Gabriel Dupuy, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, 2006 – Benjamin Motte, *La Dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, 2006

Jean-Pierre Orfeuill

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/strates/6709>

DOI : 10.4000/strates.6709

ISSN : 1777-5442

Éditeur

Laboratoire Ladyss

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2008

Pagination : 273-275

ISBN : 0768-8067

ISSN : 0768-8067

Référence électronique

Jean-Pierre Orfeuill, « Gabriel Dupuy, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, 2006 – Benjamin Motte, *La Dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, 2006 », *Strates* [En ligne], 14 | 2008, mis en ligne le 04 mars 2013, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/strates/6709> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/strates.6709>

Ce document a été généré automatiquement le 10 décembre 2020.

Tous droits réservés

Gabriel Dupuy, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, 2006 – Benjamin Motte, *La Dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, 2006

Jean-Pierre Orfeuil

RÉFÉRENCE

Gabriel Dupuy, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, Predit, La Documentation Française, collection « Le point sur », 2006, 93 pages.

Benjamin Motte, *La Dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne*, Thèse sous la direction de Francis Beaucire et Marie-Hélène Massot, Université Paris 1, 2006

- 1 Les territoires du quotidien sont ceux que l'on fréquente habituellement, ce qui implique des déplacements. Dans certains territoires, notamment centraux, nombre d'activités sont praticables à pieds, d'autres sont facilement accessibles en transport public. D'autres territoires, et notamment les grandes périphéries des villes et les milieux peu denses en général, supposent l'autonomie des individus pour leurs déplacements à courte et moyenne portée, ce qu'on appelle la dépendance automobile dans la littérature internationale. Nous rendons compte ci-dessous d'un ouvrage de synthèse sur cette question qui a surgi à la fin des années 1980 et d'une exploration récente du degré de dépendance des ménages et des territoires dans la grande couronne francilienne.

- 2 Après avoir proposé, il y a quelques années, sa propre vision de la dépendance automobile¹, Gabriel Dupuy signe un ouvrage de synthèse sur le même thème conforme à la « loi » de la collection « Le point sur » : faire découvrir à un lecteur non spécialiste les différentes dimensions d'un thème d'actualité et les éclairages que des recherches récentes apportent, le tout en moins de 100 pages, dans un texte accessible et sans jargon, en s'appuyant sur des références combinant l'essentiel de la littérature internationale et, sur un mode moins sélectif, les productions françaises récentes financées par le Predit.
- 3 L'exercice est difficile, le pari est réussi : l'ouvrage se lit bien et dit l'essentiel grâce à une excellente organisation, mais aussi à une posture où l'écoute des chercheurs ne rend ni sourd aux besoins ou aspirations de la société, ni aveugle au caractère assez marginal des résultats des politiques visant à réduire la dépendance automobile.
- 4 L'introduction est typique de cette posture : un enquêté s'étonne qu'on lui demande s'il est dépendant de l'automobile, alors que la voiture lui facilite la vie, le rend plus autonome et moins dépendant des autres et des circonstances, mais le même enquêté pétitionnera peut-être contre la circulation en tant que riverain ou citoyen. Réflexions intéressantes également sur les capacités d'autant plus fortes à réduire la dépendance que celle-ci est plus faible et moins installée (de nombreux pays en développement rapide et encore peu motorisés adoptent des mesures relativement plus contraignantes à l'égard de l'automobile que celles qui sont en vigueur dans les pays fortement motorisés), réflexion plus surprenante et qu'on peut ne pas partager sur un système automobile qui ne décollerait pas en Chine : la voiture n'est pas le seul élément du système automobile, il faut compter aussi avec les motos et les deux-roues électriques...
- 5 Les deux chapitres suivants rappellent l'ampleur de l'automobilité, malgré quelques poches de résistance comme Paris² (chapitre I), puis la diversité et l'ampleur des critiques à l'égard du « tout automobile », allant jusqu'à l'addiction.
- 6 Les deux chapitres suivants présentent différents angles d'approche de la dépendance. Elle est d'abord abordée « en creux », par des travaux consacrés à ceux qui ont la chance de n'être point dépendants, puisqu'ils n'ont pas accès à l'automobile. Ils sont en moyenne plus pauvres. Ils ont accès à moins de services (la démonstration, donnée en milieu rural, vaut pour d'autres espaces peu denses), mais cet effet peut être partiellement contenu par le regroupement plus ou moins organisé, plus ou moins spontané des « pauvres » sur le territoire, remplaçant une dépendance à l'automobile par une dépendance territoriale³. Ils ont accès à moins d'emplois. Elle est ensuite abordée à travers l'attachement à l'automobile, qui repose souvent sur des bases ayant peu à voir avec la mobilité hic et nunc : rôle de la voiture dans la construction de l'identité des jeunes, dans l'autonomie des femmes, dans le maintien de l'autonomie et de l'indépendance des seniors, dans la construction d'une identité a-urbaine, etc. Elle est enfin abordée par référence au fameux « choix modal » au moment du déplacement, souvent beaucoup moins ouvert qu'on ne le pense, soit que les services n'existent pas, soit que leur qualité (fréquence de passage, durée, etc.) ne permette pas de rivaliser avec la voiture.
- 7 Le (très court) chapitre sur le lien entre dépendance et densité permet d'ouvrir sur deux clauses explicatives majeures (et complémentaires) de la croissance de la dépendance : celle de Marc Wiel, qui met l'accent sur le processus auto-entretenu de transformation des espaces par la croissance des usages de l'automobile (étalement résidentiel, renforcement de la grande distribution, maillage plus faible des territoires

par les services, etc., renforcement de l'influence des conseils généraux et affaiblissement relatif des « pouvoirs urbains »); celle de Gabriel Dupuy, qui met l'accent sur le coût croissant de la non-appartenance au club des automobilistes, en bref sur les difficultés croissantes que rencontrent celles et ceux qui n'ont pas d'automobile lorsque leurs voisins sont de plus en plus équipés. Ce chapitre se poursuit par l'analyse des politiques de limitation de la dépendance : la régulation par la congestion, qui serait susceptible d'inhiber la dépendance croissante, mais à un coût politique (et économique) difficile à assumer et avec des effets de report sur d'autres territoires qu'on se représente assez mal ; le développement des modes alternatifs, dont les effets sur les automobilistes apparaissent très mesurés ; l'espoir des télécommunications, sans doute un peu trop vite rangé, selon nous, dans la catégorie des faux espoirs dès lors qu'on souhaite non pas combattre, mais modérer la dépendance ; la réglementation, avec une insistance tout à fait justifiée sur les politiques de stationnement ; la tarification, avec ses potentiels et son épée de Damoclès, la contribution possible au creusement des inégalités ; la recherche de compacité, très critiquée à juste titre dans son caractère très global, mais dont la critique aurait pu être nuancée tant son envers, l'éparpillement dans l'éparpillement, pourrait être évité, notamment en France ; un réseau de routes moins rapides et plus nombreuses, la modération des vitesses et la diversification des véhicules, autant de thèmes qui paraissent très porteurs et qui mériteraient un prochain ouvrage, sont ensuite proposés à une réflexion qui se clôt, non sans humour, sur la dernière politique en date : le permis à un euro par jour.

- 8 Le dernier chapitre intitulé « Prospective et pistes de recherche » est quelque peu ambigu. Il s'ouvre avec la présentation d'un travail sur Lyon où le doublement du prix des carburants et des péages autoroutiers, l'augmentation de 70 % des droits de stationnement et l'instauration d'un péage d'entrée dans la Courly ne se traduiraient que par une réduction de 1 % des déplacements en automobile vers le travail. Le message est clair : une action publique plus que musclée serait inopérante. On peut tout de même se demander, puisqu'on en est aux pistes de recherche, si un tel résultat n'est pas plus révélateur de la misère d'une certaine économétrie que de la dépendance automobile lyonnaise... Il note que la dépendance est un terme importé avec retard du monde anglo-saxon, ce qui a occasionné dix ans de retard sur les politiques à mener, mais on ne voit pas bien où ce monde est en avance, ni en quoi les travaux sur la dépendance y contribuent. La conclusion invite d'ailleurs courageusement le lecteur, et la recherche, à penser un monde de dépendance croissante, car un pacte collectif implicite nous tourne vers la fabrication d'un autre territoire, bien que notre discours sur la dépendance reflète avant tout nos craintes de voir disparaître notre modèle historique de ville et une campagne conforme au paysage rural de jadis. On pourrait tout aussi bien utiliser le parallèle que fait l'auteur avec l'électricité et le téléphone, deux éléments dont nous ne pouvons plus nous passer (et qui participent largement à la fabrication de cet autre territoire, avec le congélateur, la télévision et les télécommunications) sans que pour autant l'on parle de dépendance à leur égard. Le couple route/véhicule n'a-t-il pas constitué la première manifestation de masse de la conquête de l'autonomie par les couples réseaux/terminaux personnels nomades ? Ce qu'on appelle d'un terme négatif la dépendance (à l'égard de l'automobile comme à l'égard des « prothèses » technologiques, qu'elles nous relient au monde ou nous permettent de le parcourir) ne pourrait-il pas être vu, en termes plus positifs, comme une manifestation d'autonomie, de capacité croissante à construire nos réseaux de

relations, nos territoires du quotidien et un quotidien moins routinier et, in fine, à nous construire nous-mêmes ?

- 9 Le travail de Benjamin Motte, en début de carrière de recherche, est évidemment d'une nature différente. Il se propose d'explorer un sujet bien précis, la nature de la dépendance automobile des ménages pour l'accès aux services en grande couronne francilienne, ou plus exactement dans les différents territoires de cette couronne où les situations sont très contrastées (villes traditionnelles, villes nouvelles, espaces ruraux, etc.). Il est fondé sur la mobilisation de différentes sources d'information (inventaire communal, recensement, matrices de temps de parcours désagrégées, enquête globale de transport) et met en œuvre des démarches originales et astucieuses d'administration de la preuve qui débouchent sur des résultats stimulants.
- 10 La première partie rappelle l'évolution des services aux ménages et ses déterminants, avec un focus sur les spécificités de la grande couronne francilienne. La construction d'un indicateur synthétique qualifiant trois niveaux de service nettement différenciés permet une étude ramassée des disparités territoriales et de leurs évolutions. Les évolutions sont d'abord appréhendées en termes de distance entre les ménages et les niveaux de service utilisés. La conclusion quelque peu paradoxale sur les dynamiques (des disparités territoriales qui tendent à s'accroître, mais des évolutions favorables aux populations) est stimulante et va quelque peu à l'encontre de l'idée d'un accroissement généralisé de la dépendance : les services « suivent », pourvu qu'ils desservent un nombre suffisant de ménages.
- 11 L'analyse est ensuite menée en termes de temps d'accès en voiture et en transport public. Si les conclusions de l'analyse modale ne surprennent pas (la voiture est plus efficace, dans ces espaces, que les transports publics), l'analyse des différences entre proximité en temps et proximité spatiale est intéressante. Elle montre que les services les plus proches en distance ne sont pas nécessairement les plus proches en temps, surtout en transport public : du fait d'effets de réseau, les transports publics rabattent mieux sur les commerces des « villes historiques », comme Meaux et Étampes, ou de certaines villes nouvelles. C'est la voiture qui permet l'existence d'un commerce plus diffus, mais effectivement dépendant de la motorisation des ménages.
- 12 Le niveau de motorisation est bien corrélé aux distances d'accès aux services, alors qu'il l'est moins bien à la qualité de l'offre de transports collectifs. De même, le partage entre mono et multimotorisation est aussi à relier à l'accès aux équipements. Les ménages non motorisés sont majoritairement dans les zones bien équipées en services, ils sont très peu présents dans les communes non équipées, et cette présence semble assez provisoire : les mobilités résidentielles sont plus fréquentes dans ces zones et pour ces personnes. Il est possible (il n'y a malheureusement pas d'analyse des coûts) que cette surmobilité résidentielle soit motivée par des difficultés à maintenir un niveau élevé de motorisation. En effet, non seulement les différences en matière d'usage de l'automobile sont plus importantes que les seules différences de motorisation, mais en outre les situations de dépendance ne se traduisent pour l'essentiel pour les catégories supérieures que par plus de kilomètres pour un parc peu accru, alors que le niveau d'équipement doit aussi augmenter significativement dans des catégories plus populaires.
- 13 L'auteur passe ensuite en revue les différents types de dépendance qui se substituent à la dépendance automobile pour les ménages non motorisés : dépendance aux transports collectifs, mais aussi aux proches et aux ressources locales. On n'échappe

pas à l'interdépendance croissante de nos sociétés, mais ce qui nous est proche, ou ce que les pouvoirs publics peuvent offrir en matière de services de mobilité, constitue des bases très utiles, mais limitées à un territoire ou mobilisables seulement dans certaines circonstances, lorsque nous ne pouvons pas accéder aux outils de l'autonomie. On retrouve, en creux, les propos du fameux enquêteur introductif de Gabriel Dupuy.

NOTES

1. *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Anthropos, 1999.
 2. La quasi-gratuité du stationnement résidentiel offerte par les Verts aux résidents parisiens réduira-t-elle cette poche ?
 3. C'est un peu la philosophie qui inspire les « quartiers sans voitures ».
-

AUTEURS

JEAN-PIERRE ORFEUIL

Institut d'urbanisme de Paris,
Université Paris Val de Marne,
61 avenue du Général de Gaulle,
94010 - Créteil Cedex
orfeuil@univ-paris12.fr