

# INÉGALITÉS ÉCONOMIQUES ET SOCIALES

## De quoi parlons-nous ?

Les inégalités sociales sont des disparités entre les individus ou les groupes sociaux (revenus, niveau de vie, d'accès aux ressources/services, etc.) Elles peuvent être dues à des facteurs économiques, sociaux, culturels ou politiques. Elles peuvent être expliquées par des facteurs géographiques, historiques, économiques ou politiques. Les inégalités sociales se matérialisent dans l'espace.

## Pourquoi ce facteur ?

Les inégalités économiques et sociales peuvent être de l'ordre des ressources, des revenus, mais également liées à l'accès à l'éducation, au genre, au statut professionnel, etc. Elles ont un caractère systémique. Réduire ces inégalités favorise une société qui fonctionne bien et en paix, où chacun a une place. L'accès à la mobilité (a fortiori décarbonée) dépend des facteurs constitutifs de ces inégalités. Le développement d'une mobilité décarbonée fait peser un risque d'accroissement des inégalités.



## HISTORIQUE

Sur la fin du XX<sup>e</sup>, les inégalités de revenu se sont réduites pour plusieurs raisons. La redistribution a écrêté les revenus supérieurs et soutenu les revenus inférieurs à la médiane, le patrimoine est devenu moins concentré parmi les plus riches, le patrimoine mobilier a été érodé par l'inflation, et aussi parce que les travailleurs indépendants les plus mal rémunérés (paysans, petits commerçants) ont vu leur nombre se réduire, tandis que celui des salariés (aux revenus d'activité en général mieux assurés) progressait. Cette période a vu l'essor des classes moyennes, « base sociale » des Trente Glorieuses et

de la société de consommation. Cependant, les crises - notamment économiques - des dernières décennies (chocs pétroliers, bulle internet, crise des subprimes) ont accru les inégalités socio-économiques et ont rendu plus vulnérables les plus précaires. De plus, à partir des années 1982-1983 les revalorisations du salaire minimum vont être d'une moindre ampleur que celles de la décennie précédente. Cela marque la fin de la période de baisse des inégalités de revenus en France (B. Garbinti et J. Goupille-Lebret, « Inégalités de revenu et de richesse en France : évolutions et liens sur longue période », 2019).

## SITUATION ACTUELLE



Bien que le revenu médian disponible à l'échelle de la Haute-Garonne ait augmenté de +9% entre 2012 et 2020, on observe depuis une dizaine d'années une augmentation de l'écart des revenus sur ce territoire. Le rapport entre les 10% les plus riches et les 10% les plus pauvres est de 6,3 en 2020 (5,9 à l'échelle de la France) contre 5,3 en 2012. Cela signifie que les 10% les plus riches gagnent en moyenne 6,3 fois plus, que les 10% les plus pauvres. Cette tendance à la hausse des inégalités de revenus est observée depuis plusieurs années dans le département et est portée (sur la période 2012-2022) par une augmentation des revenus des

ménages les plus aisés (+11%) et une baisse des revenus des 10% d'habitants les plus pauvres (-6%). Au sein du département, c'est dans Toulouse Métropole que cet écart est le plus important, le rapport inter décile est lui de 8,5 en 2020, un écart de richesse plus élevé expliqué par la plus grande diversité de profils des habitants de la métropole. Plus récemment, la hausse de l'inflation touche l'ensemble de la société et impacte de façon variée les ménages. Celle-ci se répercute particulièrement pour les ménages les plus modestes (INSEE, 2023) et en particulier, ceux qui ont des postes de dépenses liés à l'énergie élevés.

## QUALIFICATION DU FACTEUR



Les inégalités sociales et territoriales peuvent être qualifiées de tendance lourde en voie possible de bifurcation (renforcement possible par les enjeux climatiques). Les inégalités sociales et territoriales sont des tendances lourdes car elles sont des phénomènes persistants sur de longues périodes. Historiquement enracinées, tendance à se transmettre d'une génération à l'autre, avec un effet cumulatif, existence d'une

concentration des ressources et des opportunités dans certaines régions géographiques, ces inégalités nécessitent des efforts soutenus pour être atténuées. La décarbonation des mobilités, avec le renchérissement de l'accès aux équipements ou l'éloignement des aménagements permettant une mobilité décarbonée (gares, TCSP...) risque d'accentuer brutalement ces inégalités en l'absence d'actions ciblées.

## DYNAMIQUE DU FACTEUR



Ce facteur est en constante évolution, inégalités structurelles mais ponctuées de changements réguliers. Les changements actuels, leur caractère instable (contexte géopolitique générateur d'inflation, développement économique tributaire de l'énergie carbonée, transformation profonde des métiers, inégalité de résilience face à l'inflation (poids de l'alimentation, des carburants...), érosion des finances publiques...) vont tous dans le sens d'un accroissement des inégalités.

## MATURITÉ DU FACTEUR



Naissant

Croissant

À maturité

Déclin

Disparition

Le facteur est à maturité car les inégalités sociales existent depuis toujours, elles constituent même une sorte de levier de développement des sociétés (les luttes contre les inégali-

tés, plus exactement). Ce sont leurs tendances d'évolution qui sont incertaines (possible bifurcation / tendances longues de réduction des inégalités et « ascenseur social » en panne).

## IMPACT SUR LE CHAMP ÉTUDIÉ



Moyen

Les inégalités économiques, sociales et territoriales peuvent avoir un impact significatif sur la décarbonation des mobilités. Bien souvent, les personnes les plus vulnérables sont les plus dépendantes des modes de transport les plus polluants, tels que l'automobile. Plusieurs impacts peuvent être cités :

- Les personnes à faibles revenus vivant dans des zones périurbaines ou rurales sont souvent dépendantes de la voiture faute d'alternatives.
- Les personnes handicapées ou âgées ont plus de difficultés à se déplacer en transports en commun, ce qui les rend plus dépendantes de la voiture,
- Les personnes qui vivent dans des zones défavorisées ont moins d'accès aux informations et aux services qui les aideraient à adopter des modes de transport plus durables.
- Les inégalités de genre qui font que l'automobile permet aux femmes de gérer l'ensemble des trajets domestiques et s'en passer est potentiellement plus complexe.
- L'impératif économique qui pour certains ménages prime sur les valeurs environnementales et peut donc être un frein à la décarbonation.

## DÉVELOPPEMENT SELON LES TERRITOIRES



A l'échelle du département de la Haute-Garonne, toutes les intercommunalités ont vu leur revenu médian augmenter depuis 2012, mais avec une intensité différente, participant à renforcer les disparités existantes entre territoires. Les intercommunalités situées autour de Toulouse Métropole ont vu leur revenu médian augmenter plus vite que sur le reste du département entre 2012 et 2020, creusant ainsi l'écart avec le département ou le rattrapant. Les territoires du sud sont ceux ayant les revenus médians les plus faibles et ne bénéficiaient pas de cette tendance au rattrapage. De plus, les inégalités d'accès aux ressources (emplois, éducation...)

se localisent principalement dans les zones rurales. On observe ainsi des disparités territoriales entre des territoires plus aisés que d'autres car ils disposent davantage d'aménités et d'opportunités de développement (emplois, de formation...). A l'échelle de Toulouse Métropole, le revenu médian est devenu inférieur à celui du département entre 2012 et 2020, recouvrant néanmoins des situations très différentes selon les communes et les quartiers de la ville-centre. Si les inégalités sociales et économiques se matérialisent dans l'espace, il est toutefois compliqué d'en tirer des conclusions générales sur leurs spatialisations.

## RESSOURCES



- Insee Références – Édition 2023 – Dossiers – En 2022, la hausse du niveau de vie ne compense qu'en partie l'augmentation...
- <https://www.inegalites.fr/evol-inegalites-long>
- <https://www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2023/05/Les-disparites-de-revenus-en-Haute-Garonne-AUAT.pdf>
- <https://www.cairn.info/revue-flux-2020-1-page-41.htm>
- <https://www.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite>



## HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

### HYPOTHÈSE 1 : Effondrement - sobriété obligée

L'action du gouvernement en faveur de la décarbonation de l'économie n'a pas été assez rapide pour respecter les budgets carbone de la SNBC. L'économie doit tourner au ralenti et les ménages se voient imposer des quotas carbone contraignants pour compenser le manque d'action. Les indicateurs économiques

sont en baisse les caisses de l'Etat sont vides et ne permettent pas d'assurer les niveaux d'aides sociales des années passées. Les inégalités sociales et territoriales se creusent entraînant de très fortes tensions sociales, seuls les plus aisés arrivent à vivre décemment.

### HYPOTHÈSE 2 : Développement de la technologie et de la réglementation de décarbonation sans mesure d'accompagnement

L'Etat soutient massivement les technologies pour une croissance verte et laisse à l'identique les aides sociales. Des quotas sont imposés à tous sans distinction de niveau de revenu ou lieu de résidence induisant un sentiment de captivité à ceux qui n'ont pas les moyens d'être décarbonés. Les inégalités géographiques se creusent (territoires denses et desservis

contre territoires peu denses) et des mouvements citoyens s'organisent contre les réglementations. Une certaine partie de la population a le sentiment d'être laissée pour compte, notamment celles qui n'ont pas les ressources économiques et offres de mobilité pour décarboner leurs mobilités, ce qui entraîne des tensions sociales.

### HYPOTHÈSE 3 : Mesures d'accompagnement différenciées

Des quotas et des aides sont définis en se basant sur une série de critères ayant été définis par une convention citoyenne (lieu de vie, composition familiale, situation économique...). L'éducation à la mobilité décarbonée est effectuée dès le plus jeune âge avec à la clé l'obtention d'un permis mobilité (mobilités actives, transports collectifs, intermodalité...). Des

associations et des réseaux citoyens assurent également la sensibilisation aux enjeux de décarbonation auprès de toute la population. L'offre en transports collectifs et les pistes cyclables sont fortement développées, tandis que les nouveaux projets routiers sont abandonnés.

Les 3 hypothèses emportent peu d'avis favorables (30%). Il est difficile d'en faire une synthèse, si ce n'est une confiance dans les solutions de mobilités décarbonées adaptées aux territoires et dans le maintien du système de redistribution national.

L'**HYPOTHÈSE 1** (renforcement des inégalités avec décarbonation des mobilités à deux vitesses) ne semble pas envisageable par les experts en argumentant que des solutions alternatives de mobilité existent (cœur d'agglomération / villes moyennes bien desservies par le train par exemple) et que des politiques équitables pourront être mises en place, la France n'est pas les États-Unis.

L'**HYPOTHÈSE 2** (réduction des inégalités avec un programme d'accompagnement personna-

lisé) recueille des avis très mitigés : un tiers des experts veut y croire, tandis qu'un tiers n'y croit pas argumentant plutôt la pénalisation des usages non vertueux ou le manque de volonté politique. Un tiers est mitigé.

Un expert sur 2 a un avis mitigé concernant l'**HYPOTHÈSE 3**. Cependant le modèle français de redistribution ne semble pas être remis en cause avec plusieurs pistes évoquées : réussite de la réindustrialisation apportant du financement, solutions trouvées par les collectivités locales...

L'avis des experts est assez mitigé concernant la poursuite du phénomène de périurbanisation et aucun consensus ne se dégage. En effet, 31% des experts interrogés sont d'accord avec l'hypothèse selon laquelle le phénomène



## CONTRIBUTION DES EXPERTS SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

### Répartition des votes par hypothèse

|                      |
|----------------------|
| tout à fait d'accord |
| d'accord             |
| mitigé               |
| pas d'accord         |
| pas du tout d'accord |
| ne sait pas          |

#### HYPOTHÈSE 1 :

En 2050, les inégalités se renforcent avec une décarbonation des mobilités à deux vitesses (selon les revenus et le lieu de résidence).



#### HYPOTHÈSE 2 :

En 2050, les inégalités sociales se réduisent à l'aide d'un programme d'accompagnement personnalisé.



#### HYPOTHÈSE 3 :

En 2050, les inégalités se creusent car l'Etat n'a plus les moyens de financer davantage la redistribution.



de périurbanisation se poursuit et où la voiture reste hégémonique tandis que 38% ne sont pas d'accord avec cette hypothèse.

En revanche, qu'ils soient d'accord ou pas avec cette hypothèse d'évolution, les experts semblent s'accorder sur le fait que, même si le phénomène de périurbanisation se poursuit, celui-ci devrait être freiné, du fait notamment des exigences posées par la loi Climat et Résilience et le Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Le ZAN apparaît comme une opportunité pour favoriser une urbanisation plus compacte centrée autour des centralités urbaines et périurbaines. 77% des experts sont, en effet, d'accord avec l'hypothèse selon laquelle, en 2050, les centralités urbaines se renforcent, deviennent

le support d'une urbanisation multipolaires sans pour autant modifier les grands équilibres. Pour les experts, si la voiture garde une place importante car il est difficile d'imaginer un reflux complet, elle perd tout de même son hégémonie, notamment du fait du développement d'une offre de mobilité alternative permettant de concurrencer la voiture.

Il apparaît, en effet, un consensus important sur la structuration de la mobilité autour d'une étoile ferroviaire et routière (61% des répondant sont d'accord avec cette hypothèse). Un point d'attention est cependant à souligner car cette structuration de l'offre de mobilité autour de l'étoile maintient le développement d'une mobilité en radiales vers le centre et répond difficilement aux besoins de déplacements de périphérie à périphérie.

