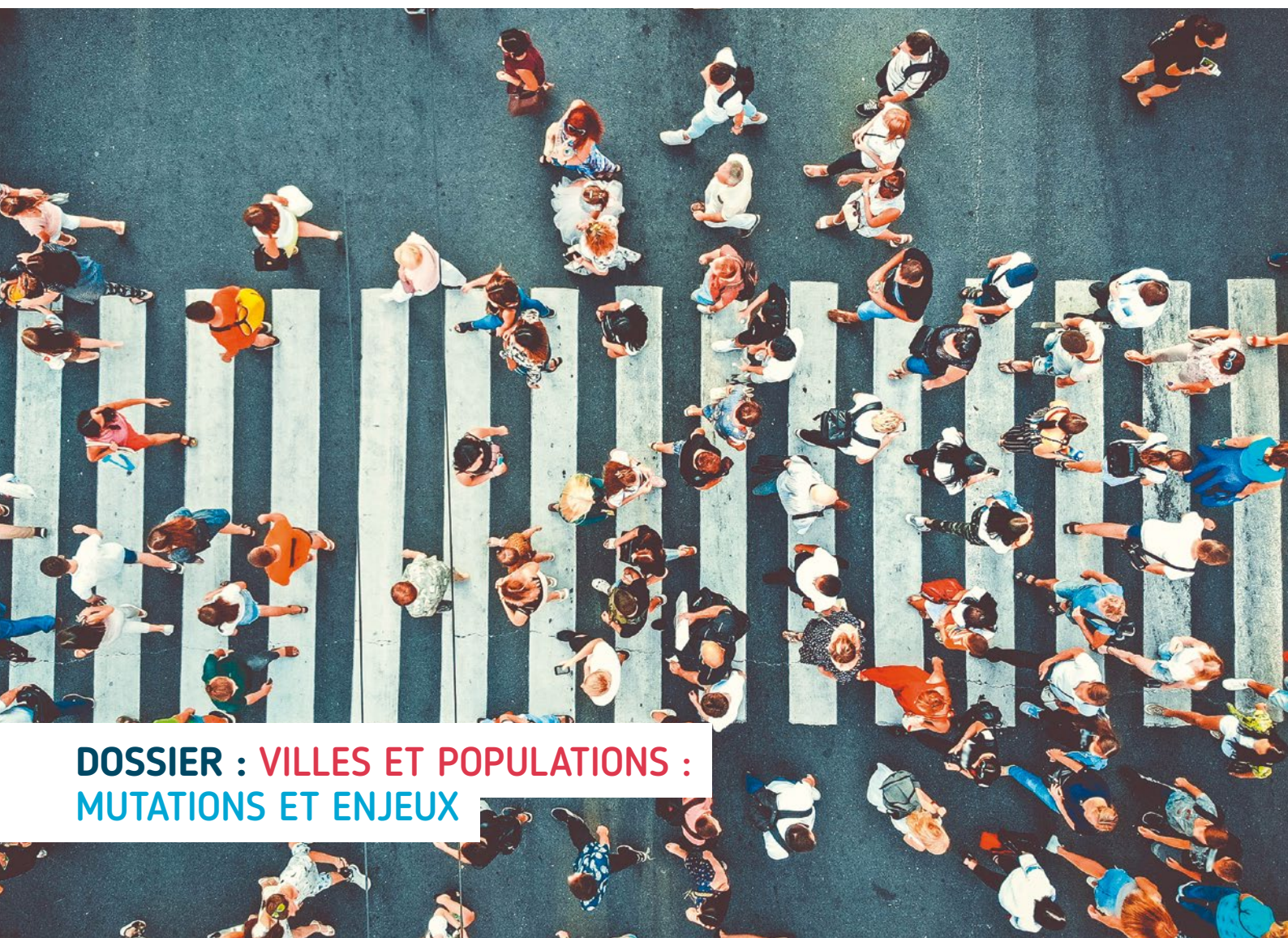


CAHIER DES

UMIFRE

LE MAGAZINE DES UNITÉS MIXTES / INSTITUTS FRANÇAIS
DE RECHERCHE À L'ÉTRANGER (UMIFRE) / 2023-2024 / N°10



DOSSIER : VILLES ET POPULATIONS :
MUTATIONS ET ENJEUX

GENRE ET ÉTUDES FÉMINISTES
DANS LES UMIFRE

PROJET NOTCOM :
REMONTER AUX ORIGINES
DE LA SCIENCE COLLECTIVE


MINISTÈRE
DE L'EUROPE
ET DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES
*Liberté
Égalité
Fraternité*


cnrs

 fondation
maison des
sciences
de l'homme

SOMMAIRE

3 ÉDITORIAL

4 ACTUALITÉS DE L'ANNÉE

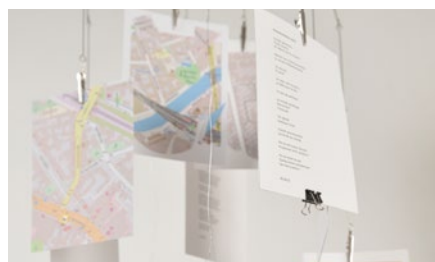
- De nouveaux partenariats clés pour les UMIFRE 4
- Focus : Genre et études féministes dans les UMIFRE 5
- Remonter aux origines de la science collective. Savoir et consensus au XVII^e siècle 7



- Face à la violence au cœur de l'Europe : accueil non-résidentiel des chercheurs ukrainiens au CEFRES 10
- Formation au service de la préservation des patrimoines au Proche Orient 13

17 L'EXPOSITION

Les Voi.es.x de la carte / Tonkörper Berlin



21 L'ENTRETIEN

Stéphane ENCEL (Chercheur CNRS, CRFJ) et Clément Dussart (Doctorant Université de Poitiers, CESCUM et CRFJ)

24 DOSSIER : «VILLES ET POPULATIONS : MUTATIONS ET ENJEUX »

- La ville historique de Yazd en Iran..... 25
- La mobilité durable dans les périphéries des métropoles latino-américaines vue à travers les pratiques de leurs habitants. Le cas de Lima et Bogotá..... 29
- Mumbai : un paysage urbain contrasté et entrelacé, illustration de mutations rapides dans un environnement contraint..... 33



- Villes et processus d'urbanisation en Asie du Sud-Est contemporaine 37
- Un monde d'entrepôts..... 40
- La promesse d'une vi « II » e meilleure : le cas sud-africain 42
- Le centenaire d'une capitale : que reste-il de l'héritage moderniste et républicain de l'urbanisation d'Ankara ?..... 46

- Tokyo, paradigme de l'étalement vertical. Reconcentration urbaine et redimensionnement des centralités ferroviaires tokyôites 50



- Les stratégies de développement des villes en Tunisie : de nouvelles modalités de faire la ville ? 54

58 UN PEU DE LITTÉRATURE

60 ARRIVÉES ET DÉPARTS

- Bienvenue à 60
- Bonne continuation à 61

63 ÉVÉNEMENTS



66 LES UMIFRE DANS LE MONDE

Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères Direction générale de la mondialisation, de la culture, de l'enseignement et du développement international, **Centre national de la recherche scientifique** Institut des sciences humaines et sociales, **Fondation Maison des sciences de l'homme** Valorisation des UMIFRE **Comité éditorial** Alexandra Duperray (FMSH), Armelle Leclerc (CNRS), Saman Musacchio (CNRS), Matthieu Ravaud (CNRS), Dramane Coester (MEAE), Solène Marié (CNRS), William Berthomière (CNRS), Guillaume Robert (MEAE), Laure Cailloce (CNRS) et Marta Craveri (FMSH) **Crédits photos** Photos et illustrations fournies par les auteurs ou en licence CC **Conception graphique** Maquette et mise en page : Marion Raffaitin **Cahier des UMIFRE** ISSN 2742-0094 © FMSH-UMIFRE-MEAE-CNRS, 2023-2024 Impression : Direction de l'information légale et administrative 26, rue Desaix 75727 Paris Cedex 15 N°10 - décembre 2023 **Le réseau des UMIFRE** Les UMIFRE sont des unités mixtes des instituts français de recherche à l'étranger placées sous la cotutelle du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères (MEAE), du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MESR) et du Centre national de recherche scientifique (CNRS). Un réseau de 27 centres de recherche français, répartis sur tous les continents, abordant toutes les sciences humaines et sociales, en contact avec les institutions de recherche locales et françaises. **Rejoignez-vous sur** www.umifre.fr Facebook [@umifre.shs](https://www.facebook.com/umifre.shs) Twitter [@Umifre_shs](https://twitter.com/Umifre_shs)

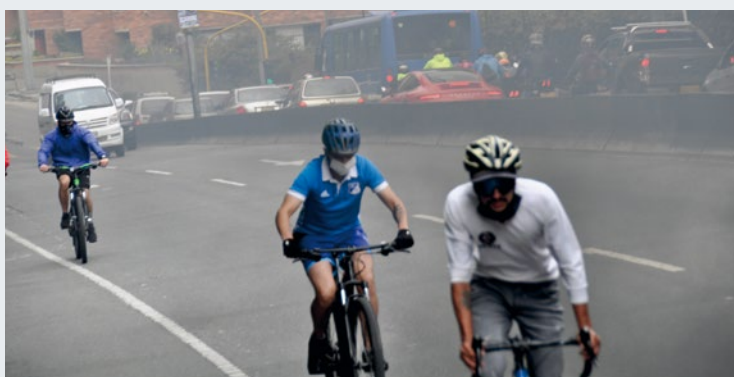
La mobilité durable dans les périphéries des métropoles latino-américaines vue à travers les pratiques de leurs habitants. Le cas de Lima et Bogotá

Qu'entend-t-on par « mobilité durable » dans les métropoles latino-américaines ? Alors que la majorité des travaux s'intéresse à l'efficacité environnementale des modes de transport, la recherche développée dans le cadre du projet Modural part des pratiques des habitants en interrogeant le paradigme de la mobilité durable à l'aune des enjeux d'inclusion sociale.

Le projet étudie plus précisément la mobilité quotidienne des habitants des périphéries populaires, dont les conditions de déplacement (coûts, temps, commodité ou insécurité), sont parmi les plus difficiles au sein de ces métropoles. Cette approche a pour objectif de mettre en évidence les inégalités de mobilité dans une perspective multidimensionnelle et d'identifier les facteurs qui peuvent freiner ou à l'inverse favoriser l'adoption de pratiques de mobilité plus durables. Après une brève présentation des contextes et des enjeux de la mobilité quotidienne dans les deux villes d'étude, l'article montre l'intérêt d'une approche par les pratiques habitantes (comportement, fréquentation, usage des lieux). Bien appréhender la diversité de ces pratiques représente un défi méthodologique, et s'avère essentiel pour la mise en place de politiques publiques cohérentes et socialement inclusives.

Introduction

La mobilité durable constitue aujourd'hui un enjeu majeur de la lutte contre le réchauffement climatique et du développement urbain durable. Selon le dernier rapport du GIEC (2022), le secteur des transports est responsable de 15% des émissions de gaz à effet de serre au plan mondial, et la principale source de la pollution atmosphérique en particulier dans les villes. Le paradigme de la mobilité durable, apparu dès les années 1990 et qui figure aujourd'hui au cœur des agendas internationaux (Objectifs du Développement Durable, Nouvel Agenda Urbain, Accords de Paris), s'inscrit dans la volonté de réduire ces externalités (effets néfastes pour l'environnement), et d'améliorer les conditions de vie des citoyens.



© Carlos Felipe Pardo, 2020

Vélo, congestion et pollution à Bogota.

Les métropoles d'Amérique latine sont particulièrement exposées à la pollution atmosphérique. Le secteur du transport génère plus du tiers des émissions de gaz à effet de serre en Colombie et plus de la moitié au Pérou, en particulier dans les villes. À Lima et à Bogotá, c'est le secteur le plus émetteur, avec respectivement 40 et 48% du total des émissions. La pollution atmosphérique est aussi responsable d'une perte d'espérance de vie de 2 ans à Bogotá et de 4,5 ans à Lima¹. Les spécificités du processus d'urbanisation de la région exacerbent les problèmes : étalement urbain mal contrôlé qui augmente les besoins de déplacements sur de longues distances ; fragmentation sociale qui contraint les populations les plus défavorisées à résider dans les périphéries ; offre déficiente de transport public de masse qui favorise aussi bien les opérateurs informels qu'une augmentation des transports individuels motorisés (voiture pour les plus aisés, mais aussi moto et services de taxi accessibles par applications).

Les métropoles latino-américaines se retrouvent donc face à un double enjeu : réduire les impacts négatifs des transports urbains sur l'environnement, tout en

1. Thomas, Hugo (2022). *Movilidad sostenible en Bogotá y Lima. Políticas públicas, externalidades ambientales*. UMR 6590 ESO. Proyecto ANR Modural. <https://bit.ly/3ISEPvV>

LE DOSSIER

faisant face à de profondes inégalités socio-spatiales. Alors que les débats à l'international se focalisent sur l'efficacité environnementale des transports, notre recherche positionne la mobilité comme une dimension essentielle de l'inclusion sociale et déconstruit le paradigme de mobilité durable à partir de ce qu'on observe dans les périphéries populaires des métropoles latino-américaines.

Le projet Modural et les enjeux de la mobilité quotidienne à Lima et Bogotá

C'est donc l'objectif du projet Modural² que d'analyser les pratiques individuelles de mobilité et leur durabilité dans les périphéries populaires des métropoles latino-américaines. Ce projet analyse de façon comparée Lima et Bogotá, deux métropoles d'environ 10 millions d'habitants, très étalées et fortement ségréguées. Les conditions de transport y sont très difficiles³, avec des problèmes de congestion, de pollution et de nombreux accidents. La mobilité quotidienne est ainsi le deuxième motif d'insatisfaction dans les enquêtes d'opinion dans les deux villes, après l'insécurité⁴.

Les temps de trajets sont particulièrement longs, avec une moyenne de 64 min à Bogota et de 59 min à Lima pour les trajets en transport public⁵. Plus de 65 % des usagers passent plus de 2h dans les transports tous les jours à Bogota, et 60 % à Lima.



© Jérémy Robert, 2020

Mototaxi et quartiers populaires pentus à Lima.

Ces difficultés sont exacerbées en périphérie par les correspondances qui augmentent les coûts.

Avec un taux de motorisation des ménages qui demeure faible à Lima et moyen à Bogotá⁶, ces métropoles se caractérisent par une très grande pression sur les transports collectifs qui sont en permanence au centre du débat public, et critiqués pour leur manque d'efficacité, leur saturation ou encore leur insécurité. À l'inverse – et en réponse à cette pression – les deux métropoles sont aussi connues pour leurs innovations avec des infrastructures de transport public de masse, notamment le Transmilenio à Bogotá (2001) ou le Metro à Lima (2012). Néanmoins des différences entre les deux aires métropolitaines sont notables. La capitale colombienne se distingue par la mise en place d'un Système Intégré de bus (le SITP) initiée en 2012 et conclue en 2022, alors que la réforme d'un système similaire initiée à Lima la même année (2012) est encore très largement inachevée, laissant beaucoup de place à l'informalité. De même, Bogotá s'affiche comme capitale mondiale du vélo - titre justifié par une pratique répandue - contraste avec Lima où l'usage du vélo est beaucoup plus restreint.

Dans ce contexte, la comparaison a pour objectif de cerner à la fois les difficultés communes qu'endurent les habitants des périphéries populaires dans leurs déplacements quotidiens, ainsi que les différences liées au contexte, à l'offre et aux politiques publiques.

Une approche par les pratiques de mobilité

Pour saisir les obstacles à la mise en œuvre d'une mobilité plus durable et à l'opposé les leviers qui pourraient la favoriser, le projet Modural a choisi de placer la focale sur les pratiques habitantes. Ce positionnement, à rebours d'une approche centrée sur l'offre de transport, s'inscrit dans le paradigme du « tournant de la mobilité »⁷, qui s'intéresse aux pratiques, aux expériences et aux besoins des citoyens, en particulier des plus vulnérables, tout en interrogeant la question de l'accès à la ville. L'originalité

2. Projet financé par l'Agence Nationale de la Recherche, porté par l'Université Rennes 2 et l'IFEA en partenariat avec des universités andines (2020-2024 - <https://modural.hypotheses.org/le-projet>).

3. Robert J., Gouéset V., Demoraes F. (coords.) et al., (2022). Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis, Revista Territorios, 46, 1-26. <https://bit.ly/3lXXxIV>

4. Voir les enquêtes de perceptions de Lima Como Vamos <https://www.limacomovamos.org/informesurbanos> et Bogota Como Vamos <https://bogotacomovamos.org/encuesta-percepcion-ciudadana-2022/>

5. Selon les données de Moovit : https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_de_Transporte_P%C3%ABlico-commute-time

6. 52 voitures pour 1000 habitants à Lima en 2012 (JICA) et 144 à Bogotá en 2019 (EMU 2019).

7. Sheller M., Urry J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38(2), 207-226; Jirón, P., Imilan W., (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10, 17-36.



© Jérémy Robert, 2020

té du projet consiste à mobiliser cette approche pour comprendre les liens entre les inégalités et les enjeux de la mobilité durable.

Il s'agit d'aborder frontalement les contradictions de ce concept, qui met en tension enjeux environnementaux et enjeux sociaux. Les habitants des périphéries populaires sont ceux qui utilisent le plus les modes de transports qualifiés de « durables », au regard de leur efficacité environnementale (les transports collectifs et la marche, ainsi que le vélo à Bogotá). Leurs déplacements sont cependant les plus longs, les plus coûteux et les plus harassants. Doit-on se résigner à cette situation ? Que veut dire une mobilité plus durable pour ces habitants ? Cette contradiction est d'autant plus prégnante que l'aspiration à l'usage d'une voiture, d'une moto, d'un mototaxi ou encore de taxis par applications, afin de gagner du temps, de la sécurité et du confort, semble inévitable face aux déficiences de l'offre de transports en commun et au manque criant d'infrastructures adaptées aux modes actifs (marche et vélo).

L'enjeu d'une approche par les pratiques est justement de se départir des injonctions internationales, qui apparaissent souvent déconnectées des réalités et des nécessités locales. Il s'agit alors de comprendre les modes d'habiter⁸ et les conditions d'accès aux ressources urbaines des citoyens des périphéries populaires, et ce, afin de penser ce que peut être une mobilité durable tant du point de vue de l'environnement que de la justice sociale. L'analyse cherche ainsi à montrer la complexité des mobilités qu'expérimentent les habitants dans l'espace urbain, en étudiant l'ensemble des trajets qu'ils réalisent, la combinaison des modes, les logiques de décision en fonction des alternatives, des besoins et des capacités des individus, et aussi des arbitrages constamment réalisés au sein des ménages. Dans le projet Modural, l'accent est mis sur l'analyse des navettes quotidiennes entre le domicile et le lieu de travail ou d'études, qui représentent la majorité des déplacements et qui s'imposent à la quasi-totalité des jeunes

Marche dans le quartier de Lucero, périphérie sud de Bogota.

scolarisés et des adultes actifs. Ces trajets ne sont par nature ni reportables ni déléguables, et sont un marqueur quotidien de « l'insoutenable » des mobilités urbaines dans ces métropoles. L'observation des pratiques habitantes a pour objectif de nourrir un regard critique sur la pertinence et sur la relativité du concept de mobilité durable : ce qui est bon pour la ville (moins de voitures et de motos, plus de métros et de bus propres, davantage de vélos et de marche à pied) est-il bon aussi pour les individus et leur famille ? Dans des villes où les inégalités de mobilité sont déjà très fortes, et où les citoyens n'ont pas tous la même capacité à se mouvoir, c'est-à-dire la même "motilité" selon Kaufmann⁹, il s'agit de mettre en évidence les décalages entre les injonctions internationales en faveur de la mobilité « durable » et les difficultés quotidiennes que connaissent les habitants de ces périphéries.

Pour décrypter ces pratiques, un dispositif méthodologique mixte innovant, s'appuyant sur des méthodes quantitatives et qualitatives, a été mis en œuvre. Après avoir sélectionné les zones d'enquêtes dans les périphéries populaires de chaque ville (4 zones par ville), la démarche comprend deux volets complémentaires : l'application d'une enquête par questionnaire (800 ménages par ville) et la réalisation d'entretiens approfondis (80 par ville) et de parcours commentés (20 par ville), parmi les membres des ménages enquêtés. L'enquête par questionnaire permet de quantifier et de caractériser les trajets quotidiens des individus (les types et les chaînes de déplacements) ainsi que leurs changements. Les entretiens approfondis permettent de comprendre les contextes (familiaux, de travail, géographiques, etc.) ainsi que les facteurs explicatifs et les stratégies individuelles et collectives, en particulier au sein des ménages. Enfin, les parcours commentés permettent d'explorer les perceptions, les décisions et les comportements de mobilité en situation.

Vers une mobilité durable plus inclusive ?

Les résultats des différentes enquêtes sont en cours d'exploitation, mais déjà, trois axes de réflexions ressortent.

Le premier concerne la diversité des pratiques de mobilité quotidienne, avec des profils de déplacements très variés : des durées hétérogènes et des espaces de circulation multiples. Selon le niveau socio-économique, le lieu de résidence, l'activité professionnelle, etc., les temps, les distances et les fréquences de déplacements fluctuent fortement. La mobilité pendulaire (résidence – lieu d'emploi ou lieu d'études), entre la périphérie et le centre, semble ne pas être la norme. Au contraire, on observe plutôt une

8. Giglia A. (2012). *El habitar y la cultura*. Barcelona: Siglo XXI.

9. Kaufmann V., Ravalet E., Dupuit E. (dir.) (2015). "Motilité et mobilité : mode d'emploi". Neuchatel, Alphil-PUS, 256 p.

multiplicité de situations, que l'on peut associer à l'informalité généralisée des emplois dans les périphéries populaires. L'enjeu réside ici dans la caractérisation de la diversité sociale des personnes mobiles, pour mieux comprendre les besoins et les difficultés vécues par les habitants. Cette mobilité apparaît par ailleurs comme le résultat de décisions collectives, souvent déterminées par des attributions sociales différentes pour les hommes et les femmes. Les arrangements intrafamiliaux jouent un rôle clé dans les pratiques de mobilité, tout comme les activités du soin. La compréhension des mobilités nécessite donc d'aller au-delà d'une analyse par flux (d'individus) et par modes de transports, afin d'appréhender les interrelations entre mobilité, économies des ménages et logiques de solidarités et de soins, qui structurent les dynamiques quotidiennes de la vie en périphérie.

Le deuxième axe de réflexion concerne le choix des modes de transports. Comment décide-t-on d'utiliser tel ou tel mode, ou d'en changer ? Sous quelles contraintes ces choix sont-ils opérés ? Le transport qualifié « d'informel » occupe une place centrale, présenté à la fois comme solution aux défaillances de l'offre de transport public formel, et comme problème, en raison de l'insécurité, du désordre, de la pollution et de la délinquance qui lui sont associés¹⁰. L'usage des modes actifs (faisant appel à la force musculaire de l'utilisateur) apparaît aussi de façon ambivalente. Ils sont parfois imposés ou contraints, le plus souvent éprouvants, lorsqu'il s'agit de marcher ou d'utiliser le vélo dans des secteurs pentus, accidentés, sans infrastructures et/ou exposés au trafic. Ils sont dans d'autres cas valorisés, parfois même synonyme de plaisir, quand ils permettent par exemple d'éviter les embouteillages, la perte de temps dans les transports et les files d'attente, ou de profiter de l'espace urbain en toute liberté¹¹. Au-delà des choix opérés par les individus, les mauvaises conditions de mobilité rencontrées dans les périphéries de Lima et de Bogotá laissent entrevoir un défi majeur lié au délaissement des transports publics au profit des modes individuels motorisés, que sont la voiture et la moto. Le choix du mode de transport dépend alors des alternatives à disposition ; de temporalités



© Milton Mauricio 2023

Mototaxi à Pachacutec, périphérie nord de Lima.

multiples (heure du trajet), et aussi du budget des ménages et de l'organisation du travail. Les arbitrages individuels et collectifs évoqués plus haut sont ici déterminants, selon la disponibilité de véhicules, les ressources et les obligations de chacun au sein du ménage, comme le fait d'accompagner les enfants à l'école.

Le troisième axe de réflexion découle des éléments précédents et invite à une réflexion située et critique sur le concept de la mobilité durable. Celui-ci doit s'attacher à saisir les contradictions inhérentes aux défis environnementaux et aux inégalités sociales. Cette réflexion doit repositionner les enjeux d'inclusion sociale dans la recherche d'une mobilité plus durable. Elle nous invite à être attentifs aux contextes périphériques qui souffrent des plus mauvaises conditions de mobilité et d'accès aux ressources de la ville, et à repenser la mobilité durable au prisme de l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Ce changement de paradigme apparaît judicieux pour relever les grands défis des mobilités quotidiennes des grandes capitales latino-américaines et pour l'aide à la décision. Les dimensions sociales évoquées ici et l'amélioration des conditions de la mobilité constituent deux axes majeurs à intégrer aux politiques locales, pour qu'elles s'accompagnent d'une diminution des inégalités d'accès à la mobilité et à la ville.

« Il s'agit alors de comprendre les modes d'habiter et les conditions d'accès aux ressources urbaines des citoyens des périphéries populaires, et ce, afin de penser ce que peut être une mobilité durable tant du point de vue de l'environnement que de la justice sociale. »

- **Jérémy Robert**^{1,2}
- **Vincent Goueset**¹
- **Florent Demoraes**^{1,2}
- **Pascal Sebille**^{1,3}

- 1. Université Rennes 2 - UMR 6590 Espaces et Sociétés (ESO)**
- 2. Institut Français d'Études Andines (IFEA) - UMIFRE CNRS**
- 3. Institut d'Études Démographiques (Ined)**

10. Hein Tun, T. et al. (2020). Informal and Semiformal Services in Latin America : An Overview of Public Transportation Reforms. BID. Monograph No 839. <http://dx.doi.org/10.18235/0002831>

11. Sur le vélo ; voir Lucas M., (2023). Cycling as a necessity or as a choice? Evolution of the cyclists' profiles and the mobility's social imaginaries in Bogotá. T2M Annual Conference - Mobilities in Transition, Nov 2021, Lisbon, Portugal. (hal-03417788); sur la marche, voir Ducasse A., Goueset V. (2023). Portfolio : entre oubli et négligence, la marche comme angle mort des politiques publiques dans les métropoles andines (Bogotá, Lima). revue Urbanités, L'erreur est urbaine, 17, pp.25. (halshs-03941898)