

Laboratoire Ville Mobilité Transports (LVMT)

**LA DEPENDANCE AUTOMOBILE POUR L'ACCES AUX SERVICES AUX MENAGES EN GRANDE
COURONNE FRANCIENNE**

Thèse pour obtenir le grade de Docteur de l'Université de Paris I en Géographie

Sous la direction de Francis Beaucire et Marie-Hélène Massot

Présentée et soutenue publiquement le 10 juillet 2006

Mention Très Honorable avec les félicitations du jury

BENJAMIN MOTTE-BAUMVOL

Ce travail a bénéficié d'un financement de l'INRETS et de la Région Ile-de-France

Une mobilité aisée et peu coûteuse basée sur l'« automobilité », ainsi que l'évolution des modes de vie, tendent à peser chaque jour un peu plus sur les localisations des hommes et des activités. On a observé avec le développement de l'automobile une déconnexion croissante entre lieux de résidence, lieux d'emploi et localisation des ressources nécessaires à la vie quotidienne. Celle-ci a été particulièrement forte dans les territoires où la croissance urbaine a été concomitante à la diffusion progressive de l'automobile. La voiture y dispose d'un monopole radical au sens où l'entend I. Illich (1973) : elle disqualifie les autres modes en les surpassant notamment par ses vitesses de déplacement. Pour G. Dupuy (1999), le monopole radical imposé par l'automobile se manifeste par l'exclusion d'une frange entière de la population notamment les plus pauvres et les plus âgés. Ces populations ne seraient plus ainsi en mesure d'exercer leurs activités (travail, courses, visites à la famille, etc.), ni de satisfaire leurs aspirations, si elles ne disposent pas d'une voiture particulière, ou plus largement, si elles ne peuvent s'en servir au moment où le besoin s'en fait sentir.

La question qui se pose dans ce travail est donc d'identifier si l'automobile qui a participé au développement des espaces périurbains et qui est porteuse de fortes disparités de mobilité entre les ménages, notamment en fonction de leurs revenus et de leur âge, pourrait y conduire à une forme de ségrégation socio-spatiale. Pour répondre à ce questionnement nous avons, dans un premier temps, mis en évidence la dépendance à l'automobile croissante dans le périurbain et la grande diversité des situations territoriales. Tandis que dans un second temps, nous avons examinés les situations individuelles de mobilité et mis en évidence comment les ménages les plus modestes sont exclus du modèle dominant notamment dans les territoires les plus dépendants de l'automobile.

En termes de méthodologie, nous avons travaillé à partir de bases de données que nous avons traitées de façon quantitative. Nous avons ainsi mobilisé l'inventaire communal et des matrices de temps par mode pour mesurer les effets de la dépendance automobile sur l'accès aux ressources et aux services en particulier. Le choix des services n'est pas anodin puisque c'est une ressource indispensable à l'ensemble des ménages mais qui connaît de

fortes reconfigurations et apparaît en bonne place dans le débat politique. Nous nous sommes également servis des recensements pour localiser et caractériser les populations, tandis que l'Enquête Globale de Transport d'Ile-de-France nous a permis d'étudier les mobilités individuelles.

Nos résultats mettent en évidence, tout d'abord, le rôle déterminant de l'automobile en Grande Couronne francilienne, en termes de localisation des services aux ménages et d'accès des ménages aux services. Ainsi, le recul actuel des services de proximité dans les espaces périurbains franciliens ne s'explique pas seulement par la concurrence des grandes surfaces, mais bien plutôt par le rôle croissant de l'automobile dans les déplacements des ménages. Nos analyses mettent en évidence la recomposition des territoires quotidiens des habitants de la grande couronne parisienne sous le coup de l'amélioration de l'accessibilité automobile. Si pour une large majorité des ménages, l'accès à des services proches du domicile reste une réalité (9 habitants sur 10 disposent de services de proximité dans leur commune de résidence) l'évolution récente tend à renforcer les écarts entre les ménages périurbains. Nombreux sont ceux pour qui l'accès aux services dans la commune de résidence n'est pas remis en cause, alors que pour d'autres notamment dans les espaces les plus périphériques, disposer d'une voiture constitue désormais la seule alternative.

L'état des lieux communal que nous avons dressé traduit toute la diversité de la grande couronne à ce titre et interdit de traiter cet espace comme un tout homogène. Face à cela, les situations individuelles le sont également et on peut légitimement s'interroger sur les capacités de certains ménages modestes dans certains territoires à assurer leur bon fonctionnement en raison des difficiles conditions d'accès aux ressources (emplois, services).

Les ménages non-motorisés sont les premiers fortement marginalisés socialement par leur faible mobilité, en particulier les quelques milliers qui résident dans des communes dépourvues de tout service de proximité. Pour autant, ils parviennent à conserver une mobilité satisfaisant, même dans ces territoires en développant un système de déplacement alternatif à l'automobile, basé sur la solidarité entre proches et sur un fort recours aux ressources locales même très faible qui leur assure une mobilité minimum. Même parmi les ménages motorisés, les difficultés notamment financières que pose la dépendance automobile se font sentir. Nous avons pu vérifier que près de 15% d'entre eux sont contraints de limiter rigoureusement le nombre de kilomètres qu'ils parcourent quotidiennement en voiture particulière, ne pouvant faire face financièrement au coût de cette mobilité. Ces ménages sans être strictement mis à l'écart du mode de vie dominant sont fortement marginalisés par la faiblesse de leur mobilité notamment dans les territoires les plus dépendants de l'automobile. Dans les territoires mieux dotés en ressources, ces difficultés ne disparaissent pas mais ne se posent pas avec la même acuité.

La simulation d'un certain nombre de scénarios, nous a enfin permis d'évaluer l'impact des tendances à l'œuvre sur la situation actuelle. Une évolution au fil de l'eau de la localisation des services, toutes choses égales par ailleurs, irait sans surprise vers un accroissement très faible de la ségrégation socio-spatiale due à la dépendance automobile, alors qu'une

politique s'appuyant sur un soutien aux services de proximité ne permettrait de la faire diminuer que très faiblement. Par contre une politique visant à limiter l'éparpillement des populations et à favoriser leur localisation à proximité des offres de services aurait un impact plus significatif. Pour autant aucun scénario simulé ne paraît satisfaisant. On voit bien que l'efficacité ne peut ici passer par des mesures identiques à destination des ménages non-motorisés et des autres, tandis que les interventions sur les territoires sont nécessairement différentes entre communes plus faiblement peuplées, ne disposant pas de ressources locales et celles plus densément peuplées disposant de ressources locales riches.