

Dépenses de transport dans les périphéries des métropoles. Eléments de comparaison entre le Mexique et la France

Lourdes DIAZ OLVERA¹, Didier PLAT², Pascal POCHET¹

lourdes.diaz-olvera@entpe.fr, didier.plat@entpe.fr, pascal.pochet@entpe.fr

¹ Chargé(e) de recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon (ENTPE, CNRS, Université Lumière Lyon 2)

² Enseignant-chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon (ENTPE, CNRS, Université Lumière Lyon 2), *correspondant*

Problématique : Dans des métropoles en extension, la question de la satisfaction des besoins de déplacement se pose avec de plus en plus d'acuité. Les distances à parcourir au quotidien s'accroissent, tout particulièrement dans le cas d'aires urbaines monocentriques, pour les résidents des grandes périphéries et des espaces périurbains. Du fait de la pression foncière, les populations les plus pauvres se retrouvent généralement reléguées en périphérie. Leur accès à des emplois relativement plus rémunérateurs, souvent concentrés dans les zones centrales, tout comme aux équipements et aménités urbaines, s'en trouve limité par la contrainte budgétaire qui contraint le choix modal et oriente les destinations, perpétuant ainsi de fortes inégalités socio-spatiales à l'échelle métropolitaine. A partir d'une analyse des dépenses de mobilité des ménages, nous cherchons à montrer dans quelle mesure de tels phénomènes peuvent être observés dans des contextes socio-économiques et spatiaux fortement différenciés.

Méthodologie : Le travail empirique porte sur des métropoles de deux pays membres de l'OCDE mais de niveaux économiques sensiblement différents, la France sur laquelle de telles questions ont déjà été abordées et le Mexique pour laquelle cette thématique reste par contre à défricher. Nous nous appuyons sur des analyses secondaires de données d'enquêtes statistiques représentatives, d'une part enquêtes sur la mobilité quotidienne des ménages, d'autre part enquêtes budgets des ménages. Trois terrains sont examinés : l'aire urbaine de Lyon, les zones métropolitaines de la vallée de Mexico et de Guadalajara. Il est ainsi possible de mener des comparaisons tant dans le seul contexte mexicain entre espaces de taille et de fonctions différentes qu'entre des métropoles de rang comparable dans deux contextes nationaux (Guadalajara comme Lyon est la deuxième agglomération du pays).

Mots clés : dépenses de transport, inégalités socio-spatiales, métropolisation, périphérie, offre de transport