



Pour citer cette notice :

Pierre Pistre, 2026, "Dépendance à la mobilité". MobiDic, Dictionnaire critique des Mobilités. Accès : <https://doi.org/10.60582/geomob35>

Recensement de la population

Caroline Gallez
Directrice de recherche
Université Gustave Eiffel

Au cours des quinze dernières années, des mobilisations sociales de grande ampleur ont été déclenchées dans plusieurs pays du monde par une augmentation du coût des déplacements – comme le mouvement des gilets jaunes en France, qui débute en octobre 2018 à la suite d'une hausse du prix des carburants. Qu'elles soient motivées par des objectifs économiques ou environnementaux, les mesures de régulation de la mobilité quotidienne suscitent des contestations récurrentes, mettant en lumière son rôle structurant dans les modes d'habiter et les inégalités socio-spatiales qui les caractérisent. Plus spécifiquement, les contradictions entre la nécessité d'être mobile au quotidien et la volonté des pouvoirs publics de limiter les pratiques de déplacement les plus préjudiciables à l'environnement et à la santé n'ont jamais été aussi marquées. Afin d'explorer les origines de ces tensions, Gallez (2015) a défini la notion de *dépendance à la mobilité* comme un processus systémique d'augmentation des besoins de déplacement en lien avec les transformations systémiques des territoires urbanisés et la multiplication des injonctions sociales à la mobilité. À la suite des travaux sur la *dépendance automobile* (Newman et Kenworthy, 1989 ; Dupuy, 1999), elle élargit l'étendue et la portée des problématiques de ce processus, afin d'en éclairer les conséquences inégalitaires et de questionner les pistes d'action possibles, au-delà du seul domaine des politiques de transport.

Au-delà de la dépendance automobile

Dans le champ des études sur la mobilité, la dépendance automobile désigne habituellement l'usage intensif et indispensable de la voiture particulière découlant d'une absence de modes de déplacement alternatifs. L'expression fut d'abord popularisée par les chercheurs australiens Newman et Kenworthy (1989) qui, dans leur ouvrage *Cities and automobile dependence*, défendent l'idée que moins les villes sont denses, plus le recours à la voiture est nécessaire et son usage élevé. Dans un contexte de forte croissance des circulations automobiles et de crise

énergétique, ils contribuent aux recherches qui explorent les liens entre les formes urbaines, les réseaux de transport et la mobilité, en quête de configurations spatiales plus économes en besoins de déplacement. En 1999, Dupuy propose une conceptualisation de la dépendance automobile dans un ouvrage intitulé *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement*. En s'inspirant des travaux sur les effets réseaux, il analyse les conséquences du développement du système automobile sur l'accessibilité. L'usage croissant de la voiture génère des gains de plus en plus importants pour les automobilistes, du fait de l'augmentation parallèle des services et des infrastructures supports et de la relocalisation des activités en fonction de l'accessibilité automobile – caractérisant un effet de club. Constatant que le développement du système automobile pénalise avant tout les non-automobilistes, Dupuy propose de caractériser la dépendance automobile par leur préjudice, mesuré à partir du différentiel d'accessibilité qui les sépare des automobilistes. Il se démarque ainsi d'une représentation psychologisante du phénomène de dépendance, parfois associé à une addiction individuelle.

Cette formalisation souligne les dimensions structurelles du processus de dépendance : le caractère systémique et la logique de spirale, appréhendés à partir d'une pluralité d'effets réseaux ; l'emprise spatiale du phénomène, évaluée à partir de la modification de l'accessibilité territoriale ; le fait que le préjudice des personnes exclues s'accroît à mesure que le système automobile s'étend. Plusieurs éléments en limitent néanmoins la portée. L'approche reste sectorielle, circonscrite au système automobile, excluant de ce fait la contribution d'autres réseaux et services de transport aux évolutions des potentiels de vitesse et de l'accessibilité. Elle utilise une mesure restreinte de l'accessibilité, en termes de gains de temps, sans intégrer explicitement les effets rétroactifs du système automobile sur la configuration spatiale des lieux de résidence et d'activité. Enfin, son analyse se focalise sur la compréhension des logiques de l'automobilisation généralisée, sans appréhender les conséquences sociales et environnementales de ce processus qui ressortent, selon lui, d'un registre plus politique (Dupuy et Gallez 2018).

C'est, au contraire, la volonté d'expliquer la tension croissante entre les enjeux sociaux et environnementaux des politiques de régulation de la mobilité dans un contexte d'urgences environnementales, sociales et politiques qui motive les réflexions initiales de Gallez (2015) sur la dépendance à la mobilité. Constatant l'absence de changement du paradigme politique sous le vocable de la « mobilité durable », elle appelle à renouveler les cadres de pensée et les modes de régulation de la mobilité quotidienne au-delà des mesures politiques conventionnelles (report modal, covoiturage, décarbonation des véhicules, etc.) et, plus fondamentalement, au-delà du seul domaine d'action sur la mobilité. Avec Fol, elle montre l'intérêt d'utiliser une acception large de la notion d'accessibilité pour penser et agir en faveur (de) l'équité d'accès aux services, commerces et activités du quotidien sans faire peser systématiquement cette question sur la mobilisation des personnes (Fol et Gallez, 2017). Définissant la dépendance à la mobilité comme un processus systémique à l'origine d'une augmentation continue des besoins de déplacement, elle propose d'en saisir les facteurs explicatifs et les conséquences en croisant plusieurs dimensions d'analyse : sociale, territoriale et individuelle.

Une norme sociale de mobilité productrice d'inégalités

La *norme sociale de mobilité*, c'est-à-dire le « niveau de pratique de mobilité que la société considère comme 'normal' et susceptible d'être demandé aux individus » (Orfeuil, 2015, p. 36) n'a cessé d'augmenter – depuis le début du vingtième siècle au moins, avec une nette accélération au cours des dernières décennies. L'augmentation des vitesses de déplacement associée au développement des infrastructures et services de transport a permis une distanciation croissante entre le domicile, l'emploi et les autres lieux d'activité. En France comme ailleurs en Europe, l'amélioration des conditions de déplacement a accompagné un mouvement de dilatation spatiale des espaces urbanisés. Alors que les politiques de logement encourageaient l'accès individuel à la propriété, les potentiels de vitesse ouvraient des opportunités foncières attractives dans les franges des agglomérations, facilitant l'installation de ménages en quête de logements plus grands ou moins onéreux. Les aires de recrutement des entreprises se sont étendues, à mesure que des actifs, se saisissant de ces potentiels de déplacement plus rapide, venaient occuper des emplois plus éloignés de leur domicile. En France, ces évolutions se lisent dans l'augmentation de la distance moyenne entre domicile et travail, qui est passée de 6 km en 1967 à 13,3 km en 2019 (Hubert et al. 2012 ; INSEE SDES 2021) [1].

D'autres dynamiques structurelles soutiennent une réorganisation spatiale qui oblige à se déplacer plus loin, ou plus fréquemment. L'évolution de la géographie de l'emploi, la transformation de l'offre commerciale – marquée par le développement de zones commerciales et de loisirs en périphérie des agglomérations, puis, plus récemment, par le déclin du commerce de proximité dans les centres urbains sous l'effet de l'essor du e-commerce – ainsi que les recompositions de la géographie des services publics, caractérisées par le recul des équipements et des services dans les villes petites et moyennes, contribuent à la dégradation de l'accessibilité aux ressources de proximité et à l'allongement des distances (Barzack et al., 2016 ; Courcelle et al., 2017 ; Korsu et Wenglenski, 2010 ; Conti et Baudet-Michel, 2020 ; Delage et al., 2020 ; Baudet-Michel et al., 2024). Or, ces transformations sont loin d'être neutres sur le plan social. Les inégalités d'accès aux modes de déplacement rapides combinées aux différenciations des positions résidentielles engendrent des contraintes de mobilité qui conditionnent non seulement l'accès aux ressources quotidiennes, mais aussi les capacités des personnes à faire des choix tout au long du parcours de vie.

Les ménages de revenus modestes sont souvent contraints, lorsqu'ils souhaitent accéder à la propriété, de choisir une localisation résidentielle à l'écart des centralités ou des lieux bien desservis par les transports publics, dont les coûts sont inabordables. Une étude récente sur les effets du Prêt à Taux Zéro montre ses impacts différenciés en termes de « périphérisation » des lieux de résidence, bien plus marquée pour les catégories sociales des ouvriers et des employés que pour les cadres (Gobillon et al., 2022). Le revenu reste aussi un facteur discriminant dans l'accès à la voiture : en 2019, près de 40% des ménages du premier quartile de revenu par unité de consommation ne sont pas motorisés, contre 11% dans les deux derniers quartiles (INSEE SDES 2021) et dans l'usage différencié des modes de transport. Pour les travailleurs précaires, l'hypermobilité et les déplacements contraints sont

plus fréquents que le manque de mobilité pointé par certains discours politiques (Jouffe 2014). L'accès aux modes de transport se caractérise également par des inégalités de genre : d'après l'enquête nationale mobilité des personnes de 2019, 30% des ménages dont la personne de référence est une femme ne sont pas motorisés en France, contre 13,2% des ménages dont la personne de référence est un homme (INSEE SDES 2021). Les pratiques de déplacement des femmes, mais aussi le choix de leur lieu de travail durant la période où elles élèvent leurs enfants, sont très orientés par les nécessités du « travail domestique mobile » (Gilow 2018), c'est-à-dire par le fait qu'elles assument majoritairement, au sein des couples hétérosexuels, les tâches domestiques et de soin aux enfants. La capacité à se déplacer chaque jour dans des conditions acceptables sur le plan financier, en termes de temps passé, de confort et de sécurité, varie donc fortement d'une personne à l'autre. Au quotidien, les déplacements longs et contraints ont des incidences notables sur la qualité de vie, notamment en termes de temps consacré aux personnes de son entourage et de temps pour soi. Ces contraintes sont exacerbées dans les villes petites et moyennes et dans les espaces peu denses, où l'on observe une diminution de l'offre commerciale et de services.

Au-delà des transformations socio-spatiales des territoires urbanisés, d'autres injonctions pèsent sur les pratiques de mobilité, qui tendent à marginaliser les personnes déjà confrontées aux plus fortes contraintes. Or ces contraintes ne sont que rarement prises en compte par les politiques de « mobilité inclusive ». Alors que les urgences environnementales appellent à une régulation plus volontariste des déplacements, le manque de reconnaissance des inégalités liées à la dépendance à la mobilité soulève des enjeux majeurs de justice environnementale.

De l'ambivalence du droit à la mobilité à l'invisibilisation des enjeux de justice environnementale

Bien que fréquemment associée à l'idée de liberté, la mobilité n'est jamais une aptitude universelle (Langan 2001) : elle est construite et produite socialement, elle est régulée, normée, contrôlée, en fonction de relations de pouvoir par nature asymétriques. La mise en œuvre d'un droit social à la mobilité implique la définition et l'application de dispositifs techniques, d'outils réglementaires, juridiques, tarifaires, de catégories, de frontières, qui permettent ou facilitent les déplacements des uns au détriment de ceux des autres, s'opposant de fait à l'idéal d'un droit universel et individuel à la mobilité (Cresswell 2006 ; Denis 2006). Aujourd'hui, la libre circulation des personnes est réservée à une proportion minoritaire de la population mondiale, principalement les citoyennes et citoyens des pays favorisés. La valorisation positive de la mobilité masque d'autres aspects, plus contraints et invisibilisés, des circulations de personnes : la mobilité peut aussi être forcée, comme en attestent les déplacements de population liés aux conflits et aux impacts des dérèglements climatiques (Sheller 2018).

Dans certains pays favorisés, en particulier en Europe, le constat des inégalités d'accès à la mobilité a entraîné le déploiement de mesures d'aide à la mobilité sélectives, orientées vers le retour à l'emploi, dans un contexte de retrait de l'État

social (Fol, 2009). L'un des risques de ces aides individualisées est de « passer d'un droit à la mobilité à l'injonction à être mobile » (Bacqué et Fol, 2007, p. 92). L'ambivalence du droit à la mobilité tient également à son caractère univoque : seul le manque de mobilité est considéré comme un problème – pour les groupes sociaux considérés comme insuffisamment mobiles (Jamar et Lannoy, 2011) – alors que les conséquences d'une mobilité accrue, mais très contrainte, sont rarement appréhendées par la puissance publique. Or, selon Gallez (2015), les conséquences du processus de dépendance à la mobilité ne se limitent pas aux préjudices subis par les populations non ou peu mobiles, du fait d'un manque ou d'une perte d'accessibilité. S'y ajoutent les préjudices éprouvés par les personnes mobiles, mais subissant sans pouvoir s'y adapter facilement les coûts multiples (en termes de temps passé, de coûts financiers, d'efforts physiques) des injonctions à la mobilité. Dans certains cas, ces contraintes sont telles qu'elles entraînent des renoncements, à l'emploi, aux soins, aux loisirs, comme l'illustre l'enquête menée par Nicot et Agnoux (2003) sur le rôle des femmes dans l'accès aux services publics en milieu rural. De manière plus générale, les assignations de genre et les discriminations raciales ou liées aux conditions physiques et mentales des personnes constituent des facteurs aggravants des inégalités face à la dépendance à la mobilité (El Khawand, 2025).

La crise écologique exacerbe les enjeux de justice de la mobilité (Sheller 2018 ; Gallez, 2022). D'un côté, les classes sociales les moins favorisées sont les plus exposées en termes de nuisances (bruit, pollution atmosphérique, accidents routiers, etc.). De l'autre, ce sont aussi les groupes sociaux qui contribuent le moins au bilan carbone qui sont les plus touchées par les mesures de régulation environnementales : en 2019, le quart le plus riche de la population française a contribué à 30 % des émissions de GES liées à la mobilité locale, et à plus de 45 % des émissions de GES liées à la mobilité à longue distance, tandis que ces proportions sont respectivement de 16 % et 12,5 % pour le quart le plus modeste (Lezec et al., 2023). De plus, seules les mobilités quotidiennes font l'objet de mesures de limitation, alors que les mobilités à longue distance – notamment les mobilités aériennes, majoritairement liées aux loisirs des classes aisées [2] - sont encore exemptes de régulation. Dans ce contexte, l'augmentation du coût de la mobilité quotidienne, qu'elle découle de l'application de mesures environnementales ou de tensions internationales sur l'énergie, renforce les inégalités liées à la dépendance à la mobilité. L'absence de reconnaissance explicite de ces inégalités, tout comme le déficit de démocratie concernant les mesures de régulation possibles [3] aggrave les injustices et affaiblit l'action environnementale, comme l'ont illustré le mouvement des gilets jaunes en 2018 et le renoncement du gouvernement à appliquer la taxe carbone en 2019.

Conclusion

Tout en s'inspirant des travaux de Gabriel Dupuy sur la dépendance automobile, la notion de dépendance à la mobilité vise à s'affranchir de certaines de ses limites. Elle permet de sortir d'une approche sectorielle de la dépendance, en appréhendant de manière plus globale les conséquences systémiques et multidimensionnelles du

développement des systèmes de mobilité. L'enjeu en particulier est d'ouvrir les débats au-delà d'une opposition peu féconde entre voiture individuelle et transports collectifs. Parés de toutes les vertus, les projets structurants de transports collectifs participent aussi aux dynamiques d'étalement urbain, à l'aggravation des effets de *spatial mismatch* (El Khawand 2025), à la gentrification des quartiers centraux et bénéficient davantage aux classes sociales les plus aisées (Olsson et al., 2024). Par ailleurs, l'enjeu est d'élargir la conception de l'accessibilité pour prendre en compte la multiplicité des facteurs qui influencent les potentiels d'accès aux ressources, tout comme les conditions de leur réalisation effective (Fol et Gallez 2017). Enfin, il s'agit de tenir compte de la pluralité des situations de dépendance à la mobilité, en lien avec les trajectoires et les situations des personnes, de ne pas considérer la mobilité de manière univoque, comme capital ou ressource, en intégrant les contraintes imposées aux personnes mobiles (Chevalier 2020). Au-delà, la dépendance à la mobilité permet d'interroger l'origine des « besoins » de mobilité, souvent naturalisés pour servir d'argument légitime aux grands projets d'infrastructures de transport qui visent à les satisfaire, politisant ainsi le débat sur les nécessaires transformations socio-écologiques des territoires et des modes d'habiter.

Bibliographie

- Agnoux E. et Nicot, E., 2023, *Accéder aux services publics en milieu rural : Les femmes en première ligne ?*, Rapport pour la Fondation Jean Jaurès.
- Bacqué M.-H. et Fol S., 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue Suisse de Sociologie*, vol. 33, n° 1, p. 89-104.
- Barzack A. et Hilal M., 2016, « L'accès aux commerces et services dans les territoires de vie du quotidien », dans Blancard S., Détang-Dessendre S. et Renahy N. (dir.), *Campagnes contemporaines. Enjeux économiques et sociaux des espaces ruraux français*, Versailles, Quae, p. 99-115.
- Baudet-Michel S., Delage M. et Fromentin J., 2024, « Le changement commercial dans les villes petites et moyennes françaises. Formes et processus à l'œuvre de 2009 à 2019 », *Géographie, Économie, Société*, vol. 26, n° 1, p. 1-23.
- Chevalier P., 2020, *Une approche spatio-temporelle de la dépendance à la mobilité dans les métropoles de Barcelone et d'Aix-Marseille-Provence*, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est.
- Conti B., Baudet-Michel S. et Le Neindre C., 2020, « Envisager la rétraction d'un équipement dans le système urbain français : le cas des lits d'hospitalisation en court séjour », *Géographie, économie, société*, vol. 22, p. 5-33.
- Courcelle T., Fijalkow Y. et Taulelle F., 2017, *Services publics et territoires – Adaptations, innovations et réactions*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.
- Delage M., Baudet-Michel S., Fol S., Buhnik S., Commenges H et Vallée J., 2020, « Retail decline in France's small and medium-sized cities over four decades. Evidences from a multi-level analysis », *Cities*, vol. 104, n° 102790.
- Cresswell T., 2006, « The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom », *Antipode*, vol. 38, n° 4, p. 735-754.

- Denis V., 2006, « The invention of mobility and the history of the State », *French Historical Studies*, vol. 29, n° 3, p. 359-377.
- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitement*, Paris, Anthropos.
- Dupuy G. et Gallez C., 2018, « La dépendance automobile. Retour sur la genèse du concept et ses enjeux politiques. Entretien avec Gabriel Dupuy réalisé par Caroline Gallez », *Flux*, n° 111-112, Janvier-Juin, p. 104-110.
- El Khawand M., 2025, *The Paradox of Railway Services in Peripheral Areas: Insights from Creil and La Roche-sur-Foron*, Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Gustave Eiffel, 542 pages.
- Fol S. et Gallez C., 2017, « Évaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité », *Riurba*, n° 4 [\[En ligne\]](#)
- Gallez C., 2022, « La justice de la mobilité comme objet politique », dans Drevo G. et Kaufmann V. (dir.), *Échelles spatiales et temporelles de la mobilité*, Paris, ISTE, p. 39-64.
- Gallez C., 2015, *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*, Mémoire d'habilitation à diriger des recherches en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est.
- Gilow M., 2018, « La course quotidienne des mères travailleuses. Réflexions sur le travail domestique mobile », dans Navarre M. et Ubbiali G. (dir.), *Le genre dans l'espace public*, Paris, L'Harmattan, p. 117-142.
- Gobillon L., Lambert A. et Pellet S., 2022, « La périurbanisation de la pauvreté : politiques de soutien à la propriété et inégalités socio-spatiales en France », *Population*, vol. 77, n° 1, p. 7-52.
- Hubert J.-P., Madre J.-L., Meissonnier J. et Roux S., 2012, « La pause méridienne : un facteur clé de l'évolution de la mobilité quotidienne en France depuis 35 ans », *Économie et Statistique*, n° 457-458.
- Jamar D. et Lannoy P., 2011, « Idéaux et troubles d'un droit à la mobilité. (Ou comment faire de la mobilité un territoire politique) », dans Gay C., Kaufmann V., Landriève S. et Vincent-Geslin S. (dir.), *Mobile/Immobile. Quels choix, quels droits pour 2030 ?*, Avignon, Éditions de l'aube/Forum Vies Mobiles, p. 63-73.
- Jouffe Y., 2014, « La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques », *Informations Sociales*, vol. 182, n° 2, p. 90-99.
- Korsu E. et Wenglenski S., 2010, « Jobs accessibility, residential segregation and risk of long-term unemployment in the Paris Region », *Urban Studies*, vol. 47, n° 11, p. 2279-2324.
- Langan C., 2001, « Mobility Disability », *Public Culture*, vol. 13, n° 3, p. 459-484.
- Lezec F., Perez F. et Trevien C., 2023, *Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35 % des émissions de GES des mobilités*, Ministère de la Transition écologique et de la cohésion sociale [\[En ligne\]](#)
- Newman P. et Kenworthy J., 1989, *Cities and Automobile Dependence*, Aldershot, Gower.
- Olsson L. et Thomas R., 2024, « Mobility justice or transit boosterism? The use of rail transit as an urban transformation strategy in Kitchener, Canada and Malmö, Sweden », *Mobilities* [\[En ligne\]](#)

- Orfeuil J.-P., 2015, « Des difficultés de mobilité variées qui appellent des réponses personnalisées », dans Orfeuil J.-P. et Ripoll F., 2015, *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*, Gollion, Infolio, p. 9-101.
- Sheller M., 2018, *Mobility Justice: The politics of movement in an age of extremes*, London/Brooklyn, Verso.