



HAL
open science

La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne

Benjamin Motte-Baumvol

► **To cite this version:**

Benjamin Motte-Baumvol. La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne. *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2007, 5, pp.897-919. hal-01838043

HAL Id: hal-01838043

<https://hal.science/hal-01838043>

Submitted on 13 Jul 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services :

Le cas de la grande couronne francilienne *

Automobile dependence for household's access to services :

The case of the outer suburbs of Paris

Benjamin MOTTE-BAUMVOL **

Post-doctorant

LVMT – Laboratoire Ville Mobilité Transport

Université Paris-Est

19, rue Alfred Nobel

Cité Descartes – Champs sur Marne

F – 77455 Marne-la-Vallée cedex 2

benjamin.motte@inrets.fr

Mots clés : motorisation, dépendance automobile, services aux ménages, Ile-de-France

Keywords : car ownership, automobile dependence, population services, Ile-de-France

Classification JEL : R12, R49.

*Première version octobre 2006, version révisée janvier 2007.

**L'auteur est aujourd'hui rattaché au laboratoire Théma à l'Université de Bourgogne, 2, boulevard Gabriel, 21000 Dijon ; mail : benjamin.motte@u-bourgogne.fr.

Résumé

La dépendance automobile pose la question de la norme socio-économique en matière de déplacements. En grande couronne francilienne, c'est l'automobile qui est déterminante en termes de localisation des services aux ménages et de l'accès de ces derniers à ces services. Mais cette appréciation doit être nuancée selon les territoires et les populations. Certains territoires sont moins dépendants de la norme automobile, tout comme une partie des ménages développe un système de déplacement alternatif, compensant partiellement l'absence ou la faiblesse d'équipement automobile. Si d'une manière générale les ménages non-motorisés restent socialement marginalisés par la dépendance automobile, les ménages motorisés ne sont pas à l'abri de ce risque. Nos observations montrent que des ménages motorisés sont contraints de limiter strictement le nombre de kilomètres qu'ils parcourent quotidiennement en voiture particulière pour des raisons financières et ne peuvent ainsi accéder à la norme de mobilité automobile déterminée par les autres ménages.

Summary

The automobile dependence raises the question of social economic standard in mobility. In the outer suburbs of Paris, the automobile is the key element that determines the location of general services and the access of households to those services. Yet, this appreciation must be moderated according to territories and populations. Some territories depend less on the automobile, and part of households have developed an alternative system of mobility that partially compensates the absence or the low access to automobile equipment. If non motorized households remain socially marginalized because of the automobile dependence, the motorized households are not free from this risk either. Our observations show that the motorized households have to limit their daily number of kilometers for economic reasons and they cannot reach the automobile standard of mobility determined by wealthier households.

Introduction

L'automobile a toujours été l'objet d'un débat parfois passionné, souvent animé autour des avantages qu'elle procure et des nuisances qu'elle cause. La montée en puissance du développement durable dans les préoccupations politiques et sociales participe aujourd'hui à alimenter ce débat et à l'augmentation de l'opposition à la place de l'automobile dans notre société. Si le rapport de force a évolué, c'est également le cas de la nature du débat, où la question environnementale domine, mais où les préoccupations sociales et économiques prennent de l'ampleur, dans un contexte de faible croissance économique et de hausse du prix de l'énergie.

En ce sens, la place croissante de l'automobile dans notre système de déplacement (ORFÈUIL, 2000b) inquiète en donnant le sentiment d'une société entièrement soumise à son usage. En effet, les évolutions à l'œuvre montrent que la place croissante et dominante de la voiture ainsi que l'évolution des modes de vie tendent à influencer chaque jour un peu plus les localisations des hommes et des activités, sous l'influence d'une mobilité aisée : l'« automobilité » (KAUFMANN et GUIDEZ, 1998). Si le redéploiement des emplois se fait de façon relativement lente, ne faisant évoluer que doucement les conditions pour y accéder, on note, pour l'accès aux services dans les zones peu denses, que « la distance-temps en voiture a tendance à se substituer à la distance-temps à pieds, entraînant des évolutions fortes dans le

maillage et la localisation des commerces et services » (ORFEUIL, 2004). Ces évolutions, principalement dans les espaces périurbains (INSEE, 1996) où l'automobile est la plus présente dans les déplacements (DREIF, 2004), constituent une menace potentielle, à la fois pour ceux qui n'ont pas accès à l'automobile par une mise à distance des ressources qui leurs sont nécessaires, mais aussi pour ceux qui ont accès à l'automobile par un accroissement du coût de leurs déplacements et par une remise en cause de leurs programmes d'activités quotidiennes. En termes de mode de vie, cela pourrait augurer d'un facteur d'exclusion sociale dont on ne connaît pas aujourd'hui la teneur. Certaines populations ou individus ne pourraient ainsi exercer leurs activités (travail, courses, visites à la famille, etc.), ni satisfaire leurs aspirations, s'ils ne disposent pas d'une voiture particulière, ou s'ils ne peuvent s'en servir au moment où le besoin s'en fait sentir.

Dans l'hypothèse où la mobilité est un vecteur d'interaction sociale et donc de socialisation (GODARD, 2001), la question ici est d'identifier, de mesurer et de déterminer les enjeux de l'existence de disparités territoriales et sociales découlant du caractère incontournable de l'automobile dans notre société. Notre démarche, pour répondre à cette problématique, va s'appuyer tout d'abord sur une analyse de la notion de dépendance automobile. Cette notion traduit l'idée d'une société entièrement soumise à l'usage de l'automobile et fait l'objet d'un corpus d'études encore relativement peu fourni. Ce dernier permet toutefois de mieux comprendre les mécanismes qui conduisent à la place qu'a actuellement la voiture dans notre société. Ce travail préalable de définition de la dépendance automobile va nous permettre de préciser notre problématique ainsi que ses enjeux et définir la façon dont nous avons instruite cette dernière.

- 1 -

La notion de dépendance automobile

L'hypothèse d'une dépendance de notre société à l'automobile s'est peu à peu affirmée dans les publications scientifiques depuis les années 1970 à la suite notamment du concept de monopole radical développé par ILLICH (1973). Mise en lumière par NEWMAN et KENWORTHY (1989), la notion de dépendance automobile est devenue un sujet d'étude en France avec l'ouvrage de DUPUY (1999) *La dépendance automobile, symptômes, analyses, solutions*.

1.1. L'ascension irrésistible de l'automobile vers une position dominante

Ainsi à la fin des années 1990, Gabriel DUPUY (1999) sans ignorer les travaux précédents, va privilégier une approche plus littérale de la dépendance automobile en s'attachant à apporter une définition formelle de la dépendance, ce que ses prédécesseurs n'ont pas fait. En effet, il considère que NEWMAN et KENWORTHY (1989 et 1995) puis GOODWIN (RAC, 1995) ont montré l'automobilisation toujours croissante et la place dominante que tend à prendre l'automobile dans la vie quotidienne des habitants des pays développés, mais n'ont pas démontré la réalité

d'une situation de dépendance, c'est-à-dire un « déferlement irrépressible aux effets incoercibles sur les établissements humains » (DUPUY, 1999). Pour l'auteur, la notion de dépendance automobile prend tout son sens dans la démonstration de la réalité d'une situation de dépendance et non pas seulement dans la mise en évidence de la place croissante de la voiture particulière dans notre société.

DUPUY part du même constat que NEWMAN et KENWORTHY ou GOODWIN. L'automobile tend à accroître sa position dans les déplacements partout dans le monde, au point que dans les pays développés où cette place est déjà importante, les modes alternatifs à la voiture particulière tendraient à devenir résiduels. Mais DUPUY ne va pas rester au stade de la mise en évidence de corrélation comme NEWMAN et KENWORTHY ou du recensement des facteurs pouvant conduire à un tel phénomène comme l'opère GOODWIN. Il va s'attacher à démontrer les mécanismes de la dépendance automobile pour l'expliquer et la définir.

La démonstration de DUPUY s'appuie sur l'existence d'un système autour de l'automobile (le système automobile) qui regroupe l'ensemble des acteurs, outils, réglementations et équipements qui s'est développé et organisé autour de l'automobile. Grâce à l'interaction des éléments de cet ensemble, le système produit de nombreux effets dont une vitesse de déplacement, un confort de conduite, une flexibilité horaire ou de parcours supérieure aux autres modes : c'est le « bonus ». Ce « bonus », c'est-à-dire les « performances » supérieures de la voiture par rapport aux autres modes, est pour DUPUY à la base du succès de l'automobile et de l'installation de la dépendance. En effet, grâce à ce bonus le système automobile attire vers lui de nombreux automobilistes multipliant de ce fait les effets d'interaction d'un système dont l'ampleur est de ce fait plus importante. Le système fonctionne dès lors comme une sorte de club qui offre un « bonus » d'autant plus important aux automobilistes que ces derniers sont nombreux. Cette mécanique est bien celle rapportée dès les années 1950 par des ingénieurs routiers américains qui avaient ainsi remarqué que « l'accroissement de la circulation conduisait à renforcer le réseau routier, ce qui incitait les automobilistes à rouler plus, attirait de nouveaux automobilistes, accroissant la circulation, donc le développement du réseau et ainsi de suite » (DUPUY, 1999). Dès lors, le système automobile tend à se renforcer de façon continue et irrésistible conduisant à une place croissante et aujourd'hui incontournable de l'automobile dans les déplacements des individus.

Les enjeux de la dépendance automobile se posent alors, pour DUPUY (1999) autour d'une opposition entre ménages non-motorisés et ménages motorisés. L'automobile étant dominante ou tendant à l'être dans notre système de déplacement, contraint l'ensemble des individus à basculer vers ce mode au risque d'être marginalisés s'ils restent non-motorisés. Ainsi, les ménages ne pouvant accéder à l'automobile, notamment les plus pauvres d'entre eux, ne sont pas en mesure d'atteindre la norme de mobilité dominante qui est celle des ménages motorisés. Ils sont alors, d'une certaine manière, handicapés dans leur mobilité et ne peuvent pas jouir du mode de vie dominant. La dépendance automobile est donc génératrice d'inégalités sociales entre ménages non-motorisés et ménages motorisés.

1.2. Une mécanique à deux dimensions

Si l'on saisit bien la mécanique de la dépendance automobile au travers de l'analyse qu'en fait DUPUY, les enjeux sociaux tels qu'ils sont posés, en opposant ménages non-motorisés et ménages motorisés, nous semblent par certains aspects trop simplificateurs. Les ménages non-motorisés ne nous paraissent pas être les seuls grands perdants de la dépendance automobile. Cette vision pour nous globale, voire généralisante des enjeux de la dépendance automobile découle du fait que deux dimensions souvent implicites dans le travail de DUPUY ont été négligées dans la formalisation de la définition de la dépendance automobile qu'il opère.

La première de ces dimensions est territoriale. Elle provient du fait que la différence de performance entre les modes, qui est à la base de la dépendance automobile, connaît de fortes variations entre les territoires. Par exemple, certains transports en commun en site propre arrivent à concurrencer avantageusement la voiture, notamment lorsque les performances de celle-ci sont les plus faibles dans les espaces urbains denses. La seconde de ces dimensions est une dimension individuelle. Les populations sont inégales face à l'automobile. Et de fait, si le « bonus » offert par le système automobile est fortement attractif, certaines populations n'ont pas les moyens d'y accéder, principalement pour des raisons financières. D'autre part lorsque les ménages ont les moyens de se motoriser, ils n'ont pas nécessairement les moyens d'en jouir pleinement, ce qui peut en minorer d'autant les avantages.

La dépendance automobile touche ainsi différemment les territoires et les individus et ses enjeux doivent donc s'évaluer dans ces deux dimensions. Ceci nous oblige alors à dépasser la simple opposition entre ménages motorisés et ménages non-motorisés qu'a adoptée DUPUY dans son travail. Les enjeux de la dépendance automobile se posent alors dans la capacité des ménages à faire face aux contraintes d'accès aux ressources, qui leur sont nécessaires, selon les territoires. La définition que nous proposons, faisant suite à notre analyse du fonctionnement et des enjeux de la dépendance automobile, est la suivante :

« Un processus dans lequel les performances supérieures de la voiture particulière par rapport aux autres modes tendent à lui donner une place croissante et hégémonique. Ce processus, qui varie d'intensité dans le temps et selon les territoires, pourrait conduire à une forme d'exclusion pour les ménages ne pouvant se motoriser ou peinant à profiter pleinement des possibilités offertes par la voiture particulière » (MOTTE, 2006).

La vérification de cette définition que nous avons considérée comme une hypothèse de travail nous a servie de fil directeur. Elle va nous permettre de mettre en évidence la nature et l'ampleur des disparités territoriales et sociales découlant de la dépendance automobile.

1.3. Méthodologie

Notre démarche se fera en trois temps. Tout d'abord, nous étudierons les performances des modes et mettrons en évidence le caractère incontournable de la

voiture particulière (2). Ensuite, nous démontrerons par une confrontation entre performances des modes et équipement automobile des ménages que les différences de performances entre les modes sont à l'origine de l'installation d'une dépendance automobile territorialisée (3). Enfin, dans une dernière partie nous verrons grâce à une analyse des pratiques de mobilité comment, dans certains territoires, une partie des ménages est marginalisée par la dépendance et nous évaluerons l'ampleur de cette marginalisation (4).

Deux préalables sont toutefois nécessaires. Le premier concerne le terrain d'étude. Nous avons choisi de limiter notre terrain d'étude au périmètre de la grande couronne francilienne. C'est principalement la disponibilité des données qui a conduit à ce choix. Celles-ci proviennent de deux matrices de temps de commune à commune fournies par la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF) et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), deux entités publiques franciliennes dont les compétences ne dépassent pas les limites de la région. Nous avons exclu Paris et la petite couronne de notre terrain d'étude, parce que les espaces périurbains ne s'y étendent pas. Or, la question de la dépendance automobile nous paraît devoir être particulièrement préoccupante dans ces espaces, où l'alternative modale à la voiture particulière est faible, la motorisation est importante et où les dynamiques des populations et des activités sont les plus fortes (MASSOT et ROY, 2004).

Notre second préalable correspond à la façon dont nous allons mesurer les « performances » des modes ou le « bonus » offert par le système automobile. Pour cela nous avons travaillé à partir d'indicateurs d'accès potentiel aux ressources (exprimés en temps d'accès) et non pas à partir de données de mobilité effective. En effet, notre ambition n'est pas d'observer « le type de déplacement que font effectivement les populations, mais d'estimer ce qu'elles pourraient faire » (WENGLANSKI, 2004). Certains travaux se sont tout de même servis de la mobilité effective pour qualifier l'accès à certaines ressources telles que l'emploi. Pour autant, la faiblesse des données disponibles concernant la mobilité effective et, à l'inverse, la disponibilité de matrices de temps exhaustives permettant la constitution d'un indicateur d'accès potentiel aux ressources, nous ont convaincus de choisir cette orientation. Avec le type d'indicateur retenu, notre travail s'inscrit dans la lignée des travaux théoriques et empiriques français de POULIT (1974), de LEE et PRUD'HOMME (1999) et de WENGLANSKI (2004).

Nous avons fait un second choix concernant la mesure des performances des modes exprimées en temps d'accès potentiel aux ressources, c'est celui de limiter le champ de notre analyse à un seul type de ressource. Nous nous sommes ainsi intéressés exclusivement aux temps d'accès en voiture particulière et en transport en commun à un seul motif de déplacement, les services aux ménages. Ces derniers rassemblent l'ensemble des services à destination exclusive ou non des particuliers, c'est-à-dire principalement les commerces et les services publics (les services qui ne nécessitent pas de déplacements de la part des ménages ont été ignorés). Plusieurs raisons expliquent la limitation de notre champ d'étude à un seul motif de déplacement. Tout d'abord, il paraissait préférable dans cette première approche de la dépendance automobile de ne travailler que sur un motif de déplacement. À

l'inverse de l'emploi, l'accès aux services aux ménages a ainsi été relativement peu travaillé, alors que c'est un motif important de déplacement. Par ailleurs, l'étude de l'accès aux services permet de s'intéresser à l'ensemble des ménages notamment les retraités et les inactifs alors que l'accès à l'emploi ne concerne que les ménages d'actifs. Le choix des services aux ménages est un choix fort qui donne un éclairage encore peu utilisé à l'étude des déplacements relatifs aux ressources et qui nécessitera tout d'abord une approche exploratoire des services aux ménages, ce que nous ferons au début de la partie suivante.

Pour préciser encore notre second préalable, il faut noter que la mesure des temps d'accès potentiels aux services aux ménages sera opérée avec comme unité de base la commune. Cette unité peut paraître un peu grossière, notamment en considérant que le territoire d'une commune peut être vaste alors que ses aménités et ses populations peuvent être dispersées. Toutefois, les données ne sont pas disponibles à une échelle plus fine pour les territoires périurbains. De plus, l'approche régionale qui est la nôtre, – le terrain d'étude couvre les territoires de quatre départements –, nous ouvre une certaine tolérance et offre, selon nous, aux résultats une bonne significativité.

- 2 -

L'accès aux services aux ménages

2.1. Une segmentation des services en trois niveaux

Pour travailler sur les temps d'accès potentiels des populations de grande couronne aux services aux ménages, nous avons utilisé les services recensés dans les inventaires communaux de 1988 et 1998. Nous avons segmenté ces services en trois niveaux afin de permettre une vision plus synthétique des services aux ménages que celle offerte par les quelques centaines de services dénombrés dans les inventaires communaux. Cela nous permettra de parvenir dans un premier temps à un constat relativement général sur l'évolution des services par rapport aux populations en grande couronne francilienne avant d'étudier les performances des modes pour l'accès aux services.

Le premier niveau de cette segmentation correspond aux services de proximité qu'un ménage moyen fréquente quasi-quotidiennement, au moins tous les deux jours (BABAYOU et VOLATIER, 1998). Ce niveau de service a été défini sur la seule présence d'un Magasin d'Alimentation Générale (MAG). Le choix d'un seul service pour représenter l'ensemble des services de proximité est basé sur la théorie des espaces centraux de CHRISTALLER (1933) qui postule que tous les services de diffusion équivalente se regroupent dans les mêmes lieux. Il suffit donc de n'en retenir qu'un seul pour traduire la diffusion territoriale des autres. Cette approche théorique a été validée par une analyse de coprésence des services dans les communes de grande couronne. Grâce à cette analyse, on voit qu'une commune équipée d'un MAG dispose également dans plus de 90 % des cas d'une école maternelle et primaire, d'un café, d'un point de vente de journaux et dans 80 % des cas, également d'une boulangerie.

Le second niveau de service est basé sur la présence dans une commune d'une Grande Surface à dominante Alimentaire (GSA), service qu'un ménage moyen fréquente une à deux fois par semaine. Dans ces communes, on retrouve dans près de 100 % des cas tous les services cités précédemment plus un coiffeur, un médecin généraliste, un dentiste, une pharmacie ou un bureau de poste.

Ensuite, le troisième niveau traduit l'offre d'un espace commercial d'importance régionale qu'un ménage moyen fréquente d'une à deux fois par mois. Dans ces communes, on trouve tous les services fréquentés régulièrement par l'ensemble des ménages, de la boulangerie à la grande surface spécialisée de bricolage ou d'électronique. Enfin, le dernier niveau de service correspond aux communes qui ne disposent d'aucun service, pas même d'un MAG.

Cette segmentation des services offre une vision de la grande couronne dans laquelle les services sont fortement concentrés dans les espaces centraux et les espaces densément peuplés, mais maillent l'ensemble du territoire de la grande couronne avec plus ou moins de finesse.

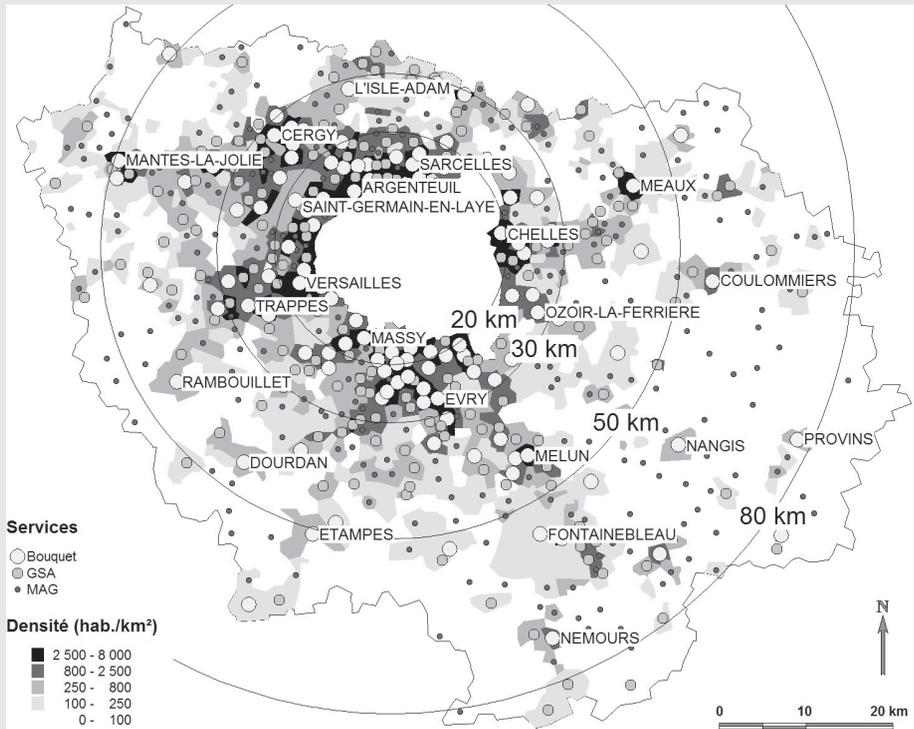
2.2. Les services de proximité reculent au profit des services de niveaux intermédiaires

De fait, la dernière décennie témoigne d'un recul des services de proximité au profit des niveaux de services intermédiaires et notamment des GSA. La diffusion territoriale des MAG a connu un recul significatif entre 1990 et 1999 passant de 52 % de communes équipées en début de période à 48 % en fin de période. À l'inverse, la part des communes équipées de supermarchés en grande couronne est passée de 20 % à 25 % dans la même période.

Ce renforcement de l'offre de services autour des niveaux de services intermédiaires a eu un double effet spatial. Tout d'abord, le maillage opéré par les services en grande couronne a eu tendance à se relâcher au détriment principalement des espaces périphériques où les MAG étaient relativement bien implantés. Ensuite, cela a entraîné un léger repli géographique de l'offre de services vers les espaces centraux de la grande couronne, soit une tendance à la concentration. Pour autant, malgré ces tendances, les services aux ménages restent des ressources locales, même dans les espaces de faible densité de population comme on peut le constater sur la carte suivante. La distance moyenne potentielle pour accéder au magasin d'alimentation générale le plus proche, à partir d'une commune de grande couronne, est de 2,1 km ; elle est de 4,3 km pour un supermarché alors que l'éloignement moyen entre domicile et travail est de 13 km pour un habitant de grande couronne.

Ce qui caractérise également la diffusion territoriale des services aux ménages, c'est qu'ils sont localisés au plus près des populations et qu'ils suivent l'évolution de la diffusion des populations. En effet, 92 % de la population réside dans une commune équipée au moins d'un magasin d'alimentation générale et 99 % résident à moins de 5 km d'un tel équipement. Pour un supermarché, ces pourcentages ne sont pas beaucoup moins importants, puisque l'on compte 79 % de la population dans les communes directement équipées et 94 % à moins de 5 km. Ce lien fort entre population et services est très bien illustré par la carte suivante.

Figure 1 : Services aux ménages et densités de population en grande couronne francilienne



Source : Inventaire communal 1998 et Recensement 1999 ; calculs et réalisation MOTTE

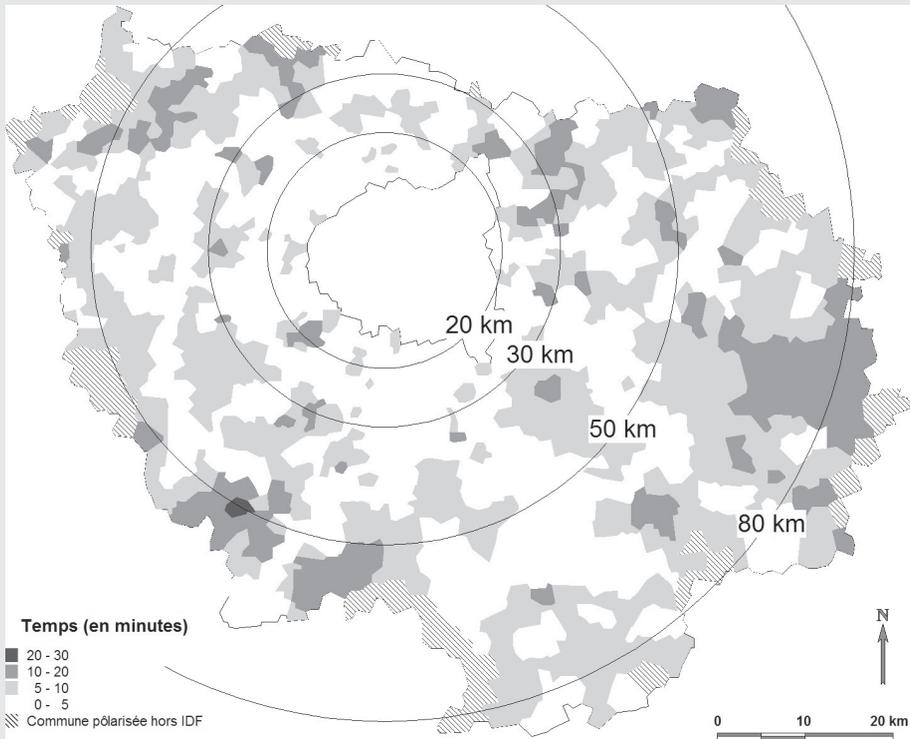
Entre 1990 et 1999 malgré le recul de la diffusion territoriale des services, nous n'avons pas noté de recul notable des populations bénéficiant d'un MAG dans leur commune de résidence et la distance moyenne d'accès à ce niveau de services n'a augmenté que pour une part très réduite de la population de la grande couronne. Parallèlement à ce recul, les GSA équipent près de 500 000 personnes supplémentaires dans leur commune de résidence en 1999 par rapport à 1990 et la distance moyenne pour y accéder a baissé de 20 % dans la période.

2.3. La voiture particulière : un mode sans alternative pour l'accès aux services ?

La voiture particulière s'affiche comme le mode le plus « performant » pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne. Ainsi, en voiture, il faut 2,5 minutes en moyenne pour accéder à un MAG et seulement 6 pour accéder à une GSA contre respectivement 7 et 12 minutes en transports en commun. La voiture particulière offre les temps d'accès aux services les plus réduits mais également une couverture relativement homogène de la grande couronne¹. En effet, on n'observe que de faibles différences de temps d'accès entre les communes situées dans les

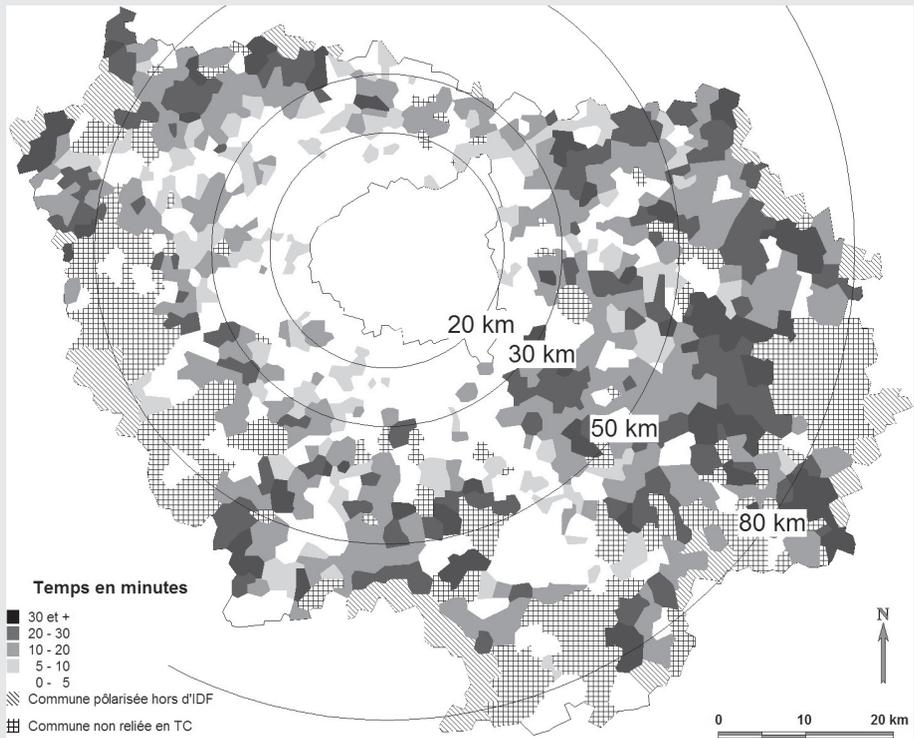
espaces centraux de la grande couronne et celles situées dans les espaces périphériques. Ainsi, s'il faut environ 6 minutes pour accéder à une GSA à partir d'une commune située à moins de 30 km de Paris, il n'en faut que 7 en moyenne à partir d'une commune située à plus de 50 km. Ce sont les vitesses croissantes permises par la voiture particulière à mesure que l'on s'éloigne du centre qui permettent de compenser les distances plus importantes nécessaires pour accéder aux services à partir des communes périphériques.

Figure 2 : Temps d'accès en voiture particulière à une GSA



Source : Inventaire communal 1998 et matrice- temps en voiture de la DREIF.1999 ; calculs et réalisation MOTTE

Les transports en commun affichent des « performances » bien moindres. Outre les temps d'accès qui sont en moyenne deux à trois fois supérieurs à ceux mesurés pour la voiture particulière, les transports en commun offrent une couverture hétérogène et incomplète de la grande couronne². Ainsi, s'il faut 10 minutes environ pour accéder à une GSA à partir d'une commune située à moins de 30 km de Paris, il en faut plus de 20 à plus de 50 km. Par ailleurs, on recense près de 20 % de l'ensemble des communes de grande couronne qui ne disposent pas de liaisons en transports en commun avec une offre de services (représentées par un quadrillage sur la carte, figure 3).

Figure 3 : Temps d'accès en transport en commun à une GSA

Source : *Inventaire communal 1998 et matrice-temps en transport en commun du STIF.1999 ; calculs et réalisation MOTTE*

Les différences entre la voiture particulière et les transports en commun sont également portées par les évolutions des localisations des services et des populations entre 1990 et 1999. Ces dynamiques spatiales ont conduit à des évolutions dans les dessertes des modes systématiquement plus favorables à la voiture particulière qu'aux transports en commun. D'un côté, les temps d'accès aux MAG ont moins augmenté pour la voiture particulière (+12%) que pour les transports en commun (+13%). De l'autre, les temps d'accès en transports en commun aux GSA et aux bouquets de services (-12 % et -1 %) diminuaient plus faiblement que les temps d'accès à ces deux niveaux de services en voiture particulière (-15 % et -7 %).

Ces évolutions ne sont pas le seul fruit de l'évolution des distances mais également de l'évolution des vitesses. On constate ainsi que ces vitesses ont augmenté pour la voiture particulière (+2% en moyenne) alors qu'elles diminuaient pour les transports en commun (-1 % en moyenne). On semble donc être face à une stratégie de localisation des services aux ménages et des populations qui privilégie l'accès rapide en voiture particulière et place au second plan l'accès en transports en commun, instituant la performance de la voiture particulière en norme de localisation.

Les différences entre voiture particulière et transports en commun ne s'arrêtent pas seulement à des questions de temps, elles concernent également les destinations. La structure des réseaux et les caractéristiques de l'offre tendent à orienter vers des destinations différentes les utilisateurs potentiels de la voiture particulière et des transports en commun. Ainsi dans près de 50 % des communes, la destination la plus rapidement accessible en voiture particulière n'est pas la même que celle la plus rapidement accessible en transports en commun.

2.4. Évolutions des localisations des services : quels enjeux ?

En définitive, les évolutions de la localisation des services et de leur accessibilité en grande couronne vont dans le sens d'un renforcement de la dépendance automobile. Ainsi, le renforcement des niveaux de services intermédiaires au détriment des services de proximité témoigne bien d'une disparition progressive de la proximité physique au profit d'une proximité basée sur l'accessibilité automobile comme l'affirme ORFÈUIL (2000a). De plus, l'évolution des localisations des services et des populations tend à favoriser l'accessibilité en voiture particulière en permettant des vitesses d'accès toujours croissantes (+2 %) et à l'inverse entraîne une baisse des vitesses d'accès en transports en commun (-1 %). On est ainsi dans un contexte où la dépendance automobile se renforce par le jeu des localisations des acteurs qui privilégient l'accessibilité automobile au détriment le plus souvent de l'accessibilité par les transports en commun.

De fait, ces deux évolutions bien qu'elles soient de faible ampleur se conjuguent et renforcent sensiblement l'écart de performances entre les modes pour l'accès aux services. On est ainsi bien face à une mécanique de « cercle magique » reprise par DUPUY (1999), dans laquelle les performances supérieures de la voiture renforcent le système automobile, ce qui entraîne un accroissement toujours plus important du « bonus » offert par l'automobile par rapport aux autres modes.

Pour autant, les transports en commun ne démeritent pas pour l'accès aux services en grande couronne francilienne. Nous ne sommes donc pas dans une logique de monopole radical qui conduirait à une disparition programmée de toute alternative modale à la voiture particulière. La voiture s'affirme donc comme un mode incontournable non pas parce que les autres modes se disqualifient par leurs performances mais plutôt parce que la voiture ne cesse d'améliorer les siennes et de renforcer ainsi sa pertinence, l'absence de contraintes légales sur la planification, les localisations des populations et des services ayant joué en sa faveur.

En conclusion on peut dire que :

- La voiture se pose en tant que norme de mobilité et donc de localisation des services.
- La prééminence de la voiture pour l'accès aux services se construit autour du renforcement des performances de ce mode relativement aux autres modes tel que décrit par DUPUY dans sa définition de la dépendance.

- 3 -

La dépendance automobile des territoires

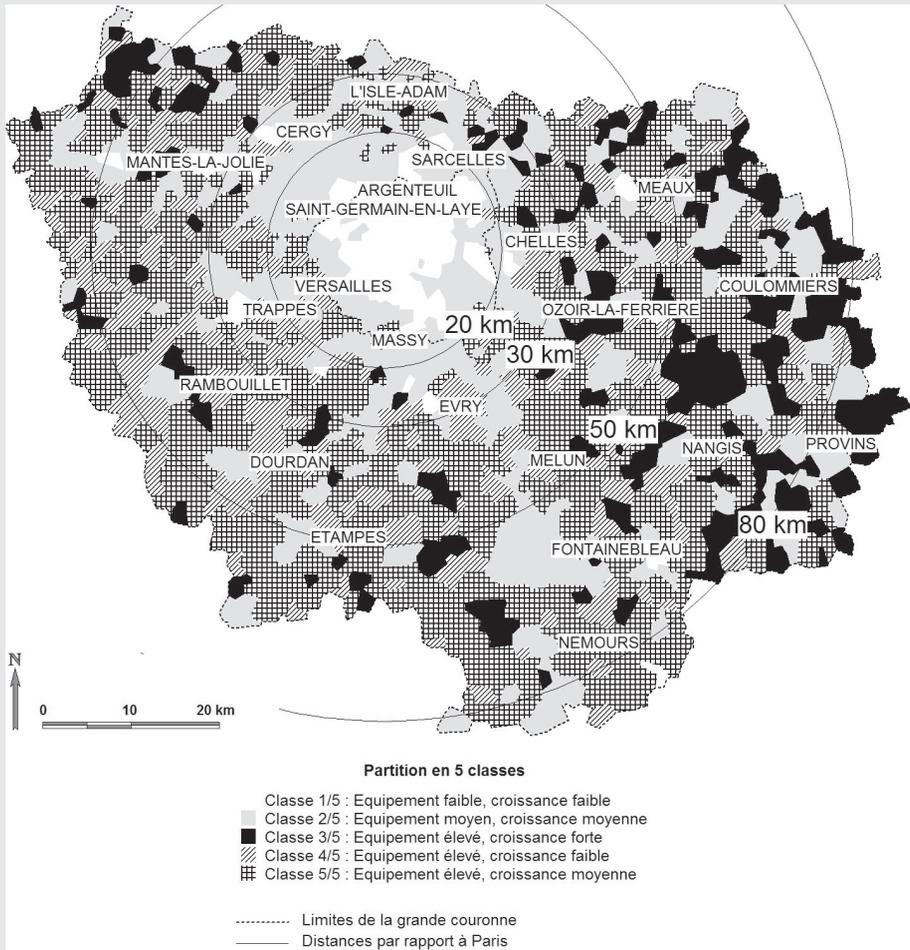
La partie précédente a montré l'inégalité des territoires de grande couronne face à l'accès aux services. Surtout, nous avons mis en évidence les différences de performance des modes en fonction des territoires et réciproquement. La voiture s'affiche ainsi partout en grande couronne comme le mode le plus rapide pour accéder aux services. Pour autant, elle ne permet pas partout les mêmes vitesses et les mêmes temps d'accès, sans toutefois introduire de très fortes disparités entre les territoires. Les disparités sont plus marquées lorsque l'on compare les performances de la voiture particulière avec celles des transports en commun pour l'accès aux services. On est alors face à de fortes inégalités territoriales, certains territoires semblant tributaires de l'usage de la voiture pour l'accès aux services, en raison de l'absence totale de transports en commun ou des très mauvaises performances de ces derniers. Pour autant, dans certains territoires, les temps d'accès aux services en transports en commun sont très proches des temps en voiture particulière.

La situation que nous venons de décrire correspond à celle dont nous faisons l'hypothèse dans l'introduction et qui serait à l'origine de la dépendance à l'automobile. Dans cette situation, les performances supérieures de l'automobile par rapport aux autres modes conduiraient inévitablement des populations toujours plus nombreuses à se motoriser avec une intensité variable en fonction des territoires et des différences de performances entre les modes. C'est à la vérification de ce lien entre conditions d'accès aux services et motorisation que nous allons consacrer cette troisième partie. Après avoir mesuré comparativement les performances des modes pour l'accès aux services, nous verrons si l'on observe une corrélation entre le niveau de ces différences et l'équipement en automobile des territoires.

La grande couronne affiche un niveau moyen de motorisation élevé mais connaît de fortes variations de cet indicateur selon les territoires. L'analyse de la motorisation montre que les différences de niveaux de motorisation entre les territoires ne répondent pas à un simple rapport au centre ou à la densité (MOTTE et ROY, 2002). En plus d'une dichotomie spatiale est-ouest, l'analyse communale de la motorisation montre des territoires aux niveaux et aux évolutions fortement différenciés traduisant le fait qu'il n'existe pas un périurbain mais des périurbains en grande couronne. Ainsi, la classification factorielle réalisée par MOTTE et ROY (2002) pour l'ensemble de l'Île-de-France à partir des niveaux de motorisation et de leurs évolutions entre 1990 et 1999, montre une grande couronne où apparaît l'ensemble des 5 classes ainsi constituées, traduisant la forte diversité de la grande couronne.

L'accessibilité par rapport aux services permet d'expliquer, dans une certaine mesure, les variations territoriales de la motorisation. On constate ainsi que le niveau de motorisation des ménages affiche une forte corrélation avec les temps d'accès aux services en voiture particulière ($r = 0,57$) et les temps d'accès aux services en transports en commun ($r = 0,52$).

Figure 4 : Classification en 5 classes des caractéristiques de motorisation des communes franciliennes



Source : MOTTE et ROY, 2002

Si le niveau de motorisation des ménages affiche une forte corrélation avec les temps d'accès aux services, tous modes confondus, l'idée d'une dépendance automobile plus précisément définie par le « bonus » offert par l'automobile par rapport aux autres modes n'a pas pu être démontrée dans l'absolu. En effet, le niveau de corrélation entre le différentiel de temps entre transports en commun et voiture particulière avec le niveau d'équipement automobile des ménages est relativement faible ($r = 0,16$). De plus, ce résultat souffre d'une limite relativement importante, celle de la forte auto-corrélation qui existe entre les deux indicateurs utilisés pour calculer ce différentiel. Les temps d'accès en transports en commun et en voiture particulière affichent ainsi un trop grand niveau d'auto-corrélation pour qu'il soit possible de différencier directement l'intensité de leurs liens respectifs avec la motorisation. L'analyse des résidus, que nous avons effectuée à cette fin à partir

d'une modélisation de la relation entre ces deux indicateurs, ne démontre pas l'existence de lien entre le niveau de motorisation des ménages et le différentiel de temps d'accès aux services entre les modes.

En conclusion, le calcul des taux de corrélation montre l'existence d'un lien entre les niveaux de motorisation et les performances de la voiture. Nous avons notamment vu que c'est avec les temps d'accès en voiture que la motorisation affiche le taux de corrélation le plus élevé. Cela semble montrer que la place croissante de l'automobile s'explique tout d'abord par les performances de la voiture. Mais, nous n'avons pu montrer que ce soit précisément le différentiel de performance entre les modes qui détermine l'intensité de la dépendance automobile et le niveau de motorisation reste presque autant corrélé au temps d'accès aux services en transports en commun. Ainsi, on peut dire que les territoires les plus dépendants de l'automobile sont ceux les plus éloignés des services en voiture et/ou en transports en commun et pas nécessairement ceux où les transports en commun sont les plus faibles. La carte de l'intensité de la dépendance automobile correspond donc à celle de l'éloignement aux services. Il faut prendre en compte cette logique pour examiner les situations individuelles des ménages.

- 4 -

La dépendance automobile des individus

Dans les parties précédentes, nous avons dressé l'état des lieux de la dépendance automobile en grande couronne francilienne. Cet état des lieux nous a permis de faire le constat de territoires périurbains aux situations fortement contrastées face à la dépendance automobile. Au vu de ce constat, on peut légitimement s'interroger sur les capacités de certains ménages dans certains territoires à assurer leur bon fonctionnement en raison des difficiles conditions d'accès aux ressources (emplois, services...) qui leur sont nécessaires et aux capacités de mobilité et notamment d'accès à l'automobilité qui sont les leurs. Ce type de questionnement n'est pas nouveau. Ces dernières années, tout particulièrement, des études qualitatives ont questionné l'impact potentiel de ces différences entre modes en s'intéressant à des populations (LE BRETON, 2005) et à des territoires particuliers (COUTARD *et al.*, 2002). Mais, ces études ne permettent pas de mesurer l'ampleur d'un « risque » potentiel en confrontant systématiquement les caractéristiques des territoires en matière d'accès aux ressources et les capacités des populations à se saisir de ce potentiel d'accès. C'est en confrontant ces deux types de données que nous mesurerons l'existence d'un tel « risque ». Pour ce faire, nous avons mobilisé les données du recensement de population de 1999 et de l'Enquête Globale de Transport (EGT) de 2001 et les avons confrontées aux exploitations des matrices de temps et de l'inventaire communal que nous avons utilisées dans les développements précédents.

4.1. Les ménages non-motorisés face à la dépendance automobile

La dimension territoriale de la dépendance automobile se traduit par la très faible part des ménages non-motorisés loin des offres de services. Ainsi les ménages

non-motorisés ne représentent que 7 % des ménages dans les communes ne disposant d'aucun service alors qu'ils représentent 15 % des ménages pour l'ensemble de la grande couronne, tous niveaux de services compris. Cette situation est le résultat des tendances migratoires qui voient une population de ménages particulièrement bien motorisés s'installer dans les zones les plus éloignées des services. Les ménages non-motorisés sont très légèrement sous-représentés parmi les entrants dans les communes peu ou pas équipées en services. Cette sous-représentation est de 2 à 3 points dans les communes ne disposant d'aucun service. Mais, cette situation est également le résultat des stratégies résidentielles des ménages non-motorisés qui semblent « fuir » les territoires les plus éloignés des offres de services. Les ménages non-motorisés représentent environ 13 % des ménages qui sortent des communes ne disposant d'aucun service, soit une surreprésentation de près de 6 points par rapport à leur poids dans ce type de communes. Les ménages d'actifs non-motorisés immigreront donc faiblement vers les territoires les plus dépendants de l'automobile tandis qu'ils sont largement surreprésentés parmi les ménages sortant de ces communes.

Toutefois, une partie importante des ménages non-motorisés affiche, à l'inverse, une certaine stabilité dans leurs localisations résidentielles notamment dans les territoires les plus dépendants de l'automobile. Pour cela, ils développent un mode d'organisation alternatif à celui des ménages motorisés et qui permet dans une certaine mesure de compenser leur absence d'équipement automobile. Ce système est articulé autour de trois types de pratiques : le recours aux proches, le recours aux ressources locales et le recours aux TC. Ces trois types de pratiques avaient été révélés par COUTARD *et al.* (2002). Nous en avons ici mesuré l'ampleur et montré comment elles s'articulent entre elles à partir d'exploitations de l'EGT de 2001.

Le premier aspect de ce mode d'organisation pour les ménages non-motorisés est de parvenir malgré tout à l'automobilité en se plaçant pour cela dans un rapport de dépendance avec leurs proches. Le recours aux proches permet aux ménages non-motorisés de se faire raccompagner en voiture à leur domicile, mais également de se déplacer en priorité pour les motifs affaires professionnelles, achats, affaires personnelles ou loisirs. Ils accèdent ainsi pour la plupart à l'automobile au moins une fois par semaine, d'après nos observations à partir de l'EGT.

Le second aspect spécifique de la mobilité des ménages non-motorisés est une dépendance aux ressources locales, principalement pour l'accès aux services. Ainsi plus de 70 % des déplacements pour achat des ménages non-motorisés se font à pied à partir du domicile et dans un périmètre inférieur au kilomètre. Ce constat va dans le sens d'un maintien du rôle du « local » et de la proximité dans les pratiques et les modes d'accès aux ressources d'une partie des ménages pauvres dans un contexte d'étalement urbain et de dépendance automobile. Nos observations vont dans le sens de l'hypothèse formulée par FOL à ce sujet, dans la conclusion de son mémoire d'habilitation à diriger des recherches (2005).

Enfin, la troisième dépendance est celle aux transports en commun pour l'accès des actifs à leur emploi. Nous avons pu constater que, pour ce type de déplacement, les transports en commun paraissent incontournables. Plus de 60 % des actifs

non-motorisés se rendent ainsi à leur travail, ce même dans les territoires où l'offre de transports en commun est particulièrement faible, contre seulement 20 % pour les ménages motorisés.

Ces trois types d'arrangement constituent, ensemble, un substitut à l'automobile pour les ménages non-motorisés. On peut estimer que ce mode d'organisation des déplacements pour les ménages non-motorisés relève de la « débrouille » et qu'elle menace chaque jour d'être remise en cause par un petit changement qui remettrait en cause l'ensemble de l'édifice. Pourtant, ce système semble tout de même afficher une certaine robustesse et une assurance de fonctionnement dans la mesure où il permet jour après jour d'assurer une part importante de la mobilité des ménages non-motorisés. Toutefois, un certain nombre d'évolutions pourraient venir fragiliser ce mode d'organisation pour au moins une partie des ménages non-motorisés de grande couronne. En effet, ces trois dépendances apparaissent complémentaires et donc peu substituables l'une à l'autre. Dans le cas où l'une de ces dépendances serait menacée, la localisation résidentielle des ménages non-motorisés pourrait l'être également. Le recul des services de proximité prévisible dans la prochaine décennie devrait remettre en cause les localisations résidentielles d'un certain nombre de ménages non-motorisés. L'estimation que nous avons faite à ce sujet montre que ce recul devrait affecter 1 000 ménages supplémentaires³ qui viendraient s'ajouter aux 9 000 ménages non-motorisés actuellement résidant dans une commune ne disposant d'aucun service. Mais, c'est également toute remise en cause de la desserte de transports en commun qui pourrait menacer les 75 000 ménages de grande couronne qui voient au moins l'un de leurs actifs se rendre sur son lieu de travail par ce mode et principalement les 2 000 d'entre eux qui résident dans les communes non-équipées de services et les près de 9 000 qui résident dans les communes équipées d'un MAG. Dans ces deux types de communes, la faiblesse de l'offre de transports en commun ne permet pas de garantir à ces ménages la durabilité de leur accès par ce mode à leur lieu de travail. Très certainement, dans la prochaine décennie, un très petit nombre d'entre eux pourraient être affectés au vu de la croissance de plus de 20 % de l'offre de transports en commun en grande couronne francilienne durant la dernière décennie (STIF 2001). Enfin, dans l'état actuel des choses, aucune évolution prévisible ne semble pouvoir remettre en cause la solidarité des proches à l'égard des ménages non-motorisés. Seule une forte augmentation des effectifs de ces ménages pourrait constituer une menace dans la mesure où, à notre sens, ce qui garantit la durabilité de ce mode d'organisation est le faible nombre des ménages non-motorisés face au nombre très important de ménages susceptibles de les aider.

4.2. Les ménages mono-motorisés face à la dépendance automobile

Les ménages mono-motorisés affichent des similarités avec les ménages non-motorisés parce qu'ils partagent avec eux une partie de leurs pratiques. Ces similarités sont ainsi susceptibles de traduire une certaine fragilité des ménages mono-motorisés face à la dépendance automobile.

Tout d'abord, les ménages mono-motorisés affichent une dépendance aux transports en commun pour leurs déplacements à destination du travail. Pour 30 % des ménages composés de plusieurs actifs mono-motorisés, l'absence de transports en commun pourrait constituer une remise en cause de la capacité d'au moins un de leurs actifs à se rendre sur son lieu de travail. L'actif concerné est dans la quasi-totalité des cas le conjoint de la personne de référence du ménage. On compte ainsi 70 % des conjoints qui utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. Ainsi, la dépendance aux transports en commun concerne principalement les ménages mono-motorisés comportant plusieurs actifs et permet l'accès du second actif au travail.

En dehors d'une dépendance aux transports en commun pour les déplacements à destination du travail, on note, comme pour les ménages non-motorisés, une certaine dépendance des ménages mono-motorisés à leurs proches. En effet, on peut constater que 10 % des déplacements des adultes appartenant à des ménages mono-motorisés sont effectués avec une voiture particulière n'appartenant pas au ménage. C'est deux fois plus que pour les ménages multi-motorisés. Le recours à la voiture particulière d'un proche sert le plus souvent à assurer des déplacements à destination du travail, ou pour des affaires professionnelles. De fait, 10 % des conjoints dans les ménages de plusieurs actifs mono-motorisés se font accompagner par un proche sur leur lieu de travail. On évalue toutefois assez mal dans quelle mesure cela relève d'une forme de dépendance pour cette petite minorité de ménages.

Si les ménages mono-motorisés partagent avec les ménages non-motorisés une dépendance aux transports en commun et dans une certaine mesure une dépendance aux proches, ils ne semblent pas afficher de dépendance à l'espace local. En effet, ils n'ont recours à cet espace que dans 30 % des cas pour leurs achats, soit beaucoup moins que les ménages non-motorisés (70 %) mais dans des proportions voisines de celles des ménages multi-motorisés. L'idée d'une dépendance à l'espace local semble d'autant moins fondée qu'environ 70 % des déplacements des ménages mono-motorisés avec pour motif l'achat se font en voiture particulière, ce qui offre *a priori* aux ménages mono-motorisés la possibilité de s'abstraire de l'espace local.

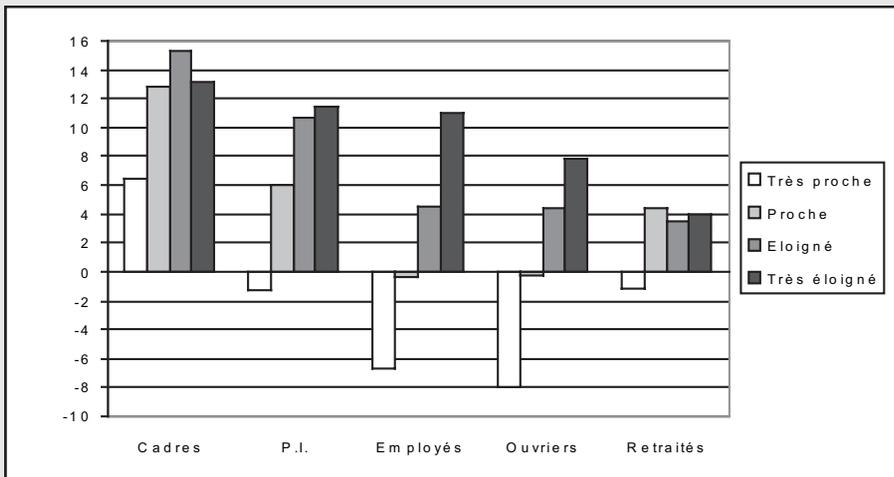
Cette absence de dépendance à l'espace local différencie les ménages mono-motorisés des ménages non-motorisés ; pour autant un autre indicateur, la mobilité résidentielle, apparente encore une fois ces deux types de ménages. Les ménages mono-motorisés sont surreprésentés parmi les sortants des communes les plus dépendantes de l'automobile. Cette surreprésentation concerne aussi bien les ménages mono-motorisés comportant un seul actif que ceux comportant plusieurs actifs. Ainsi, pour ces ménages comme pour une partie des ménages non-motorisés, les communes les plus dépendantes de l'automobile ne seraient que des territoires de passage dans lesquelles les contraintes très fortes posées à la mobilité ne leur permettent pas de s'installer durablement. Il pourrait être intéressant d'étudier un peu plus ce phénomène qui n'est encore qu'au stade de l'hypothèse ici.

La surreprésentation des ménages mono-motorisés dans les départements les plus éloignés des services ou les moins bien équipés laisse présager à leur égard une certaine fragilité face à la dépendance automobile. De fait, les actifs de ces ménages ont recours aux transports en commun et dans une certaine mesure à leurs proches pour se rendre sur leur lieu de travail et ce, plus particulièrement, dans les ménages comportant plusieurs actifs. Ainsi, le fait d'être motorisés ne leur suffit pas à faire complètement face à la dépendance automobile. Toutefois, cette fragilité ne semble concerner que les ménages mono-motorisés comportant plusieurs actifs et est seulement susceptible de remettre en cause leur accès au travail mais pas directement aux services.

4.3. Les ménages motorisés face à la dépendance automobile

Les fragilités des ménages motorisés pour l'accès aux services n'apparaissent pas seulement pour certains d'entre eux aux travers de pratiques proches de celles des ménages non-motorisés, elles apparaissent également au travers d'une analyse territorialisée des niveaux de motorisation et des niveaux de mobilité automobile qui concerne aussi bien les ménages mono-motorisés que multi-motorisés.

Figure 5 : Différence par rapport à la moyenne régionale des niveaux de motorisation des ménages selon leur PCS et leur éloignement par rapport aux services

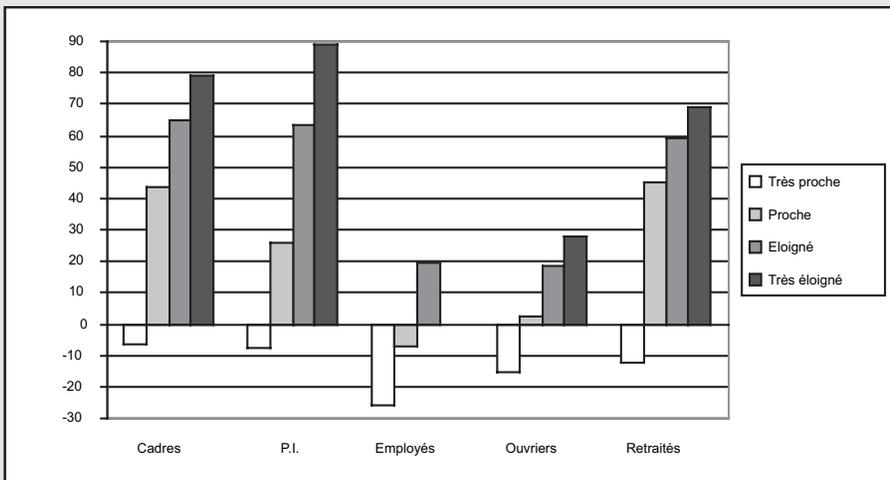


Source : Inventaire communal 1998, matrice de temps en transport en commun du STIF 1999 et RGP 1999 ; calculs et réalisation MOTTE

Pour ce faire, nous avons travaillé à partir d'une segmentation très fine des ménages construite autour des caractéristiques des ménages les plus discriminantes à l'égard de la motorisation. Ainsi, nous avons ventilé les ménages dans une centaine de catégories différentes, déterminées à partir de sept variables : sexe de la personne de référence, nombre de personnes du ménage, nombre d'actifs du ménage, PCS. Pour les actifs, nous avons également considéré la distance domicile-travail, le fait

d'être ou de ne pas être au chômage et la nature du contrat de travail (CDI, CDD, intérim, profession libérale etc.). Pour chacun des groupes ainsi constitués, nous avons calculé le niveau moyen de motorisation et le nombre moyen de kilomètres parcourus un jour de semaine. Les niveaux calculés pour chacune des catégories servent ainsi de référentiels à l'échelle de la grande couronne. Nous avons ensuite confronté ces référentiels aux niveaux observés pour chacun des groupes mais calculés par territoire. La différence entre les référentiels et les niveaux calculés pour chaque territoire constitue la mesure des effets de l'éloignement aux services sur l'équipement automobile des ménages et l'automobilité.

Figure 6 : Différence par rapport à la moyenne régionale du nombre de kilomètres parcourus quotidiennement en VP selon la PCS des ménages et l'éloignement de leur résidence par rapport aux services



Source : Inventaire communal 1998, matrice de temps en transport en commun du STIF 1999 et EGT 2001 ; calculs et réalisation MOTTE

Nous observons au travers de ces analyses, deux types de comportement face à la dépendance automobile. Le premier est celui des PCS supérieures, cadres et professions intermédiaires et, dans une certaine mesure, celui des retraités. Ces ménages face à une forte intensité de la dépendance automobile, c'est-à-dire dans les communes les plus éloignées des services, voient leur niveau de motorisation s'élever encore et multiplient le nombre de kilomètres parcourus quotidiennement. Sur la figure 5, on voit que les cadres ont un niveau de motorisation supérieur de 7 points dans les communes les plus éloignées des services à celui des communes qui en sont les plus proches. Cette forte différence entre ces deux types de communes s'observe alors que le niveau de motorisation des cadres dans ces dernières est déjà particulièrement élevé. Cette première observation est à relativiser pour les retraités dont les niveaux de motorisation sont plus faibles. Sur la figure 6, on note que dans les communes les plus proches des services, les ménages appartenant aux PCS supérieures affichent un niveau de mobilité automobile relativement faible, mais que cette mobilité augmente très significativement à mesure que l'éloignement par

rapport aux services croît. Ainsi, le niveau de mobilité automobile des cadres est près de 90 points supérieur dans les communes les plus éloignées des services par rapport aux communes qui en sont les plus proches. Cette seconde observation concerne pleinement les retraités.

Le second type de comportement en matière d'équipement et de mobilité automobile est celui des ménages des PCS inférieures, employés et ouvriers. Ces ménages, dans les communes les plus dépendantes de l'automobile, ont un niveau de motorisation qui rejoint celui des CSP supérieures alors que dans les communes les moins dépendantes leur équipement automobile est particulièrement faible. Ces différences très fortes entre les territoires, qui atteignent 17 points pour les employés, traduisent, selon nous, l'effort de motorisation considérable auquel ces ménages sont contraints pour faire face à une forte intensité de la dépendance automobile. En retour, ils ne semblent pas en mesure de consentir le même effort en termes de mobilité automobile. La différence de niveau de mobilité automobile, entre les communes les plus proches des services et celles qui en sont le plus éloignées, n'est que de 40 points, soit moins de la moitié de la différence observée pour les PCS supérieures.

Ces deux comportements face à la dépendance automobile traduisent, pour nous, une très forte capacité des ménages appartenant aux PCS supérieures à faire face à la dépendance automobile. Ils haussent ainsi, avec une apparente facilité, leur niveau d'équipement ou de mobilité automobile. Ils font face à la dépendance automobile de façon « joyeuse ». À l'inverse les PCS inférieures semblent subir la dépendance, non pas parce qu'ils ont un accès limité à l'équipement automobile mais plutôt en raison de leur faible capacité à hausser leur niveau de mobilité automobile. La fragilité des ménages motorisés, face à la dépendance automobile, ne réside pas seulement dans leur capacité à se multi-motoriser en cas de nécessité, mais plus encore dans leur capacité à assurer une mobilité automobile quotidienne suffisante.

Conclusion

En guise de conclusion générale, on peut dire que ce travail, en s'attachant à analyser les mécanismes et les enjeux de la dépendance automobile dans les territoires de la grande couronne francilienne, a permis de mieux faire ressortir les phénomènes à l'œuvre et d'évaluer les disparités sociales découlant de la dépendance automobile.

Ainsi, nous avons montré que la mobilité offerte par l'automobile est devenue une norme de localisation des hommes et des activités dans la grande couronne francilienne, comme nous avons pu le constater relativement aux services aux ménages. Le succès du supermarché et le déclin d'une partie du commerce de proximité sont notamment dus au renforcement constant de ce modèle, comme nous avons pu l'observer tout particulièrement dans les espaces périphériques de l'Île-de-France, dans la période 1990-1999. Mais le constat d'une norme automobile pesant sur les territoires de la grande couronne doit être nuancé en fonction des territoires et des populations.

Certains territoires sont, en effet, moins dépendants de la norme automobile. Principalement situés dans les espaces centraux et denses de la grande couronne, ces territoires offrent à leurs populations ou aux populations alentours des ressources (commerces et services) accessibles à pied ou rapidement accessibles en transport en commun. L'automobile n'y est pas la seule alternative modale acceptable. L'état des lieux communal traduit toute la diversité de la grande couronne et interdit de traiter cet espace comme un tout homogène.

Face à cela, les situations individuelles sont également nuancées. Si, d'une manière générale les ménages non-motorisés restent socialement marginalisés par leur non-participation au système automobile, une partie d'entre eux développe un système de déplacement alternatif, basé sur la solidarité entre proches et sur un fort recours aux ressources locales qui compense partiellement leur absence d'équipement automobile. Ainsi, ce sont seulement 9 000 ménages non-motorisés éparpillés dans l'ensemble de la grande couronne qui sont, à notre sens, strictement menacés par la dépendance automobile en raison de l'absence de ressources locales et d'alternatives modales dans leur localisation résidentielle. Mais les ménages motorisés subissent également la dépendance automobile. Nous avons pu vérifier que les ménages les plus modestes sont contraints de limiter rigoureusement le nombre de kilomètres qu'ils parcourent quotidiennement en voiture particulière, ne pouvant faire face financièrement au coût d'une mobilité automobile plus importante. Ces ménages, sans être strictement mis à l'écart du mode de vie dominant et notamment de celui des ménages plus favorisés, sont fortement marginalisés par la faiblesse de leur mobilité.

Bibliographie

- BABAYOU P., VOLATIER J.-L., 1998, *Prospective de la mobilité locale*, n° 186, CREDOC, Coll. des rapports, Paris.
- CHRISTALLER W., 1933, *Die zentralen Orten in Deutschland*, Fisher, Jena.
- COUTARD O., DUPUY G., FOL S., 2002, « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et Sociétés*, pp. 155-175.
- DREIF, 2004, *Les déplacements des franciliens en 2001-2002, Enquête globale de transport*, La Documentation Française, Paris, 43 p.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 160 p.
- FOL S., 2005, « Mobilité des pauvres et rapport au territoire », *Mémoire d'habilitation à diriger des recherches*, Université de Paris I - Panthéon Sorbonne, 246 p.
- GODARD F., 2001, *La ville en mouvement*, Découvertes Gallimard, Gallimard, Paris, 127 p.
- ILLICH I., 1973, *Energie et équité*, Le Seuil, Paris, 33 p.
- INSEE, 1996, « Une nouvelle approche territoriale de la ville », *Économie et Statistiques*, pp. 294-295.
- KAUFMANN V., GUIDÉZ J.-M., 1998, *Les citoyens face à l'automobilité. Les déterminants du choix modal*, CERTU-ADEME-UTP, Lyon, 121 p.
- LE BRETON E., 2005, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, Paris, 247 p.

- MASSOT M.H., ROY E., 2004, *Lieu de vie - Lieu de travail. 25 ans d'évolution de la distance au travail*, Rapport, INRETS, Arcueil, 144 p.
- MOTTE B., ROY E., 2002, « Caractérisation de l'espace francilien au travers du prisme de la motorisation », *Recherche, Transports, Sécurité*, n° 77, pp. 297-310.
- MOTTE B., 2006, « La dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne », *Thèse de doctorat en géographie*, Université de Paris 1-Panthéon Sorbonne, 380 p.
- NEWMAN P., KENWORTHY J., 1989, *Cities and automobile dependence. An international Sourcebook*, Gower, Sidney.
- NEWMAN P., KENWORTHY J., VINTILA P., 1995, « Can we overcome Automobile Dependence ? Physical Planning in an Age of urban Cynicism », *Cities*, n° 1, pp. 53-65.
- ORFEUIL J.-P., 2000a, *Stratégies de localisation. Ménages et services dans l'espace urbain*, La Documentation Française, Paris, 75 p.
- ORFEUIL J.-P., 2000b, *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Synthèse, INRETS, Arcueil, 146 p.
- ORFEUIL J.-P., 2004, « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui », *Transports, pauvretés exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, in ORFEUIL J.-P., Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, pp. 27-47.
- POULIT J., 1974, *Urbanisme et transport : les critères d'accessibilité et de développement urbain*, SETRA, Division Urbaine, Ministère de l'Équipement, Paris.
- PRUD'HOMME R., LEE C.W., 1999, « Size, sprawl, speed and efficiency of cities », *Urban Studies*, vol. 36, n° 11, pp. 1849-1858.
- RAC, 1995, *Car dependence*, Royal Automobile Club Foundation for Motoring and the Environment, Londres.
- WENGLANSKI S., 2003, « Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France », ORFEUIL J.-P., *Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines*, Université de Paris XII - Val de Marne, Créteil, 373 p.

Notes

- 1 - Les temps d'accès aux services aux ménages en voiture particulière ont été déterminés à partir d'une matrice de temps de commune à commune pour 1999 réalisée par la DREIF (MOTTE, 2006).
- 2 - Les temps d'accès aux services aux ménages et les communes desservies par les transports en commun ont été déterminés à partir d'une matrice de temps de commune à commune pour 1999 réalisée par le STIF (MOTTE, 2006).
- 3 - Ce chiffre a été obtenu en faisant la prévision d'un recul du nombre de communes équipées d'un MAG de près de 50 communes entre 1999 et 2009, soit un nombre sensiblement équivalent à la période précédente (1990-1999) ; le nombre total de ménages non-motorisés résidant dans ces communes étant d'environ 1 000 (INSEE 1999), si l'on considère les 50 communes équipées d'un MAG les moins équipées.

