiers du plan*, HCP.
- Soudi K., Zerrari A. (2006) :** « mesure de la pauvreté : Approche per capita versus approche équivalent Adulte », *les cahiers du plan*, N°7, HCP Rabat.
- Tsui K. (1999):** « Multidimensional Inequality and Multidimensional Generalized Entropy Measures : An axiomatic Derivation », *Social Choice and Welfare*, Vol. 16, pp. 145-157.
- Vodounou C. (2002) :** « Pauvreté, croissance et ciblage : propriétés asymptotiques des estimateurs des élasticités avec application au Bénin », Document de travail, MIMAP-BENIN.
- Watts H.W. (1968):** "An Economic Definition of Poverty", in D.P. Moynihan, *On Understanding Poverty*. New York: Basic Books.
- Wodon Q., Shlomo Y. (2002) :** « Inégalité et bien-être social », Banque Mondiale.
- Yitzhaki S. (1983):** « On an Extension of the Gini Inequality Index », *International Economic Review*, Vol. 24(3), pp. 617-28.
- Yitzhaki S. (1990):** « On the Effect of Subsidies to Basic Commodities on Inequality in Egypt », *Oxford Economic Papers*, Vol. 42, pp. 772-792.

III- RAPPORTS ET THESES :

- Banque Mondiale (2001) :** *Le développement dans le monde 2000/2001 : combattre la pauvreté*, Eska, Paris
- Bertin, A. (2007) :** *Pauvreté monétaire, pauvreté non monétaire : une analyse des interactions appliquée à la Guinée*, Thèse de doctorat GRETHA.
- Caubel D. (2006) :** *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, Thèse pour l'obtention d'un doctorat en Sciences Economiques spécialisation en Economie des Transports, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon.
- Clément V. (1997) :** *Les théories égalitaristes contemporaines de la justice, réflexions méthodologiques et proposition de validation empirique*, Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Montpellier.
- FOUGERE, F. & SEYDI, A. 2006** *« Ethique de la méthode d'évaluation contingente » Université d'Auvergne - Clermont-Ferrand 1 – CERDI*
- Lachaud, J.P. (1996) :** *Croissance économique, pauvreté et inégalité des revenus en Afrique subsaharienne : analyse comparative*, Bordeaux, DT/11, Centre d'économie du développement, Université Montesquieu-Bordeaux IV.
- Masson Sophie, 2000 :** *« les interactions entre système de transport et système de localisation en milieu urbain et leur modélisation »* Thèse de Doctorat, Université Lumière Lyon 2, Faculté de sciences économiques et de gestion,
- Paulo, Christelle. (2006) :** *Inégalités de mobilités : Disparités des revenus, hétérogénéité des effets ;* thèse de Doctorat, Laboratoire d'Économie des Transports Université Lumière Lyon 2
- PNUD (1997) :** *Le développement humain au Bénin*
- Ravallion, M ., Chen, S. (2002):** *Measuring Pro-Poor Growth*, Washington, Working Paper 2666, World Bank.
- Son H. (2003):** *A Note on Measuring Pro-Poor Growth*, Washington, mimeo, World Bank.
- VANCO Florian (2011)** *Formes urbaines et durabilité du système de transports Une approche par les coûts de la mobilité urbaine des ménages sur l'agglomération lyonnaise*, Laboratoire d'Économie des Transports Université Lumière Lyon

- World Bank (1990):** *World Development Report*, New York University Press.
- World Bank (1991):** *World Development Report*, New York University Press.
- World Bank (2001):** *World Development Report: Attacking poverty*. World Bank and Oxford University Press.

Annexes :

Annexe 1

Définition des indicateurs d'inégalité adoptée et leurs interprétations

Cas des indices de Gini standard, Gini généralisé et Atkinson

Indice de Gini standard

De par sa construction, cet indice résume la courbe de Lorenze et mesure l'écart entre l'inégalité, représenté par cette courbe, et l'égalité parfaite, représentée par la diagonale. Plus la courbe de Lorenze s'éloigne de la diagonale plus l'acuité d'inégalité n'est importante. Pour comprendre certaines propriétés de cet indice, on considère les deux expressions suivantes dans le cas continu et dans le cas discret :

$$G=2 \int_0^1 (p - L(p))dp \quad (1)$$

$$G = 1 + \frac{1}{n} - \frac{2}{x^2-y} (n1 + (n-1)y2 + \dots + yn) \quad \text{pour } y1 \leq y2 \leq \dots \leq yn \quad (2)$$

Dans l'expression (1), $(p-L(p))$ représente l'écart entre une situation d'égalité parfaite (le droit à 45° qui représente le centile p) et la courbe de Lorenz qui traduit une situation d'inégalité. En attribuant un poids égal à 2 à tous ces écarts, l'indice de Gini s'exprime comme l'agrégation de ce déficit pour toutes les valeurs que peut prendre le percentile p entre 0 et 1. Sous l'hypothèse que chacun des déficits sont d'égale importance, l'indice de Gini standard calcule la distance moyenne entre les classes cumulées de population et leurs classes cumulées de niveaux de vie (Duclos, 2002).

Le coefficient de Gini varie entre 0, qui traduit une égalité complète, et 1, qui indique une inégalité totale (Une seule personne dispose du revenu ; toutes les autres n'ont rien).

La deuxième expression met en évidence le lien entre la pondération de revenu/dépenses et le rang qu'il occupe dans le classement des revenus/dépenses. En conséquence l'impact de tout transfert entre deux individus dépendra de nombres de personnes classées entre eux (Wolfelsperger, 1980). Etant donné que le nombre d'individu placés aux queues de la distribution est faible, relativement au reste de la population qui dispose des ressources de valeurs intermédiaire, le coefficient de Gini reste faiblement sensible à toute redistribution de même montant entre individus riches ou pauvres (Wiles, 1970 in Wolfelsperger, 1980). Graphiquement ce manque de sensibilité peut se traduire dans certains cas par un croisement de courbe de Lorenz pour différentes distribution sans que le coefficient de Gini change (Wolfelsperger, 1980).

Différentes interprétations intuitives peuvent être assignées à l'indice de Gini pour comprendre la signification de ce que l'on mesure. En voici deux interprétations :

- (i) D'après Wodon et Yitzhaki (2002), la valeur de l'indice de Gini représente la différence attendue dans les revenus/dépenses de deux individus ou ménages choisis au hasard dans la population globale. Par exemple, un indice de 0,40 signifie que si le revenu/dépense moyen par habitant de la population est de 8000 dirhams, la différence attendue dans le revenu/dépense par habitant de deux individus choisis au hasard sera de 3200 dirhams (40% du revenu moyen de 8000 dirhams).
- (ii) En terme de bien-être social, si les individus évaluent leur niveau de bien-être d'une part en terme absolus (c'est-à-dire le revenu ou la consommation dont ils disposent) et d'autre part en termes relatifs (de combien ils disposent par rapport aux autres), on peut représenter le niveau de bien-être social (W) dans une société comme étant égal au produit du revenu moyen (u) multiplié par la soustraction de un et de l'indice de Gini (G), soit $W=u(1-G)$ (Sen 1977 in Essamah-Nssah 2000). Telle expression permet de réaliser des comparaisons intertemporelles sur le bien-être social qui dépendrait étroitement de l'évolution de l'indice de Gini et du revenu/consommation des ménages.

Cependant, l'indice de Gini standard ne reflète que le niveau d'inégalité globale de telle sorte que deux courbes de Lorenze différentes peuvent susciter le même coefficient de Gini. En effet, une répartition qui présente de fortes inégalités du bas de la courbe vers le milieu, peut engendrer le même coefficient qu'une autre qui les présente vers le haut de l'échelle de répartition (les quantiles les plus riches). Pour remédier à cette particularité, la pondération accordée par le coefficient de Gini standard a été révisée de telle façon qu'elle donne plus de poids aux queues de la distribution. Il s'agit d'une généralisation du coefficient de Gini standard.

Indice de Gini généralisé : S-Gini (Single-parameter Gini)

Cet indice permet d'échapper au problème de pondération de Gini standard qui avantage la population dont le niveau de revenu est intermédiaire dans la répartition. En variant le paramètre de pondération (p), le poids des queue de la distribution varie manifestement. Cette façon de procéder laisse entendre que la pondération peut s'interpréter comme une aversion pour l'inégalité qui reste dépendant aux différents jugements de valeur.

En partant des données individuelles ; sa formule s'écrit :

$$SG(p) = \int_0^1 (p - L(p)) dp$$

Où : $L(p)$: est la courbe de Lorenz pour une distribution des revenus/dépenses : comme définie ci-haut :

$K(p,p) = p(p-1)(1-p)^{(p-2)}$ est la fonction qui génère à différents percentiles p , les poids applicables aux distances entre les courbes de Lorenz et la droite à 45°. Cette fonction ne dépend que de la valeur du paramètre p (Araar et Duclos 2006)

Pour chaque valeur de ce paramètre, on obtient une mesure S-Gini de l'inégalité caractérisée par un poids donnée. En effet plus la valeur de p augmente, plus les poids se déplacent vers les percentiles p les plus faibles. A la limite lorsque p prend des valeurs avoisinant l'infini, la mesure de la distribution des revenus/dépenses ne se fait qu'à partir des percentiles des individus les plus pauvres (Araar et Duclos, 2006 : Essama-Nassah 2000).

On montre à l'aide d'une intégration par parties que $SG(p)$ peut s'écrire sous la forme suivante (Yitzbaki, 1985) :

$$\begin{aligned} SG(p) &= \frac{1}{u} \int_0^1 (u - q(p)) \cdot p \cdot (1-p)^{p-1} dp \\ &= \frac{p}{u} \int_0^{+\infty} (u - y) \cdot (1-p)^{p-1} f(y) dy \\ &= -p \frac{\text{cov}(y, (1-p)^{p-1})}{u} \end{aligned}$$

Dans le cas discret l'indice $SG(p)$ s'exprime comme suite :

$$SG(p) = 1 - \frac{1}{Y} \sum_{i=0}^n \left(\frac{(n-i+1)p - (n-i)}{np} \right)$$

Aussi faut-il préciser que le paramètre p représente le paramètre d'extension de l'indice standard de Gini (Essama Nassah 2000). En effet pour la valeur de p égale à deux le coefficient de Gini standard s'écrit comme suit :

$$SG(2)=2 = \frac{cov(Y,F(Y))}{Y}$$

Etant donné que le coefficient p représente le paramètre d'extension de l'indice de Gini standard sa variation détermine différents de pondération que l'indice de Gini à différentes sous-population. Il importe donc d'établir un lien entre p et la structure de pondération y inhérente. Yitzhaki (1994) a montré que le centile recevant la pondération la plus élevée est égale à :

$$P= 1-\{ 1/p \}^{1/p-1}$$

Tableau

Percentile recevant la pondération la plus élevée de l'indice de Gini-généralisé

-	1.1	1.2	1.5	2.0	3.0	4.0	6.0	10.0	34.5	100.0
p	61.0	60.0	56.0	50.0	42.0	37.0	30.0	22.0	10.0	4.5

Source : Yitzhaki(1994)

Ce tableau indique que lorsque le coefficient d'aversion pour l'inégalité est compris entre 1 et 2, la structure de pondération accorde un poids plus important aux revenus/dépenses supérieur au revenus/dépenses médian(e). au fur et à mesure que ce coefficient se situe au-delà de deux, les revenus/dépenses classés au dessus de la médiane reçoivent une pondération au plus en plus importante. En portant toute interprétation objective du coefficient de Gini et les implications redistributive qu'il se-tend devrait se référer aux coefficients de pondération qu'accord ce indicateur aux différentes sous-populations classées au bas ou au milieu ou au haut de l'échelle de pondération.

Indice d'Atkinson

Cet indicateur offre la possibilité d'incorporer un jugement de valeur en matière de répartition, relatif à l'utilisateur de l'indicateur. Cette particularité permet d'échapper à la pondération implicite éventuellement non désirable imposée par les indicateurs classique de l'inégalité. Cependant l'indicateur d'Atkinson reste invariant à toute variation équi-proportionnelle de tous les revenus/dépenses (homogénéité du degré).

$$A(e) = \frac{X - X(e)}{X} \text{ avec } X(e) = \left(\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (X_i)^e\right)^{1/e}$$

Telle expression indique que l'indice d'Atkinson mesure la proportion per Capita de niveaux de vie est gaspillée en termes sociaux en raison d'une distribution inégale

(Atkinson 1970 in Essama-Nssama 2000). La société dans son ensemble aurait un niveau de bien-être agrégé supérieur advenant une distribution plus égale par un simple proportion $(1-A(p))$ du niveau de vie agrégée (Duclos 2002).

Reste à noter que le coefficient de pondération p représente l'élasticité de l'utilité marginale par rapport au revenu. Plus grand est la valeur de cet indicateur moins la fonction de bien-être social tolérera l'inégalité dans la répartition des revenus. Par conséquent ce coefficient est synonyme du degré d'aversion pour l'inégalité (Araar et Duclos 2006, Essama-Nssah 2000).

Deux cas particuliers de cet indice méritent d'être soulignés. Lorsque le coefficient de pondération est égale à zéro l'Indice d'Atkinson s'annule et le coût moyen d'élimination de l'inégalité serait également nul. Dans ce cas la comparaison de distribution se fait uniquement sur la base de leurs moyennes. Si ce coefficient prend des valeurs importantes le bien-être social dépend uniquement de l'importance des plus pauvres. Voir du membre le plus pauvre, c'est le critère de Rawls (Lambert 1993)

Annexe 2

Présentation de l'approche de la dominance stochastique en inégalité

Pour explicité cette approche, soit à considérer deux distributions de revenus/dépenses A et B, définies dans le domaine non négatif. Pensons que :

$$D_A^1(X) = F_x(X) \text{ et } D_A^s(X) = \int_0^x D(Y)dy = \int_0^x F(y)dy \text{ pour tout } s \geq 2$$

D'après Davidson et Duclos (2000). $D_s(x)$ peut s'exprimer comme suit :

$$D_A^s(X) = \frac{1}{(s-1)} \int_0^x (x-y)df(y)$$

La distribution A est dite dominée de manière stochastique à l'ordre s si $D_A^s(x) \Rightarrow D_B^s(x)$ pour tout $x \in \mathbb{R}^+$. A supposer qu'un seuil de pauvreté est défini à un niveau de revenu/dépense $z > 0$, alors la distribution B domine stochastique ment A à l'ordre s pour le seuil de pauvreté défini si : $D_A^s(x) \Rightarrow D_B^s(x)$ pour tout $x \leq z$

Dans le domaine de la comparaison stochastique en terme d'inégalité, l'approche primale est basé sur la notion de la courbe de dominance stochastique normalisé par le paramètre $1.u$ avec $1 \in (1^-, 1^+)$ et u représente la moyenne de la distribution. Elle est définie comme suit :

$$\bar{D}(lu) = \frac{1}{(s-1)} \int_0^1 \frac{g(p,lu)}{lu} dp \text{ avec } g(p,lu) = \max(lu - Q(p), 0)$$

Quand à $Q(p)$ il représente le niveau de vie mesuré par Y en dessous duquel on retrouve une proportion de la population. Pour $p \in [0,1]$, le quantil $Q(p)$ peut être défini de deux façon : $Q(p) = F^{-1}(p)$ ce qui équivalent à $F(Q(p)) = p$.

Nous verrons dans le chapitre III que cette expression peut être simplifiée en prenant la forme réduite suivante :

$$\bar{D}(lu) = \frac{1}{(s-1)} p(z=lu, e=s-1)$$

Telle expression veut dire que l'estimation de la courbe de dominance normalisée est équivalent à l'estimation des indices de pauvreté normalisés pour un seuil de pauvreté égal à $1.u$ et un coefficient d'aversion à la pauvreté de u (Araar et Duclos 2006 ; Duclos 2002).

Quant à l'approche duale elle est fondé sur deux notions, les déficits de normalisés et la dominance au sens de Lorenz : La première notion est fondée sur l'évaluation de l'expression :

$$\frac{g(p, l_u)}{l_u} = \frac{\max(l_u - Q(p), 0)}{l_u}$$

Et ce, pour toute proportion cumulée entre 0 et 1.

La dominance au sens de Lorenz utilise la courbe de Lorenz pour comparer l'inégalité entre deux ou plusieurs distributions. Cette notion indique que la courbe de Lorenz de la distribution dominée est au dessous de celle de la distribution dominante.

Autrement dit, $L_A(p) \leq L_B(p) \forall p$: la proportion cumulée de la population, les points de la courbe de la distribution dominée ne se trouvent nulle part au dessus de ceux représentant la courbe de la distribution dominante. En telle situation on peut dire la distribution dominée est plus intégrale que la distribution dominante.

Partant de ces considérations d'ordre théorique, on peut formuler les approches primales et duale de la dominance stochastique d'inégalité et au second ordre comme suit :

Approche primale : dominance d'inégalité au premier ordre

Les conditions suivantes sont équivalentes

1. $I_A - I_B \geq 0$ Pour tout indice respectant les principes de cohérence par rapport aux sous-populations, d'homogénéité de degré 0 et de transférabilité au sens de Pigou-dalton (transférabilité¹)

2. $\bar{D}_A(Au_A) \geq \bar{D}_{SB}(Au_B)$ pour tout α compris entre 0 et 1

Interprétation normative : Le domaine stochastique au premier ordre s'interprète en termes de bien-être sociale .ce qui suppose que la population est socialement homogène dans le sens que seules les différences de revenu sont socialement significatives et préfère le plus (de revenu) au moins .dans ces conditions, dire que la distribution a revient à dire que toute personne utilitariste, attribuant une utilité marginale positive au revenu, préfère la distribution B à la distribution A .

Autrement dit, l'amélioration du bien-être sera unanimement préférée par toute personne utilitariste (ESSAMA-NSSAH, 2000).

Approche primale : dominance d'inégalité au second ordre

Les conditions suivantes sont équivalentes

1. $I_A - I_B \geq 0$ Pour tout indice respectant les principes de cohérence par rapport aux sous -populations, d'homogénéité de degré 0, de transférabilité au sens de Pigou-dalton (transférabilité 1 et transférabilité 2)

2. $\bar{D}_A(Au_A) \geq \bar{D}_B(Au_B)$ pour tout $A \in [0, \infty[$

Interprétation normative : lorsque la distribution B domine A stochastiquement au second ordre, toute personne utilitariste préfère B à A, et que le bien-être inhérent à la distribution B dépend beaucoup plus d'une répartition plus égale et approuve un transfert des plus riches aux plus pauvres (Essama-Nssah 2000).

Approche duale : dominance d'inégalité au premier ordre

Les conditions suivantes sont équivalentes :

1. $\int A - B \geq 0$ Pour tout indice respectant les principes de cohérence par rapport aux sous-populations, d'homogénéité de degré 0, de transférabilité au sens de Pigou-dalton (transférabilité 1)
2. $\frac{g_A(p, l_A)}{l_A} \geq \frac{g_B(p, l_B)}{l_B}$ pour tout $p \in [0, 1]$

Approche duale : dominance d'inégalité au second ordre

Les conditions suivantes sont équivalentes :

1. $\int A - B \geq 0$ Pour tout indice respectant les principes de cohérence par rapport aux sous-populations, d'homogénéité de degré 0 (8), de transférabilité au sens de Pigou-dalton (transférabilité 1 et transférabilité 2) :
2. $L_B(p) \geq L_A(p)$ pour tout $p \in [0, 1]$

Annexe 3

Besoins en informations par sous-objectif et questionnaire en Arabe de l'enquête sur les transports urbains dans la ville de Laâyoune

Objectif	Sous objectif	Types d'informations	Variables
étudier le profil des consommateurs et leur satisfaction	identifier les utilisateurs de moyens de transport urbain	Repérer qui utilise les moyens de transport urbain	-types de consommateur
	repérer le type de consommateurs utilisant tel ou tel moyen de transport urbain	Relever la particularité des consommateurs utilisant tel ou tel moyen de transport urbain (CSP, sexe, âge, revenus ..	-fréquence de consommation
	Donner la fréquence d'utilisation du transport urbain	savoir combien de fois par jour ils l'utilisent.	
	Dire à quel moment les consommateurs utilisent le transport urbain	Noter les heures d'affluence et les périodes de faible demande	-prix -lieux
	Donner le degré de satisfaction des clients après utilisation	les impressions des clients après utilisation du transport urbain	-horaires
Caractéristiques et positionnement des transports urbains	Donner les caractéristiques du transport urbain	Dire comment se présente le transport urbain	Structure du transport urbain à Laâyoune
	Donner les caractéristiques de chaque moyen de transport	Dire comment se présente chaque moyen de transport	-prix -points d'arrêts -points de ramassage
	Donner leur positionnement	Présenter l'image de chaque moyen et sa part de marche du transport urbain	
Repérer le moyen de transport urbain le plus utilisé	Faire une analyse sur la fréquence de l'utilisation de chaque moyen de transport	Présenter le nombre d'utilisateurs en fonction du moyen de transport urbain	
	Déterminer le moyen de transport le plus utilisé	Dire quel moyen de transport le plus utilisé et à quel moment	
	Déterminer le moyen de transport le moins apprécié		
Trouver les motivations poussant les clients vers un moyen en particulier	Donner les critères de choix des moyens de transport	savoir sur quoi tel ou tel consommateur se base pour choisir tel ou tel moyen de transport	- Critères de préférence -attitudes des consommateurs
	Enumérer les attitudes des consommateurs vis-à-vis d'un moyen de transport particulier	Déterminer les prédispositions du consommateur face à ce moyen de transport urbain	
identifier les insuffisances de la concurrence actuelle par rapport à la demande	Relever l'avis des consommateurs par rapport à un moyen de transport	Repérer les critiques faites par les consommateurs concernant le transport urbain	Critiques sur chaque moyen de transport
	Donner leur proposition concernant celui-ci	Relever leurs propositions des améliorations possibles	-suggestions

المميزات الديمغرافية والسوسيو-اقتصادية لرب الأسرة

5. عدد أفراد الأسرة

6. عدد أفراد الأسرة البالغين من العمر 15 سنة فأكثر

7. عدد النشيطين المشتغلين بالأسرة

8. ما هو الدخل الشهري الإجمالي للأسرة

في حالة عدم الجواب، سجل 999999 وانتقل إلى السؤال 9

9. هل يمكن رغم ذلك أن تصنف هذا الدخل الشهري حسب مجالات الدخل التالية

1. أقل من 2000 درهم

2. من 2000 درهم إلى أقل من 4000 درهم

3. من 4000 درهم إلى أقل من 6000 درهم

4. من 6000 درهم إلى أقل من 10000 درهم

5. من 10000 درهم إلى أقل من 15000 درهم

6. من 15000 درهم إلى أقل من 20000 درهم

7. 20000 درهم وأكثر

8. غير مصرح به

1. الجنس:

1. ذكر

2. أنثى

2. السن بالسنوات الكاملة:

3. المستوى الدراسي:

1- بدون

2- إعدادي مدرسي أو كتاب قرآني

3- مسيد أو مدرسة قرآنية

4- الابتدائي

5- الإعدادي

6- الثانوي

7- العالي

8- مستوى آخر

4. نوع النشاط:

1- نشيط مشتغل

2- عاطل

3- ربة بيت

4- تلميذ، طالب

5- مسن

6- متقاعد

7- ملاك

8- عاجز أو مريض

9- حالات أخرى

النقل الحضري:

10. عنوان السكن الاعتيادي:.....

11. المدة اللازمة للوصول إلى مقر العمل (مكان النشاط الاقتصادي):

☐ 1- أقل من 05 دقائق ☐ 2- 10 دقائق ☐ 3- 15 دقيقة ☐ 4- 20 دقيقة ☐ 5- أكثر من 20 دقيقة

12. وسيلة النقل المستعملة بشكل اعتيادي:

☐ 1- سيارة خاصة ☐ 2- دراجة نارية أو عادية ☐ 3- سيارة أجرة ☐ 4- نقل مهني للمستخدمين ☐ 5- حافلات صغيرة

13. إذا كنتم لا تتوفرون على سيارة خاصة، لماذا تختارون وسيلة النقل التي ذكرتم (السؤال 12) أثناء تنقلاتكم من وإلى مقر سكنكم؟

☐ 1- سريعة

☐ 2- آمنة

☐ 3- سهلة الولوج

☐ 4- مريحة

☐ 5- متوفرة

☐ 6- أقل كلفة

☐ 7- اعتيادية

☐ 8- تغطي جميع المناطق

☐ 9- توقفات قليلة

☐ 10- نظيفة

☐ 11- عائلية

14. فترات استعمال وسيلة النقل:

☐ 1- صباحا ☐ 2- زوالا ☐ 3- مساءا ☐ 4- ليلا

15. عدد مرات استعمال وسيلة النقل في اليوم

☐ 1- من مرة إلى 3 مرات ☐ 2- من 4 إلى 5 مرات ☐ 3- أكثر من 5 مرات

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : théories de la justice appliquées à l'individu.....	110
Tableau 2: Percentile recevant la pondération la plus élevée	141
Tableau 3: La justice sociale une multiplicité d'acceptions et de contenus.....	152
Tableau 4 : répartition des villes selon le nombre de bus pour 1 million d'habitants	179
Tableau 5: Evolution annuelle des prix à la consommation par division de produits.....	194
Tableau 6: Décomposition de l'inégalité par source et élasticité dépenses de l'indice de Gini standard ($p=2$) Cas du milieu urbain entre 1991 et 2001.....	0
Tableau 7: Décomposition de l'inégalité par source et élasticité dépenses de l'indice de Gini généralisé ($p=2$) Cas du milieu urbain entre 1991 et 2001	2
Tableau 8 : les gagnants et les perdants quand une infrastructure existante est soumise à péage.....	8
Tableau 9 : Projet d'habitat en cours de réalisation et en cours d'autorisation.....	32
Tableau 10: Analyse interne du secteur des transports en commun à Laâyoune	0
Tableau 11: Analyse externe du secteur des transports en commun à Laâyoune	0
Tableau 12: <i>besoins en informations par sous-objectif</i>	3
Tableau 13 : qualification et d'évaluation de chaque moyen de transport.....	11
Tableau 14 : tableaux croisés du revenus avec le mode de transport le plus utilisé.....	14

TABLE DES FIGURES :

Figure 1 : Comparaison graphique des critères utilitaristes et d'efficience.....	38
Figure 2: Justice au sens de Kolm, ensemble des possibles et efficacité :les différents cas de figure	80
Figure 3: relations entre capacité, fonctionnements accomplis et fonctionnements accessibles	94
Figure 4: courbe de répartition	134
Figure 5: présentation de la courbe de Lorenz	135
Figure 6 : Le système de transport urbain.....	168
Figure 7 : Relations entre les différentes composantes de l'accessibilité	171
Figure 8 : répartition des ménages urbains selon la part des dépenses de transports et quintiles de revenu	190
Figure 9 : répartition des ménages urbains selon le pourcentage des ménages ayant au moins un véhicule particulier et quintiles de revenu.....	191
Figure 10: structure comparée de l'endettement des strates sociales selon l'objet des crédits	192
Figure 11: structure comparée de l'endettement des strates sociales selon les sources du prêt	192
Figure 12: répartition modale comparée des déplacements urbains selon moyen de transport	193
Figure 13 : Impact d'une hausse marginale de 1% des dépenses par source de consommation sur l'inégalité urbaine en 2001.....	1
Figure 14: Impact d'une hausse marginale de 1% des dépenses par source de consommation sur l'inégalité urbaine en 2001 : comparaison entre l'indice de Gini élargi et l'indice de Gini standard	2
Figure 15: Scénarios des effets redistributifs	7
Figure 16 : Formalisation de l'action sur le système transport – occupation de l'espace -mobilité	10
Figure 17 : Composantes d'une Stratégie des Transports Urbains.....	17
Figure 18 :Evolution de la population dans la ville de Laâyoune:	26
Figure 19: évolution du périmètre urbain de Laâyoune entre 1965 et 2009.....	28
Figure 20 : Schéma urbain d'aménagement : ville de Laâyoune	32

Figure 21: l'état de la voirie de la ville Laâyoune en 2009	35
Figure 22: répartition de la population 2004 de Laâyoune selon les quartiers	40
Figure 23 : quelques caractéristiques sociodémographiques en cartes de la population de Laâyoune selon les quartiers	0
Figure 24: localisation des centres et axes commerciaux ainsi que le parc des établissements d'enseignement de Laâyoune.....	0
Figure 25: situation de la desserte par les transports en commun des différents quartiers de la ville de Laâyoune en 2010	2
Figure 26 Graphique représentant les modes de consommation utilisés par les consommateurs.....	10
Figure 27 : Diagramme de qualification et d'évaluation de chaque moyen de transport	10
Figure 28 Graphique représentant les fréquences journalières de consommation :	11
Figure 29: Graphique représentant les fréquences journalières de consommation selon le mode utilisé	12
Figure 30 : Graphique représentant les fréquences journalières de consommation selon les revenus des consommateurs	13
Figure 31 : Graphique des revenus croisés avec le mode de transport le plus utilisé	13
Figure 32 : Graphique des tranches horaires par mode de transport	15

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE :	9
INTRODUCTION CHAPITRE I	21
CHAPITRE I	20
LES DIFFERENTS CONCEPTS DE JUSTICE SOCIALE : CONTROVERSE SUR LA NOTION ET CRITERES DE LA JUSTICE ET EMERGENCE DE LA JUSTICE DISTRIBUTIVE	20
SECTION I : LES DIFFERENTS CONCEPTS DE JUSTICE SOCIALE	25
I - JUSTICE COMMUTATIVE :	25
II LA JUSTICE DISTRIBUTIVE	26
III- JUSTICE PROCEDURALE :	29
IV – JUSTICE RESULTAT :	31
SECTION II : FONCTION D'UTILITE COLLECTIVE, CRITERES UTILITARISTES ET CRITERE D'EFFICIENCE DE JUSTICE SOCIALE	33
I- Fonction d'Utilité Collective FUC	33
II - Critères utilitaristes et critère d'efficacité de justice sociale	34
III. Comparaison graphique des critères utilitaristes et d'efficacité	37
SECTION III : LES THEORIES WELFARISTES DE JUSTICE ET LEURS CRITIQUES	40
1- Utilitarisme et théorie de la justice	41
A-La version originale de l'utilitarisme	41
<i>Utilité et intérêt</i>	42
<i>Bonheur et plaisir</i>	42
B – Critiques de l'utilitarisme	44
B-1 Le problème moral de la théorie utilitariste de justice	45
B-2 Le problème technique de la théorie utilitariste de justice :	46
i-L'impossible mesure de l'intensité	48
ii- Une conséquence : la manipulabilité des modes de décisions collectives et les comparaisons interpersonnelles dans le cadre utilitariste	49
iii- Intensité et théorie du choix social et critère d'agrégation des utilités	50
CONCLUSION DU CHAPITRE I :	52
INTRODUCTION CHAPITRE II	55

CHAPITRE II : LES THEORIES DE LA JUSTICE DISTRIBUTIVE	55
SECTION I : L'EGALITE DES RESSOURCES.....	61
I - Rawls et l'égalisation équitable des biens premiers.....	62
1- Les principes de justice	65
1-a- principe d'égalité de liberté :.....	66
1-b- principe de différence :	66
2- les biens premiers :	69
3- les critiques de la théorie à Rawls.....	71
II- Ronald Dworkin et l'égalisation des ressources étendues	73
I-1 Dworkin et la critique de l'égalité du bien être :	74
II-2 La mise en œuvre de l'égalité des ressources chez Dworkin.....	75
II- 3 portée de l'égalité des ressources étendue :	77
III-Kolm et les préférences fondamentales.....	78
IV- Critiques à l'égalité des ressources	81
SECTION II : L'EGALITE DU DOMAINE DU CHOIX.....	83
I- Égalité des opportunités de bien-être d'Arneson	85
I-1 Vers un égalitarisme des capacités de bien-être ?	86
I-2 limites de l'apport d'Arneson	88
II- Égalité des capacités de Sen.....	90
II-1 -L'EGALITARISME DES CAPABILITES: UNE THEORIE DE LA JUSTICE FONDEE SUR LES INEGALITES ACCEPTABLES	91
i -L'hypothèse fondamentale de diversité	91
ii- Capacités et fonctionnements	92
iii- Choix et responsabilité.....	95
II-2- Les capacités comme opportunités de bien-être	96
i- Sélection et évaluation des capacités.....	96
ii- Valeurs, motivations et but.....	97
II-3 limites de la théorie de A. Sen	99
III- Égalité des opportunités de Roemer	101
III-1-Identifier les frontières du déterminisme social afin d'observer la responsabilité individuelle	102
III-2 Evaluer la responsabilité de réussite par classe	103
III-3- Une correction fiscale des injustices.....	104
III-4 Limites de l'apport de Roemer	105
IV- critiques à l'égalisation du domaine de choix	107
CONCLUSION DU DEUXIEME CHAPITRE:	108
CONCLUSION DES DEUX CHAPITRES I ET II:ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	
INTRODUCTION CHAPITRE III	114
CHAPITRE III : INEGALITES ET APPROCHES DE MESURES DE L'INEGALITE	114
SECTION I : INEGALITES, DEFINITIONS ET TYPOLOGIE	120

I. Définition de l'inégalité :	121
II. Les principaux types d'inégalité :	123
A) L'INEGALITE MONETAIRE (ECONOMIQUE) :	123
B) L'INEGALITE DES CONDITIONS DE VIE :	123
C) L'INEGALITE DES POTENTIALITES :	123
D) LES INEGALITES SOCIALES DE POUVOIR	124
SECTION II : APPROCHES DE MESURES DE L'INEGALITE	125
I. La mesure du niveau de vie : revenus ou dépenses de consommation	126
A. AXIOMES RESPECTES PAR LES MESURES D'INEGALITE (APPROCHE AXIOMATIQUE) :	130
La continuité :	130
Le principe de transfert de Pigou-Dalton :	130
Le principe de population de Dalton :	131
La symétrie (Anonymat) :	131
La normalisation :	132
L'invariance relative :	132
B. INDICES DE MESURE D'INEGALITES : DEFINITION ET PROPRIETES....	132
1. Les indicateurs graphiques et leurs représentations fonctionnelles.....	133
A. Courbe de répartition.....	133
B. Courbe de Lorenz :	134
2. Les indicateurs numériques et leurs représentations fonctionnelles.....	136
Les indicateurs partiels	137
Les indicateurs exhaustifs.....	138
1. l'indice de Gini standard :	138
Interprétation du coefficient de Gini	139
1. l'indice de Gini généralisé : S-Gini	139
2. L'indicateur d'Atkinson	142
3. Les approches traditionnelles de décomposition de l'indice de GINI :	143
1. La décomposition en sous groupe de population :	144
L'approche de LERMAN et YITZHAKI [1991] :	145
• Principe général de l'approche :	145
2. La décomposition en sources de dépense :	148
• Principe général de l'approche :	148
SECTION II : LA JUSTICE SOCIALE: UNE MULTIPLICITE D'ACCEPTIONS ET MESURES CONTRADICTOIRES DES INEGALITES	150
1. La justice sociale: une multiplicité d'acceptions.....	150
2. Des mesures contradictoires des inégalités	154

SECTION III : LES INEGALITES EN MATIERE DE TRANSPORTS URBAINS ET LA NOTION DE L'ACCESSIBILITE156

1-Inégalités sociales / spatiales dans la mobilité urbaine :..... 158

2-Une lecture possible de la prise en compte de la dimension sociale dans l'évaluation : le concept d'accessibilité..... 163

a) *Une traduction possible des valeurs sociales de la justice : l'accessibilité*
164

b) *Comprendre l'accessibilité dans le système urbain et le système de transport*..... 165

b.1. *Le système de transport* 166

Figure : Le système de transport urbain. 168

b.2. *L'accessibilité : interprétation des interactions des systèmes de l'espace urbain*..... 169

c) *En quoi l'accessibilité favorise-t-elle la prise en compte de la dimension sociale dans la prise de décision ?*..... 172

c.1. *Accessibilité et interprétation de critères d'égalité*..... 173

c.2. *Mise en œuvre du concept d'accessibilité pour comprendre les enjeux sociaux* 174

3. Déplacements et inégalités 175

a- *Peu d'inégalités de mobilité quotidienne pour les accédants à la voiture particulière :*
176

b- *L'accès à la voiture particulière et par défaut aux transports collectifs* 178

c- *Les déplacements des plus défavorisés* 179

c-1- *Vers des tarifs sociaux plus nombreux et plus discriminants*..... 180

c-2- *Des demandes d'aides réelles et diversifiées*..... 181

CONCLUSION DU CHAPITRE III :183

INTRODUCTION CHAPITRE IV186

CHAPITRE IV : ANALYSE DES INEGALITES DE MOBILITE ET LES EFFETS

REDISTRIBUTIFS DU SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN : CAS DES VILLES

MAROCAINES186

SECTION I : ANALYSE DES INEGALITES DE MOBILITE CAS DES VILLES

MAROCAINE187

I-Analyse des inégalités de la mobilité :..... 188

a- *Les inégalités constatées dans les dépenses des transports des ménages urbains*..... 189

b- *Des inégalités dans l'accessibilité à la voiture particulière*..... 190

II- l'impact des inégalités de mobilité : contribution des transports dans l'inégalité totale 193

a- *cas de l'indice Gini standard*..... 194

b- *cas de l'indice Gini élargi (p=10)* 1

SECTION II : EFFETS REDISTRIBUTIFS DU SYSTEME DE TRANSPORT6

I-Exemple : l'équité du péage urbain.....	7
II-Caractéristiques des effets redistributifs d'un réseau routier	9
a- Les acteurs intermédiaires de la mobilité.....	11
b- Formes urbaines et justice sociale.....	14
SECTION III : RECOMMANDATIONS POUR AMELIORER L'ACCESSIBILITE ET REDUIRE LES INEGALITES DE MOBILITE :.....	16
CONCLUSION DU CHAPITRE IV:	20
INTRODUCTION CHAPITRE V	23
CHAPITRE V : LES INEGALITES DE MOBILITE DANS LA VILLE DE LAAYOUNE	23
SECTION I : PRESENTATION DE L'ESPACE URBAIN DE LAAYOUNE	26
I- UNE CROISSANCE URBAINE SANS PRECEDENTE : URBANISATION GALOPANTE	27
II- UNE GESTION DE LA PLANIFICATION URBAINE TARDIVE	30
SECTION II : LA GESTION DE L'OFFRE DES TRANSPORTS URBAINS ET DES DEPLACEMENTS URBAINS.....	34
I- La population défavorisée l'accessibilité au centre de la ville et la connexion à la voirie : ...	34
II- Caractéristiques de l'offre des transports en commun	0
III- Choix modal transport en commun / véhicules particuliers et enjeux urbains	0
SECTION III : ETUDE DU TRANSPORT URBAIN A LAAYOUNE	2
I- Quelques aspects méthodologiques :	2
A Les besoins en information	2
B - METHODOLOGIE.....	4
1- Le choix du type d'étude.....	4
2- Choix des outils de collecte de données	4
3- Choix des techniques d'analyse	4
4- Choix des croisements.....	5
C - ECHANTILLONNAGE :	5
Base de sondage :	5
Méthode d'échantillonnage :	5
Critères de choix des lieux d'administration des questionnaires	6
II- Principales conclusions	6
Etudier le profil de consommateurs et leur satisfaction :	6
Déterminer les caractéristiques et positionnement des transports ;	7
Identifier et analyser les motivations poussant les clients vers un moyen en particulier :	7
III- Résultats de l'enquête.....	9
A) Rappel des objectifs quantitatifs	9

B) Enonciation des informations	9
i- Le mode de déplacement urbain le moins utilisé et le plus utilisé :	10
ii- La fréquence journalière des déplacements	11
iii- Le revenu	12
iv- Les horaires :	14
IV- Quelques recommandation pour mieux gérer les transports en commun à Laâyoune Erreur ! Signet non défini.	
i-Pour le taxi.....	18
ii-Pour le minibus.....	19
CONCLUSION DU CHAPITRE V:	21
CONCLUSION GENERALE :	23
BIBLIOGRAPHIE :	29
ANNEXES :	44
TABLE DES TABLEAUX	56
TABLE DES FIGURES :	57
TABLE DES MATIERES	59