

→ Autonomisation et dépendance socio-économiques des populations des périphéries urbaines

L'accessibilité des ménages aux services en Grande Couronne Francilienne.

Benjamin Motte-Baumvol, UMR Théma CNRS 6049, Université de Bourgogne.

■ 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 fondées sur les inventaires communaux de 1988 et 1998 et des matrices de temps de déplacement mettent en évidence l'effet de l'équipement automobile sur la mise à distance des services par rapport aux territoires et aux populations. Ceci conduit à une recomposition des territoires quotidiens des habitants de la grande couronne parisienne, mais pour une partie seulement d'entre eux, ceux qui résident dans les espaces les plus périphériques. 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, disposer d'une voiture constitue désormais la seule alternative.

Échapper à la dépendance automobile en Grande Couronne Francilienne.

■ La place centrale de l'automobile dans les mobilités périurbaines a participé à se réinterroger sur les questions sociales liées à son usage. Ces interrogations portent sur le coût particulièrement élevé de la mobilité automobile dans les espaces périurbains, alors que de nombreux ménages modestes tendent à y travailler et à y résider. Ces ménages supportent des coûts de la mobilité qui dépassent les 20% de leur budget (Polacchini et Orfeuil). Cela pourrait conduire à une forme d'exclusion de ces ménages en raison de leur faibles capacités de mobilité et à une nouvelle forme de ségrégation socio-spatiale dans les espaces périurbains (Dodson et Sipe, 2007) aussi appelée "relégation". Ces éléments interrogent notre mode de développement urbain fondé notamment sur la périurbanisation.

Ce modèle est-il menacé par les évolutions des capacités d'une partie des populations à payer durablement le coût de la mobilité automobile ? Nos résultats semblent au contraire indiquer que ce modèle est en mesure de durer parce que les ménages les plus fragilisés face aux coûts de la mobilité automobile tendent à quitter les territoires les plus dépendants de l'automobile. La question que nous nous posons ici est d'identifier si la mobilité résidentielle constitue une échappatoire pour les ménages fragilisés face à la dépendance automobile dans les espaces périurbains.