



**HAL**  
open science

## Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité

Benjamin Motte-Baumvol, Leslie Belton Chevallier, Annabelle Morel-Brochet

### ► To cite this version:

Benjamin Motte-Baumvol, Leslie Belton Chevallier, Annabelle Morel-Brochet. Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité. Raoul Emmanuel. Vivre en ville hors des villes, Les éditions Recherche du PUCA, pp.63-76, 2014, 1 3-978-2-1 1 -1 381 35-3. halshs-00983498

**HAL Id: halshs-00983498**

**<https://shs.hal.science/halshs-00983498v1>**

Submitted on 14 Nov 2024

**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.

Benjamin Motte-Baumvol, Leslie Belton Chevallier, Annabelle Morel-Brochet. Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité. Raoul Emmanuel. Vivre en ville hors des villes, Les éditions Recherche du PUCA, pp.63-76, 2014.

Synthèse de programme de recherche

PUCA

## Vivre en ville hors des villes



## **Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale : les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité**

Benjamin MOTTE-BAUMVOL, Thema – Université de Bourgogne  
Leslie BELTON-CHEVALLIER, DEST - IFSTTAR  
Annabelle MOREL-BROCHET, ESO - Université de Caen

Avril 2013

En France et notamment en Île-de-France, l'augmentation des prix du pétrole et la dégradation de la situation économique pèsent sur le budget des ménages, en particulier dans les territoires suburbains où les déplacements sont fortement dépendants de l'automobile (Dupuy 1999 ; Newman et Kenworthy 1989). Or, de nombreux ménages modestes tendent à travailler et à résider dans ces espaces en raison du desserrement des emplois à faible qualification (Berger, 2004 ; Massotet Roy, 2004) et de la structure de l'offre du marché immobilier. Les coûts du logement y sont plus faibles et l'offre plus abondante. A l'inverse, certaines localisations des centres urbains - où le parc de logements sociaux est important et où la demande excède très largement l'offre - souffrent d'une image dégradée.

Dans ce contexte, le niveau de vie des ménages dans ces espaces périurbains tend, plus qu'ailleurs, à être fragilisé, puisque le coût du transport peut atteindre un quart de leur budget (Nicolas et al., 2012 ; Coulombel et al., 2007; Polacchini et Orfeuill, 1999). Cet enjeu est d'autant plus important que la configuration spatiale dominante dans les villes françaises, spécialement en Île-de-France, s'oriente vers une concentration croissante des ménages modestes dans les périphéries lointaines (Berger, 2004; Cavailhès et Selod, 2003). Avec un budget transport non-anticipé et un marché de l'immobilier qui leur laisse peu d'alternatives, ces ménages ainsi en difficulté n'auraient d'autres choix que de conserver leur localisation résidentielle périurbaine au prix de conditions de vie fortement dégradées (Rougé, 2007).

La présente recherche, menée dans le cadre du programme PUCA "Mobilité et périurbain à l'impératif de la ville durable, ménager le territoire de vie des périurbains", s'inscrit dans le débat sur la supposée relégation des ménages modestes dans les espaces périurbains. Ces ménages, notamment ceux qui résident dans les territoires périurbains les plus dépendants de l'automobile, auraient des trajectoires résidentielles en impasse, puisque sans autre sortie possible que le déclassement. Notre étude a pour objectif de contribuer à la compréhension de la mobilité résidentielle des ménages modestes, une fois installés dans le périurbain. Les résultats montrent que leurs trajectoires ne sont pas bloquées : ils peuvent sortir de ces espaces de forte dépendance automobile, où leurs budgets sont lourdement mis à contribution par le coût de la mobilité automobile. Ils s'orientent alors soit vers des communes où les alternatives à l'automobile sont plus nombreuses, soit vers des communes à degré équivalent de dépendance automobile. Pour renouveler et préciser les résultats exploratoires de Motte et al. (2010), nous nous sommes ici appuyés sur des analyses quantitatives multivariées et sur des analyses qualitatives à partir d'entretiens.

### **Des territoires de relégation remis en cause par la littérature**

Plusieurs essais ont postulé le développement de territoires d'exclusion et d'assignation territoriale pour les ménages modestes dans les espaces périurbains périphériques (Donzelot, 2004 ; Lévy, 2000). De tels territoires sont d'abord attractifs par leur offre de logements individuels en accession à la propriété et à bas prix. Mais, dans le même temps, ils fragilisent le niveau de vie des ménages modestes par des injonctions à une mobilité automobile coûteuse. Par ailleurs, en s'installant dans ces territoires, les trajectoires résidentielles de ces ménages y seraient bloquées par l'impossibilité de se loger à un coût équivalent tout en restant hors des banlieues de première couronne dont ils ont une image négative. Outre la multiplication de situations individuelles difficiles, les auteurs évoquent le développement d'une ségrégation sociospatiale accrue dans les espaces périurbains les plus périphériques. Cette ségrégation résulterait de la multiplication des situations individuelles

de fragilité dans certains territoires, qui entraînerait en retour le départ des ménages plus aisés ou leur évitement de cet environnement social jugé dégradé ; mouvement à l'image de ce qu'on peut observer dans certains quartiers urbains et surtout avec cette même intensité.

De telles tendances sont toutefois contestables. En effet, le développement de territoires périurbains périphériques comportant une population croissante de ménages modestes susceptibles d'être fragilisés par le coût de la mobilité peine à être identifié (Beaucire et Berger 2002). Plusieurs éléments constitutifs de la ségrégation sociospatiale, notamment présentés par Guillaume Pouyanne (2006), permettent de l'expliquer.

Tout d'abord, la ségrégation sociospatiale est portée par les choix de localisation des populations les plus aisées (Préteceille, 2006). Ce sont pour ces ménages que l'univers de choix est le plus ouvert. Leurs niveaux de concentration déterminent souvent le niveau global de la ségrégation sociospatiale dans un territoire. Or, ces populations sont relativement peu représentées dans les espaces périurbains (contrairement aux centres des pôles urbains) et elles y affichent des niveaux de concentration peu élevés.

De plus, la ségrégation sociospatiale est liée, le plus souvent, à une exclusion par les prix de ceux qui n'ont pas les moyens de payer (Galster et Cutsinger, 2005). Or, la périurbanisation entraîne l'intégration dans le marché immobilier de nombreux terrains auparavant non urbanisés avec, pour effet, une tendance à la baisse ou à la modération des prix, alors que les territoires périurbains ont déjà des niveaux de prix inférieurs à ceux des centres. L'exclusion par les prix a donc toutes les chances d'être moins importante dans les espaces périurbains, en particulier les plus périphériques.

Subséquemment, la constitution de poches périurbaines de pauvreté pourrait être le résultat de la sécession des classes moyennes dans les territoires où la concentration de ménages en difficulté est la plus forte. Ce type de processus est parfois évoqué pour expliquer une ségrégation sociospatiale accrue en France. Mais Préteceille (2006) réfute cet argument pour l'Île-de-France en mettant en avant la très forte dispersion des classes moyennes et leur présence toujours



forte dans les quartiers les plus pauvres. Il est peu probable que les espaces périurbains échappent à cette tendance.

Ensuite, dans un modèle de ségrégation sociospatiale urbaine classique, les populations les plus pauvres sont également marquées par de hauts niveaux de concentration. Une forte concentration de ménages pauvres est souvent liée à des localisations comportant des ensembles de logements sociaux ou de copropriétés dégradées (Vieillard-Baron, 2006). Ce type de configuration est peu développé dans les espaces périurbains.

Enfin, un dernier facteur peut expliquer l'absence de formation de territoires périurbains de relégation : les trajectoires résidentielles des ménages modestes. Ces trajectoires sont réputées bloquées en raison de la structure du marché immobilier. Les espaces périurbains périphériques seraient les seuls abordables pour ces ménages qui ne peuvent, ensuite, s'en extirper sous peine de déclassement social et de dégradation de leurs conditions de logement. Ces ménages seraient donc en partie « relégués » dans ces espaces. Or, Motte-Baumvolet al. (2010) ont mis en évidence que cette relégation ne pouvait être que relative puisqu'ils ont identifié une surreprésentation des ménages modestes parmi les ménages sortant des territoires périurbains périphériques.

### **Des trajectoires résidentielles moins bloquées qu'il n'y paraît**

L'enquête qualitative auprès des ménages met en évidence de fortes tensions sur les budgets des ménages modestes résidant dans des territoires fortement dépendants de l'automobile. Le coût de la mobilité dans ces espaces est mal anticipé par ces ménages et, souvent, occulté. Ces ménages évoquent souvent la pénibilité des déplacements quotidiens, en particulier ceux liés au travail, mais ne voient pas le coût comme un problème majeur, même lorsqu'on les interroge à ce sujet. Cela se traduit par une vulnérabilité économique exacerbée notamment par les aléas que tous redoutent. La survenue de ces aléas conduit à prendre des mesures d'économie d'une certaine ampleur, mesures qui portent sur les loisirs marchands et sur les vacances. Il y aura, alors, substitution par la mobilisation de ressources naturelles de proximité comme les forêts, les espaces ouverts ou les jardins, lieux de pratiques d'activités récréatives et

sportives.

Si les ménages peuvent faire des économies sur les dépenses liées à l'automobile - entretien, réparations, renouvellement ou usage, ils ne peuvent y renoncer totalement, justement parce que leur territoire de vie est dépendant de l'automobile. Leurs marges de manœuvre sont donc bien étroites : avoir une voiture et conduire coûtent cher, ne pas en avoir est très problématique. Ainsi, plusieurs femmes (célibataires, en couple ou à la tête de familles monoparentales), souhaitant passer leur permis, y ont renoncé en raison de son coût et malgré les nombreux désagréments occasionnés.

Pour autant, et malgré des concessions importantes et multiples en termes de niveau de vie, les ménages modestes témoignent d'un attachement à leur localisation résidentielle et à leur statut d'accédant à la propriété d'une maison individuelle. Ceux qui y renoncent s'orientent alors souvent vers des logements en location dans les espaces urbains (Motte-Baumvolet al., 2010). Ce type de trajectoire résidentielle n'est pas anecdotique puisque le recensement de la population permet d'identifier clairement une propension plus importante des ménages modestes à quitter les espaces périurbains périphériques des villes françaises. Néanmoins, cette tendance ne constitue qu'un phénomène de faible ampleur permettant probablement une régulation marginale du nombre des ménages modestes dans ces espaces périurbains. En effet, leur part n'y fléchit pas.

Pour les ménages modestes, le départ des espaces périurbains périphériques fait lorsqu'au coût de la mobilité dans ces espaces s'ajoutent des évolutions du cycle de vie professionnel et/ou personnel, telles que : décohabitation parentale, mise en couple, décès (du conjoint ou des parents), divorce et séparation, mutation professionnelle, chômage, etc. Dans la plupart des cas, ces événements ou bifurcations (Bidart, 2006) ne sont pas planifiés ou anticipés par les ménages au moment de leur installation périurbaine. Si le recensement ne permet pas d'approcher aussi finement la situation du ménage et ses évolutions, il permet d'identifier les familles monoparentales et les chômeurs comme les plus susceptibles de quitter les communes périurbaines

périphériques. Il permet également de dégager de grandes tendances quant aux trajectoires résidentielles de ces ménages.

Si les familles monoparentales ont une probabilité plus forte de quitter une commune de forte dépendance automobile, elles s'orientent généralement vers une autre commune tout aussi dépendante. Ces territoires continuent d'être attractifs, probablement, en raison du coût du logement et aussi pour ne pas ajouter à cet épisode difficile le déracinement d'un territoire souvent au centre des réseaux sociaux (familiaux, amicaux) du parent et de ses enfants. La propension des familles monoparentales à quitter une commune de forte dépendance automobile semble traduire avant tout l'obligation de quitter après la séparation le logement occupé en couple, la nécessité de trouver un logement plus adapté à la nouvelle réalité du ménage et de se repositionner au cœur de son réseau social, largement sollicité par ce type de ménages (Blanpain, 2005). Ainsi, après son divorce, Claudie a quitté sa commune pour aller dans un village à proximité immédiate afin de rester à côté de son ancien conjoint (garde alternée) et de ses parents qui l'aidaient à garder ses enfants lorsqu'elle travaillait de nuit. Aujourd'hui, elle est à nouveau en couple mais tient à rester dans la même zone géographique : « *mes enfants ont grandi ici, donc... enfin, ils ont leurs vies ici, quoi. Ils ont leurs copains, ici. Ils ont tout, tout [ ] et puis moi, je ne retournerai pas en ville* ».

Pour les chômeurs, le constat est différent. Quand ils sortent d'une commune de forte dépendance, ils s'orientent résolument vers une commune moins dépendante. L'attrait du prix du logement est probablement éclipsé par leurs connaissances et leurs expériences du marché de l'emploi local et de ses opportunités. A l'inverse, les ménages de chômeurs qui ne résidaient pas dans un territoire périurbain dépendant de l'automobile sont plus enclins à s'y installer. L'arbitrage entre prix des logements et opportunités d'emplois serait évalué différemment par ces ménages en fonction de leurs expériences résidentielles respectives, tel qu'observé également par Morel-Brochet et Motte-Baumvol (2010).



## **Des destinations dépendantes de l'accès au logement social et plus généralement de l'expérience spatiale de la dépendance automobile**

Si la position et les bifurcations du cycle de vie sont décisives pour expliquer le départ des ménages modestes de territoires de forte dépendance automobile, elles ne permettent pas toujours d'éclairer le choix de la destination, au-delà des grandes tendances décrites ci-dessus pour les familles monoparentales et les chômeurs. Il est alors nécessaire, via des entretiens plus qualitatifs, de comprendre le rôle d'autres facteurs pour mieux lire ces étapes dans la trajectoire résidentielle des ménages. L'accès au logement social, le vécu plus ou moins traumatisant de la dépendance automobile ou les précédentes étapes de la trajectoire résidentielle, c'est-à-dire plus généralement certaines expériences spatiales des ménages, semblent particulièrement déterminants.

L'accès à un logement social est un facteur significatif pour expliquer les déménagements à partir des communes de forte dépendance. L'appauvrissement subi à la suite d'une rupture ou de la perte d'un emploi donne plus facilement accès à un logement social dont le loyer est moins élevé. Ainsi, quelque soit le statut d'occupation antérieur, la probabilité de déménager est plus forte pour les ménages qui ont accès à un logement social à destination. Mais, l'accès à un logement social détermine également la destination du déménagement. Le logement social est généralement situé dans une localisation plus centrale, mieux équipée en commerces et services et offre l'accès à un plus vaste marché du travail.

Pour autant, le logement social peut également conduire certains ménages modestes à privilégier des destinations tout aussi dépendantes de l'automobile que la commune qu'ils ont quittée. Ce résultat contre-intuitif montre qu'une offre attractive de logement social est présente dans les espaces périurbains. Pour les ménages, le choix d'un logement social dans des communes dépendantes s'explique probablement par plusieurs facteurs. Quand l'offre existe, l'accès à un logement bon marché soulage d'abord le budget des ménages en leur offrant des marges de manœuvre quant à leur

mobilité. Ensuite, l'habitat social dans les espaces urbains plus centraux est souvent concentré dans des quartiers qui ont mauvaise réputation et qui sont généralement fuis par les ménages ayant fait le choix du périurbain (Sencébé, 2007). Dans d'autres quartiers plus valorisés, l'habitat social est moins présent. Enfin, ce type de logement permet à des ménages, notamment les familles monoparentales, de rester au cœur de leurs réseaux sociaux, ces derniers jouant un rôle clé dans la compensation de la dépendance automobile (Coutard, Dupuy et Fol, 2002).

La destination du déménagement dépend ensuite d'un deuxième facteur, à savoir le vécu plus ou moins traumatisant de la dépendance automobile. De fait, coût financier et pénibilité de la mobilité jouent autant l'un que l'autre pour qualifier l'ampleur du traumatisme vécu. Temps de déplacement longs, congestion, faible fréquence et horaires peu adaptés des transports collectifs (quand ils sont utilisés), budget essence, usure de la voiture, etc. sont autant de coûts financiers comme psychologiques qui finissent par rendre insupportable une localisation résidentielle dans des territoires périurbains lointains.

*« Mais ce qui me posait vraiment problème, c'est au niveau de la distance, je mettais à peu près 3/4 d'heures, c'était lourd. Le soir à la rigueur, j'étais frais mais le matin, quand il fallait que je prenne la route c'était fatigant. Prendre les transports collectifs, ça aurait été moins fatigant. Le problème c'est que c'est plus long et difficile de s'organiser, ça rajoute du stress [ ] Tandis que le véhicule permet d'aller d'une porte à l'autre. C'est plus direct... Mais [les transports collectifs] ça aurait été aussi beaucoup plus économique parce que j'avais les transports gratuits et ça m'aurait permis de faire pas mal d'économies.*

**ET VOUS AVEZ FAIT LE CHOIX EN FAIT ET ÇA REPRESENTAIT A PEU PRES COMBIEN, VOTRE BUDGET VOITURE ?**

*C'était énorme. Je faisais pratiquement un plein toutes les deux semaines, à peu près 150 € voire même un petit peu plus par mois rien que pour les petits déplacements et le boulot... Donc, c'était quand même conséquent.» • Réda, 27 ans, gardien de la paix à*

Paris, célibataire, sans enfant, vit à Paris (HLM).

Au-delà des déplacements effectivement réalisés, plusieurs personnes ont anticipé avec effroi les conséquences de leur localisation périurbaine dans un futur plus ou moins proche. La crainte de l'isolement pour soi ou pour ses enfants, l'absence d'opportunité d'emplois et la peur de l'accident sont des raisons qui incitent des ménages à se relocaliser vers des territoires plus denses, même s'ils n'éprouvent pas encore ces difficultés. La peur de l'isolement est d'autant plus ressentie que les ménages se voient confrontés à une absence quasi-totale de commerces et de services à laquelle ils ne sont pas forcément habitués.

*« Et comme moi, j'étais toute la journée enfermée, j'avais qu'une envie quand il rentrait le soir, c'était de sortir. On restait dans les magasins jusqu'à 20 h, jusqu'à la fermeture parce que c'était le seul moment social de la journée. Et puis, un jour, j'ai dit : «écoutes, c'est bien gentil tout ça, mais il n'y a plus trop de choix, il faut qu'on bouge, il faut bouger parce que ça ne va pas le faire. » [ ] Et on est passé à un appartement qui est très lumineux parce qu'il y a des baies vitrées partout. Très grand, et formidable pour moi, en centre-ville, avec, ben, 2 systèmes de bus, parce que je n'ai pas de permis. Ce qui fait que je me suis retrouvée ben libre de pouvoir partir en pleine journée si j'en avais envie. De prendre mes enfants, de prendre le bus et puis d'aller et venir comme je voulais. » • Justine, 33 ans, opératrice en PAO, mariée, 2 garçons de 9 et 8 ans, vit en logement social dans une commune urbaine.*

Lorsqu'ils ont vécu dans l'urbain ou du périurbain mieux équipé auparavant, les individus peuvent en effet éprouver des difficultés à s'adapter à des territoires peu équipés et préfèrent se relocaliser. Bien souvent, les ménages modestes qui renoncent à la propriété dans les espaces périurbains périphériques sont ceux qui ont des liens privilégiés avec les espaces urbains parce qu'ils y ont vécu, grandi, parce qu'ils y ont leur emploi, leur famille et leurs amis. A l'inverse, les ménages qui entretiennent des liens similaires avec les espaces périurbains cherchent à y rester au prix de nombreuses concessions quant à leur mobilité et à leur niveau de vie.

*« C'était drôle parce que j'ai habité pendant plus de 20 ans à Noisiel, donc habituée à avoir tout à portée de main, un petit centre commercial à 2 stations de RER, sortir à droite à gauche Vous avez toujours quelque chose à proximité, alors qu'à Gouvernes, vous arrivez, il n'y a quasiment rien, il y a une boulangerie, il y a un garage, il n'y a pas grand-chose. Donc, ça a été un peu difficile et puis même si on avait la voiture enfin, lui, avait la voiture, on était un peu loin de ma grand-mère qui était encore là et de sa famille à lui qui habite toujours à Noisiel. On était plus souvent à Noisiel que chez nous. On ne rentrait que, quasiment que pour dormir. » • Coralie, 34 ans, gardien de la paix à Paris, en couple, 1 fils de 13 ans, en logement social dans une commune urbaine.*

Si l'éveil à ces conséquences de la dépendance (coût, isolement, etc.) est variable d'une personne à l'autre et dépend en partie de sa trajectoire résidentielle ou de celle des autres membres du ménage, il se matérialise par un retour plus ou moins rapide dans des territoires urbains. De fait, l'absence d'un réseau social local dans les territoires périurbains dépendant est ici déterminante pour expliquer un tel choix de relocalisation. En effet, contrairement aux ménages qui vivent encore dans des territoires dépendants, le réseau social de ceux qui sont partis était souvent moins présent. Absent, il ne peut compenser les éventuelles difficultés liées aux déplacements et à la dépendance automobile.

Pour les ménages qui ont fait le choix d'une moindre dépendance, une fois relocalisés, leurs pratiques de déplacements changent et les coûts associés diminuent sensiblement. S'ils ne renoncent pas forcément à l'automobile (beaucoup en possèdent encore) et si d'autres dépenses viennent relativiser le gain financier réalisé (plus d'activités, tentations plus grandes de dépenser), ils reconnaissent avoir plus souvent recours aux transports collectifs ou à des modes doux comme la marche et le vélo pour effectuer des activités. Du coup, leurs territoires quotidiens d'activités se sont logiquement réduits. Cependant, beaucoup avouent avoir du mal à estimer les gains réalisés, compte tenu de l'évolution des prix du carburant et d'un usage maintenu de la voiture. Aussi, si les coûts associés à la

mobilité automobile diminuent, les ménages conservent une partie des coûts fixes liés à son usage : achat, assurances, etc. Toutefois, pour s'adapter aux contraintes de leur nouvel espace de résidence, certains tendent à faire évoluer leur équipement en se séparant d'une voiture quand ils étaient bi-motorisés, en achetant un véhicule plus petit, en substituant l'automobile à d'autres modes motorisés individuels comme une moto ou un scooter.

*« Là-bas, il y avait plus de dépenses voiture, c'était presque un plein pour la semaine, ici c'est un plein pour 15 jours. A part quand je descends évidemment pour le week-end là-bas, mais logiquement, un plein me fait plus longtemps ici car j'ai plus de transport. Je me sers moins de la voiture que là-bas. C'est toujours la voiture car les trains il n'y en a pas beaucoup. »* • Lylie, 26 ans, secrétaire en intérim, célibataire, 1 fils de 14 mois, vit en logement social dans une commune urbaine.

*« Ça me faisait un gros budget essence à l'époque. Puisque maintenant, paradoxalement, j'ai un abonnement pour le bus et j'utilise quand même la voiture. Je viens en voiture deux fois par semaine parce que le mercredi j'emmène mon fils au centre de loisirs. Donc là j'utilise la voiture parce que c'est un peu excentré. »*

• Catherine, 44 ans, secrétaire médicale, divorcée, 2 enfants (14 et 9 ans), vit en location dans une commune urbaine.

## **Conclusion**

Au final, retourner vers des territoires plus denses s'accompagne d'un renoncement, au moins partiel, à l'automobile et aux coûts du carburant qui lui sont associés. Ce retour est possible par l'accession à un logement aidé au loyer réduit par rapport aux prix du marché. Qu'elle émane de l'État ou des entreprises, l'aide financière au logement rend plus abordables des destinations que les ménages modestes, qui résidaient dans des territoires périurbains dépendants de l'automobile, n'auraient pu se permettre autrement. Dès lors, en favorisant les déménagements de certains ménages vers l'urbain grâce à des aides au logement, à la location

mais aussi à l'achat, les pouvoirs publics ont un rôle à jouer sur la réduction de l'usage de la voiture.

Cependant, ce type de trajectoires ne sera possible que si les caractéristiques du logement correspondent aux aspirations des personnes. Ayant vécu dans le périurbain, les ménages tendent à favoriser des secteurs mixtes, hors des banlieues dortoirs, dont ils ont une représentation ou un vécu négatifs. De même, beaucoup ont du mal à renoncer à la taille de leur logement ou à son individualité. Pour cette raison et parce que certains liens continuent de s'y exprimer, de nombreux ménages modestes ont fait le choix, quand c'était possible, d'un logement social dans des territoires fortement dépendants de l'automobile, à proximité immédiate de leur ancienne commune ou en son sein. Alors, les déménagements permettent des allègements partiels et/ou temporaires du budget transport avec un rapprochement géographique du lieu d'emploi, des réseaux sociaux, familiaux et amicaux, mais restent sous la menace d'un renchérissement du coût de l'énergie. S'il y a aussi pour eux accès au parc social, le budget logement de ces ménages diminue substantiellement, leur offrant des marges de manœuvre supplémentaires quant à leur mobilité.

Cet instrument pourrait être utilisé de façon plus efficace et plus durable pour agir sur les situations de dépendance automobile en orientant la construction de nouveaux logements dans des communes périphériques et plus faiblement dépendantes de l'automobile. A l'allègement du budget logement s'ajouterait celui du budget transport tout en permettant à certains ménages de rester dans des territoires familiers, proches de leurs réseaux sociaux. En favorisant les pôles plus secondaires, ils ont alors la sensation de trouver un meilleur équilibre entre aspirations d'une vie à la campagne et niveaux d'équipement et de services en phase avec leurs attentes et habitudes plus urbaines. De plus, le coût de ces logements sociaux pour l'État-providence serait moindre et leur construction plus rapide que dans les territoires plus denses et plus centraux, où le coût du foncier et de la construction sont plus élevés et la disponibilité foncière moindre.



## Bibliographie

- Beaucire, Francis et Martine Berger. 2002. Mobilité résidentielle et navettes: les arbitrages des ménages d'Ile-de-France, in : J. Levy et F. Dureau (Eds.), *L'accès à la ville : les mobilités spatiales en question*, pp. 141–166. Paris : L'Harmattan.
- Berger, Martine. 2004. *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée*. Paris : CNRS Éditions.
- Bidart, Claire. 2006. "Crises, décisions et temporalités : autour des bifurcations biographiques." *Cahiers Internationaux de Sociologie* 120 (1): 29–57.
- Blanpain, Nathalie. 2005. "Accueil des jeunes enfants et coûts des modes de garde en 2002." *Études et résultats* (422) : 8 p.
- Cavailhès, Jean, et Harris Selod. 2003. Ségrégation sociale et périurbanisation. *Inra Sciences Sociales*, 1-2(3), pp. 1–4.
- Coulombel, Nicolas, Deschamps, Marion et Fabien Leurent. 2007. Residential choice and households strategies in the greater paris region. Noodwijkerhout The Netherlands: European Transport Conference.
- Coutard, Olivier, Gabriel Dupuy, et Sylvie Fol. 2002. "La pauvreté périurbaine: dépendance locale ou dépendance automobile ?" *Espaces et sociétés* n°108 (1): 155–176.
- Donzelot, Jacques. 2004. "La ville à trois vitesses : relégation, périurbanisation, gentrification". *Esprit*, 303, pp. 14–39.
- Dupuy, Gabriel. 1999. *La dépendance automobile : symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Paris : Anthropos.
- Lévy, Jacques. (2000). "Les nouveaux espaces de la mobilité", in: Bonnet M., Desjeux D. (Eds) *Les territoires de la mobilité*, pp. 155–170. Paris: PUF.
- Massot, Marie-Hélène, et Emeline Roy. 2004. *Lieu de vie - lieu de travail, 25 ans d'évolution de la distance au travail*. Arcueil : INRETS.
- Morel-Brochet, Annabelle, et Benjamin Motte-Baumvol. 2010. "Les périurbains franciliens : stratégies résidentielles, tactiques du quotidien et résistance des modes d'habiter", in: M. H. Massot (Ed.), *Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien*, pp. 93– 110. Paris : L'oeil d'or.
- Motte-Baumvol, Benjamin, Marie-Hélène Massot, et Andrew M. Byrd.

2010. "Escaping Car Dependence in the Outer Suburbs of Paris." *Urban Studies* 47 (3) (March 1) : 604 –619.
- Newman, Peter, et Jeffrey R Kenworthy. 1989. *Cities and automobile dependence: a sourcebook*. Aldershot, Hants.
- Nicolas, Jean-Pierre, Florian Vanco, et Damien Verry. 2012. "Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages". *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* : 19–44.
- Pouyanne, Guillaume. 2006. "Étalement urbain et ségrégation socio-spatiale. Une revue de la littérature". *Cahiers du GRES, 2006 – 07*, pp. 1–13.
- Préteceille, Edmond. 2006. "La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ?" *Sociétés contemporaines* n° 62 (2) : 69–93.
- Rougé, Lionel. 2007. "Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains". *Espacestemp.net*
- Sencébé, Yannick. 2007. "Individualisme de repli sécuritaire ou d'ouverture affinitaire. La pluralité des ressorts du périurbain." *Les Annales de La Recherche Urbaine* (102) : 59–67.
- Vieillard-Baron, Hervé. 2006. "Des banlieues françaises aux périphéries américaines : du mythe à l'impossible confrontation?" *Hérodote*, (3), pp. 10–24.