



HAL
open science

Les inégalités de mobilité dans les franges périphériques de Belo Horizonte (Brésil) : quelles évolutions ?

Eugênia Viana Cerqueira

► **To cite this version:**

Eugênia Viana Cerqueira. Les inégalités de mobilité dans les franges périphériques de Belo Horizonte (Brésil) : quelles évolutions ?. Rencontres Francophones Transport Mobilité 2019, Jun 2019, Montréal, Canada. hal-02389527

HAL Id: hal-02389527

<https://hal.science/hal-02389527>

Submitted on 2 Dec 2019

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.

Eugênia Viana Cerqueira

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne/Université de Bourgogne

9, Rue du Dragon - 75006- Paris

+33 6 77 58 74 97

Les inégalités de mobilité dans les franges périphériques de Belo Horizonte (Brésil) : quelles évolutions ?

Problématique et terrain d'étude

Dans les métropoles brésiliennes, l'étalement urbain soutenu et l'évolution des modèles d'organisation spatiale ont engendré un accroissement important des mobilités au cours des vingt dernières années. D'un côté, l'expansion et la diversification de l'offre résidentielle dans les périphéries ont permis aux individus d'habiter plus loin entraînant un accroissement des mobilités (Dureau et al., 2015). En effet, les franges périphériques, historiquement marquées par l'installation des populations modestes, connaissent un processus de diversification ces dernières décennies, caractérisé par l'arrivée des classes moyennes et aisées dans les périphéries, l'expansion du marché immobilier formel et le desserrement des activités. À ces transformations s'ajoute l'évolution des mobilités et des modes de transport. Depuis les années 2000, le Brésil a connu une période de croissance économique et d'augmentation du niveau de vie, ayant des répercussions considérables sur la mobilité quotidienne, notamment en termes de motorisation (Motte-Baumvol et al., 2017). La flotte de voitures brésilienne a connu une augmentation de plus de 10 millions, soit plus de 30% de véhicules de 2009 à 2016 (IBGE). Toutefois, malgré un effort récent d'amélioration des transports en commun, de travaux démontrent que ceux-ci demeurent inefficaces et leurs évolutions ne bénéficient que certaines catégories de la population (Pereira, 2018).

Ainsi, il s'agit de s'interroger sur les impacts des transformations récentes et de l'évolution des modes de transport sur les mobilités des habitants des périphéries brésiliennes ces deux dernières décennies. Si les villes des Suds ont été longtemps marquées par de nombreuses inégalités dans les conditions de déplacement des populations, on pourrait faire l'hypothèse que les transformations socio-spatiales des périphéries, liées aux évolutions des mobilités, pourraient nuancer ces inégalités. Nous chercherons à analyser les mobilités des habitants franges périphériques de Belo Horizonte. Cette métropole, la troisième la plus peuplée du pays, a suivi un modèle d'urbanisation fortement ségréatif et marqué par le modèle centre-périphérie. Depuis les années 1990, on observe de nombreuses transformations dans les franges périphériques belorizontines qui passent à la fois par l'arrivée de nouvelles catégories de population et par un desserrement des activités (Andrade et al., 2015). Par ailleurs, on y observe une augmentation du taux de motorisation et le développement de nouveaux réseaux de transport en commun, comme le BRT mis en place pour la Coupe du Monde de 2014. On peut donc s'interroger sur les impacts de ces évolutions récentes sur les mobilités des individus.

Données et méthodes :

Cette étude s'appuie à la fois sur des approches quantitatives et qualitatives. Dans un premier temps, les données des enquêtes ménages-déplacements (Fundação João Pinheiro, 2002 et 2012) sont mobilisées afin d'analyser l'évolution des déplacements des habitants des périphéries belorizontines ayant pour motif les ressources urbaines. Nous comparons les mobilités de différentes catégories d'individus, à partir du niveau de revenu, afin d'identifier les principales inégalités de mobilité.

Dans un second temps, nous utilisons une approche qualitative qui permet de compléter les résultats de l'analyse quantitative. Cette méthode s'appuie sur une trentaine d'entretiens semi-directifs menés à Belo Horizonte avec les habitants de franges périurbaines. Les entretiens portent sur la trajectoire périurbaine des habitants, en particulier sur leurs pratiques de mobilité et accès aux ressources urbaines. Entre quatre et cinq secteurs d'enquête représentatifs de la diversité des franges périurbaines ont été choisis.

Si les inégalités d'accès à l'emploi et aux études ont été largement étudiées dans la littérature urbaine, peu de travaux se sont concentrés sur d'autres types d'activités. S'il n'existe pas de définition stabilisée des « ressources urbaines », dans cet article nous prenons en compte quatre types majeurs d'activité qui correspondent aux activités liées aux besoins quotidiens des individus : les commerces, les démarches, les activités de santé et les loisirs (Caubel, 2006).

Résultats

a) Une forte croissance de la mobilité automobile

Dans un premier temps, les résultats démontrent que les changements macro-économiques brésiliens se font ressentir dans l'évolution des mobilités dans la RMBH : la part de la voiture dans les déplacements des habitants périurbains a largement augmenté dans la période observée. D'autres moyens individuels motorisés connaissent également une croissance non négligeable, comme les deux roues. *A contrario*, même si les déplacements effectifs en transport en commun augmentent, leur part dans les déplacements totaux connaît une diminution importante.

b) Des inégalités de mobilité qui demeurent

Malgré une forte croissance de la mobilité automobile dans les franges périurbaines de Belo Horizonte, les inégalités de mobilité demeurent importantes. Les enquêtes ménages-déplacements démontrent que les populations aisées se déplacent majoritairement en voiture, tandis que les populations modestes se déplacent davantage à pied. En effet, la part des déplacements motorisés est quatre fois plus élevée chez les individus aux revenus les plus élevés que chez les individus les plus pauvres. Par ailleurs, ces inégalités se font ressentir également sur d'autres catégories, comme les populations les plus jeunes.

Ce constat est renforcé par les entretiens qualitatifs, qui mettent l'accent sur la dépendance automobile des habitants périurbains. En effet, l'ensemble des individus aisés enquêtés déclarent avoir une voiture et parcourir des distances plus longues pour accéder aux ressources urbaines de leur préférence. En revanche, une part importante des populations modestes enquêtées sont non-motorisées. Ces individus mettent l'accent sur l'inefficacité des réseaux de transports en commun, ainsi que de leurs évolutions. Par exemple, la mise en place du BRT pour la Coupe du Monde de 2014 est fortement critiquée par les enquêtés, qui dénoncent une augmentation de la durée des déplacements.

c) L'évolution des transports : entre stratégies

Si les inégalités de mobilité demeurent considérables, les entretiens permettent de dégager des pistes qui démontrent que l'évolution récente des modes transports, surtout l'évolution du taux de motorisation, peuvent nuancer ces inégalités. En effet, certaines populations modestes motorisées déclarent avoir récemment acquis un véhicule ce qui entraîne un changement de leurs mobilités, même si partiel. Ces populations ont souvent un usage stratégique et non-quotidien de la voiture pour accéder aux ressources urbaines. Par exemple, certains enquêtés soulignent que leurs déplacements motorisés se réduisent aux activités de loisir ou aux week-ends. Par ailleurs, il existe des stratégies de partage de la voiture au sein du ménage, ce qui contribue également à restructurer les pratiques de mobilités des habitants.

Mot clés : accessibilité, ressources urbaines, inégalités sociales, Belo Horizonte, périurbain

Références

- Andrade, L., Mendonça, J., Diniz, A. (2015). *Belo Horizonte: transformações na ordem urbana*. Letra Capital: Observatório das Metrópoles, Rio de Janeiro.
- Caubel, D. (2006). « Politique de transports et accès à la ville ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise », Thèse de Doctorat, Université Lumière Lyon 2, Lyon.
- Dureau, F., Lulle, T., Souchaud, S., Contreras, Y. (2015) *Mobilités et changement urbain à Bogotá, Santiago et São Paulo*. Presses Universitaires de Rennes : Rennes.
- Motte-Baumvol, B., Nassi, C.D., Coelho de Moraes Neto, G., Lopes, L., Aquino Lannes Brites, P. de (2017) Motorisation croissante et évolution des déplacements domicile-travail à Rio de Janeiro entre 2002 et 2012. *Cybergeo*. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.27916>
- Pereira, R.H.M. (2018). *Distributive Justice and Transportation Equity: Inequality in accessibility in Rio de Janeiro*. Thèse de Doctorat, University of Oxford, Oxford.