



HAL
open science

La marche et le vélo dans les périphéries latino-américaines : des modes de déplacement vraiment durables ?

Arthur Ducasse, Maëlle Lucas

► To cite this version:

Arthur Ducasse, Maëlle Lucas. La marche et le vélo dans les périphéries latino-américaines : des modes de déplacement vraiment durables ?. Etudier les pratiques de mobilité et questionner leur durabilité dans les quartiers périphériques populaires des métropoles d'Amérique latine : l'apport des enquêtes Modural, Florent Demoraes; Pascal Sebille; Jérémy Robert, Jan 2024, Rennes, France. hal-04488976

HAL Id: hal-04488976

<https://hal.science/hal-04488976>

Submitted on 4 Mar 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.

La marche et le vélo dans les périphéries latino-américaines : des modes de déplacement vraiment durables ?

Arthur Ducasse & Maëlle Lucas

Séminaire ESO – Chantier n°6 Mobilités – 22 janvier 2024



Définitions et cadrage

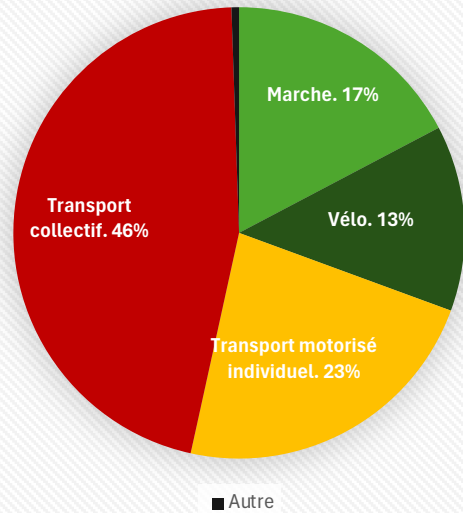
- Pourquoi traiter de la marche et du vélo ? Faire deux pas de côté.
 - Les modes actifs font référence à des manières de se déplacer « en réalisant un effort physique continu contribuant directement au mouvement de la personne » (Cook et al., 2022)
 - Une problématique d'habitude abordée dans les centralités et dans les villes des Nords.
- Un dispositif méthodologique permettant d'approfondir l'observation des pratiques et l'épaisseur des expériences de déplacement
 - *Mobility turn* (Sheller & Urry, 2006); Durabilité urbaine et mobilité (Banister, 2008)
 - Travaux sur les ambiances urbaines en sociologie (Thibaud, 2015)
 - Études sur les pratiques quotidiennes (de Certeau, 1990; Lorimer, 2005; Thrift, 2008)

Définitions et cadrage

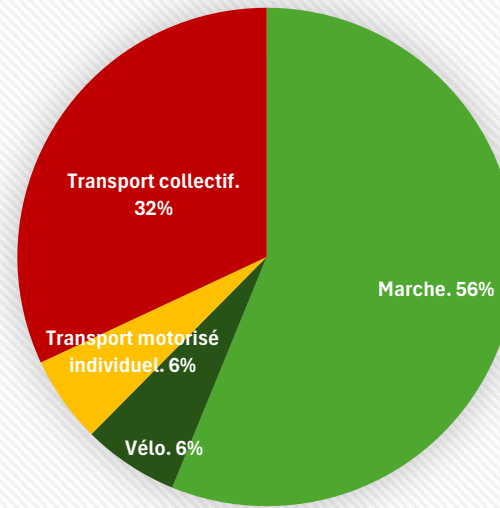
- Quelques résultats des enquêtes : Quelles sont les caractéristiques des mobilités actives dans les périphéries populaires de Bogotá et Lima ?
 1. Profil des habitants se déplaçant à pied ou à vélo au quotidien
 2. Les entretiens : des discours sur les pratiques de mobilité active
 3. Les expériences situées de la mobilité active

1. Profil des habitants se déplaçant à pied ou à vélo au quotidien (Bogota)

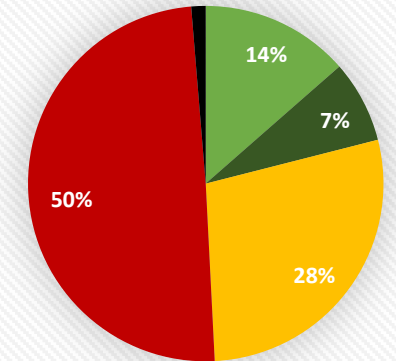
Part modale pour les trajets vers le lieu travail (zones Modural, Bogota), 2022



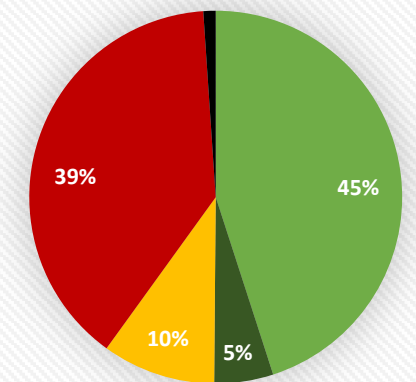
Part modale pour les trajets vers le lieu d'étude (zones Modural, Bogota), 2022



Part modale pour les trajets vers le lieu de travail (EMU, Bogota, 2019)



Part modale pour les trajets vers le lieu d'étude (EMU, Bogota, 2019)

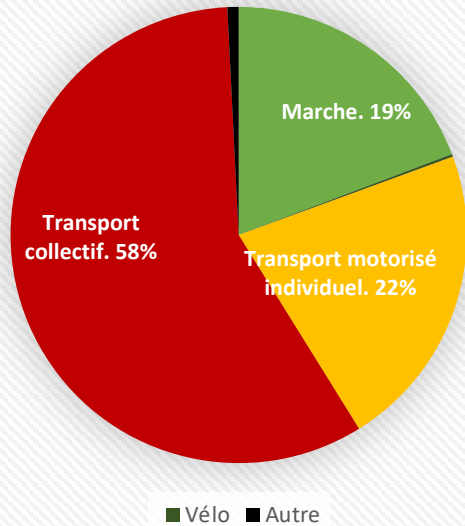


Point de comparaison : Enquête de mobilité urbaine, Bogotá, 2019

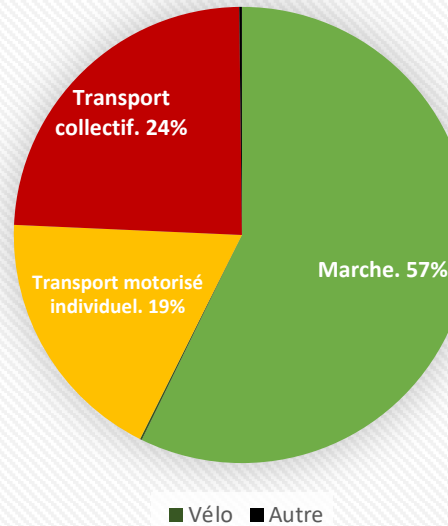
Proportion de femmes	Dans l'échantillon	Parmi les cyclistes	Parmi les marcheurs
Trajets vers le travail	40%	22%	50%
Trajets vers l'école/lieu d'étude	49%	47%	45%

1. Profil des habitants se déplaçant à pied ou à vélo au quotidien (Lima)

Part modale pour les trajets vers le lieu de travail (zones Modural, Lima), 2022

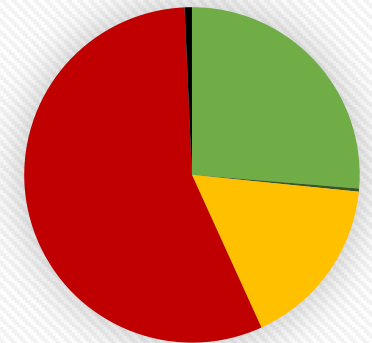


Part modale pour les trajets vers le lieu d'étude (zones Modural, Lima), 2022



Mototaxis (3 roues), VMT, Ducasse, 2022

Part modale tous modes confondus (JICA, Lima, 2012)



Point de comparaison : Enquête JICA, Lima, 2012

Proportion de femmes	Dans l'échantillon	Parmi les cyclistes	Parmi les marcheurs
Trajets vers le travail	55%	40%	62%
Trajets vers l'école/lieu d'étude	46%	100% (1 observation)	41%

2. Les entretiens: des discours sur les pratiques de mobilité active

➤ Les mobilités actives : des modes privilégiés de la mobilité accompagnée et du *care* ?

Tu te déplaces toujours seul ?

Eh bien, d'ici au travail, je retrouve des collègues sur le chemin ou au retour, on fait le trajet ensemble, parce qu'il y a un collègue qui vit ici. Avec ceux qui vivent de ce côté-ci, on y va en groupe ou on se rejoint, surtout la nuit. C'est une stratégie pour être accompagnés la nuit. Parfois, on doit y aller seul parce qu'il n'y a personne qui vient dans ce secteur, et parfois, on se retrouve à trois ou quatre sur le même horaire et on fait le trajet ensemble. Évidemment, tout le monde ne vit pas ici, certains vivent plus près et s'arrêtent en chemin.

(El Porvenir, conducteur de bus, 45 ans)

Tu fais toujours le trajet seul ?

Non, je suis accompagné par mon frère.

Lui aussi se rend là-bas ?

Oui, lui aussi travaille là-bas, avec moi.

(El Porvenir, *cotero* à Corabastos, 31 ans)



A. Ducasse, parcours commenté
Lucero, Bogotá, juillet 2022

2. Les entretiens: des discours sur les pratiques de mobilité active



Parfois, ça me pose problème, parce que l'autre petit n'aime pas marcher. Il est un peu paresseux. En plus, comme il est plus costaud que [mon neveu]....

Ah, vous ne pouvez pas le porter longtemps.

Non. C'est aussi que je souffre de problèmes rénaux. Je ne peux pas porter trop de poids, tu comprends ?

Bien sûr.

Parfois, quand je vois que le petit ne veut pas marcher, je dois attraper une moto.

Bien sûr. Dans ce cas, pourquoi ne prenez-vous pas la moto tout le temps ? Le tarif ou le temps peut-être ?

Non, ce n'est pas ça. Ce qui se passe, c'est que, bon, (rires), j'aime bien marcher.

Ah, d'accord (rire).

J'aime marcher. Mon neveu aussi aime marcher, mais si je prends la moto, c'est pour le petit, parfois. Mais, en fait, je l'ai habitué à marcher pour se déplacer.

Parce que sinon, il passerait son temps comme ça, à attendre toute la journée que je l'emmène en moto, ce n'est pas bon pour sa santé, tu comprends ?

(Villa Maria del Triunfo, employée domestique, 44 ans)

2. Les entretiens: des discours sur les pratiques de mobilité active

➤ Les échelles des déplacements : une imbrication complexe des stratégies (temps, vitesse, accessibilité)

Je n'ai pas à me plaindre, j'ai été chanceux, mais maintenant, à cause de la pandémie, je suis un peu en galère. C'est pour ça que je travaille dans le coin, et j'y vais en marchant. Un peu pour faire du sport, car comme je te le dis, c'est aussi difficile d'avoir une voiture. Il n'y a pas de place. Et puis, la situation n'est pas aussi bonne qu'avant. Et je ne peux pas non plus avoir de vélo ou de moto, parce qu'il faut le laisser en bas. Je voulais par exemple acheter un vélo, mais c'est difficile, il faudrait le porter, pour descendre, pour monter, c'est difficile.
(Independencia, maçon, 50 ans)

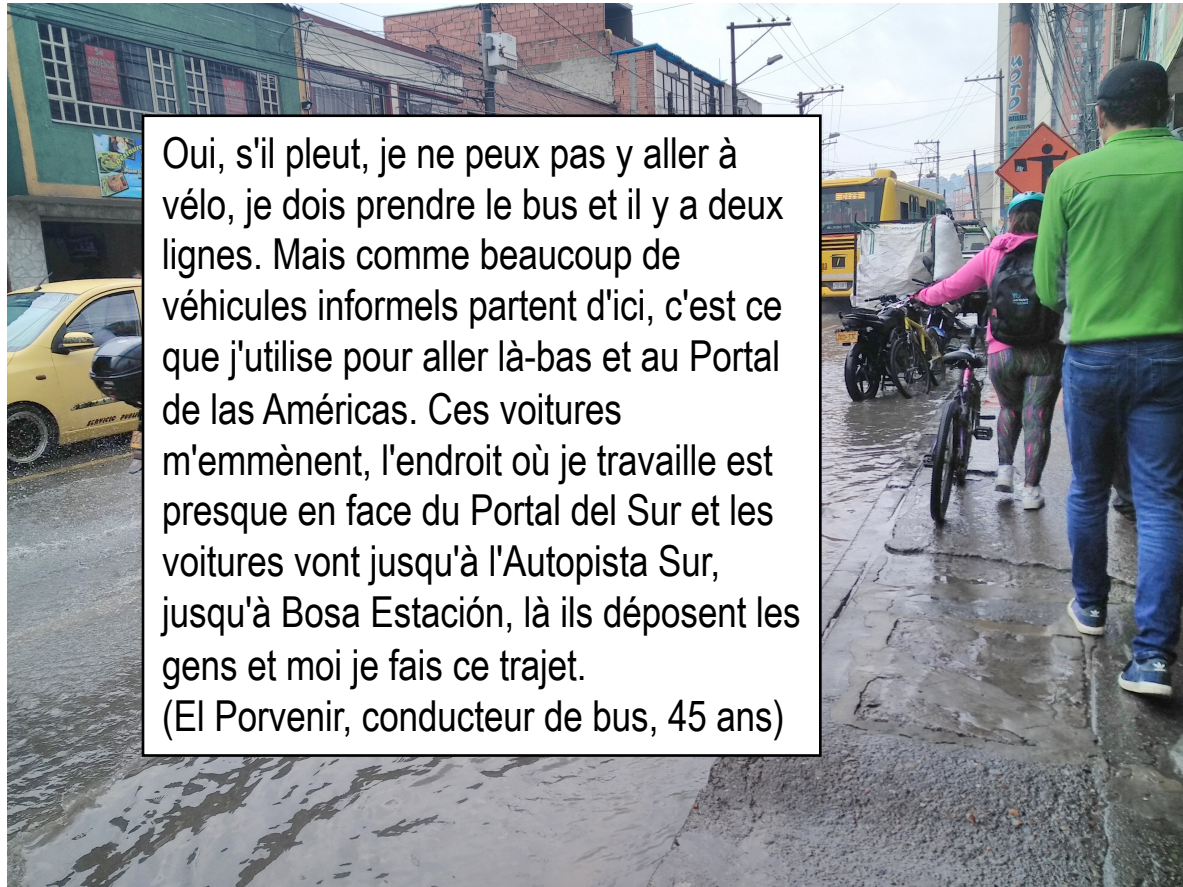
Vous dites que vous pouvez utiliser les motos-taxis, dans quels cas les utilisez-vous ?
Parfois, je rentre de la cantine avec une moto-taxi, parce que je peux avoir un rendez-vous après, quand je suis pressée.
Mais ce n'est pas parce que vous portez beaucoup d'affaires...
Non, c'est à cause du temps.
(Pachacútec, gère le foyer, 41 ans)

Et je voulais aussi te poser une question sur le vélo, pourquoi as-tu commencé à l'utiliser, quelle est la raison qui t'a poussée à l'utiliser ?
Je l'utilise depuis cinq ans et, ça me convient parfaitement parce que ça me permet d'aller et de revenir sans trop de frais, sans trop d'efforts, c'est-à-dire sans trop d'efforts physiques, donc c'est très bien. J'ai commencé à l'utiliser à cause des moyens de transport, parce que je quittais la maison très tôt et c'était très compliqué de réussir à monter dans un bus, à cette heure-là il est toujours plein et parfois le bus ne s'arrêtait pas.
C'est plus rapide à vélo ?
Oui, je mets moins de temps.
(Lucero, administration hospitalière, 28 ans)

2. Les entretiens: des discours sur les pratiques de mobilité active

➤ L'infrastructure et le climat : des facteurs contraignants

E. Huertas, Villa María del Triunfo, août 2022



Oui, s'il pleut, je ne peux pas y aller à vélo, je dois prendre le bus et il y a deux lignes. Mais comme beaucoup de véhicules informels partent d'ici, c'est ce que j'utilise pour aller là-bas et au Portal de las Américas. Ces voitures m'emmènent, l'endroit où je travaille est presque en face du Portal del Sur et les voitures vont jusqu'à l'Autopista Sur, jusqu'à Bosa Estación, là ils déposent les gens et moi je fais ce trajet.
(El Porvenir, conducteur de bus, 45 ans)

Par exemple, vers les tours, il y a un endroit, quand il pleut, ça devient un champ de boue horrible, c'est un sentier boueux, c'est horrible, même les motos n'y passent pas.
Tu passes là quand c'est comme ça ?
Oui, je fais un petit détour pour ne pas m'embourber, pour ne pas salir mes chaussures.
(El Porvenir, écolier, 16 ans)



2. Les entretiens: des discours sur les pratiques de mobilité active

➤ Le plaisir et la pénibilité : une qualification hétérogène de l'expérience à pied et à vélo

Moi j'aime bien marcher.
C'est mon plaisir. J'aime marcher.

Et pourquoi ?

Parce que ça me... Enfin, c'est mieux non ? On fait du sport pour... enfin, moi, depuis petite, j'ai toujours aimé courir, faire du sport...

(Villa María del Triunfo, employée domestique, 44 ans)

Est-ce que tu trouves ton trajet agréable ?

Parfois non, parfois oui. J'aime bien marcher mais quand je rentre, j'ai mal aux pieds, et le lendemain encore plus. C'est pour ça que je n'aime pas trop.

(El Porvenir, écolier, 16 ans)

Comment te sens-tu sur le vélo, physiquement ?

En travaillant du lundi au samedi, je sens déjà la fatigue à partir du jeudi. Mais de toute façon, j'ai des responsabilités et il faut bien assurer.

(El Rincón, livreur à vélo, 24 ans)

En parlant de sécurité routière, comment tu te sens pendant ton trajet à l'école à pied, en tant que femme ?

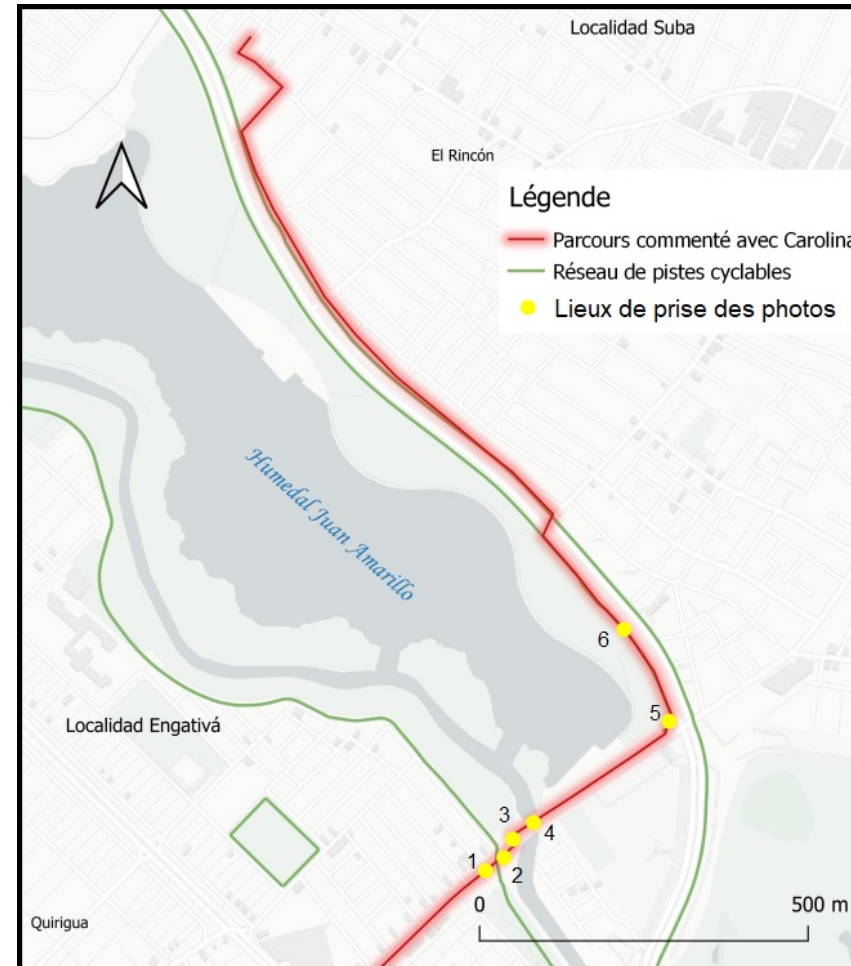
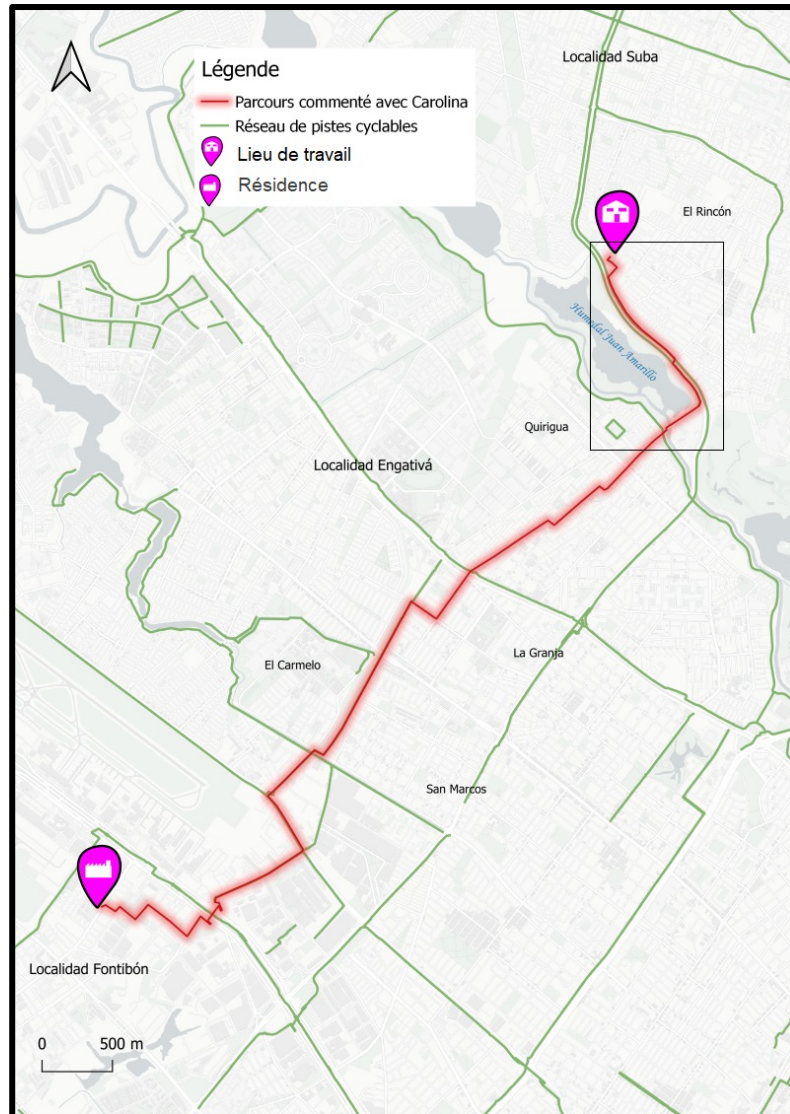
Je suis toujours en retard, je dois courir et les jambes me font mal. Je me fatigue beaucoup.

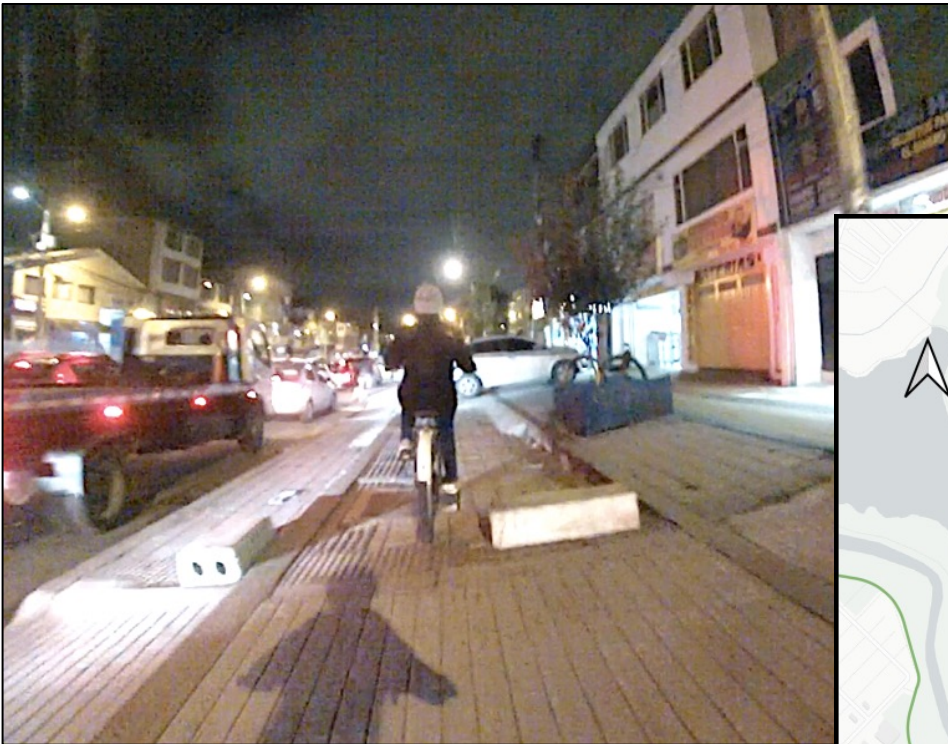
Tu aimes marcher ?

Non. Non, parce que je suis toujours pressée et je dois courir, je me fatigue. Mais quand je rentre, je suis plus tranquille et là j'apprécie de marcher.

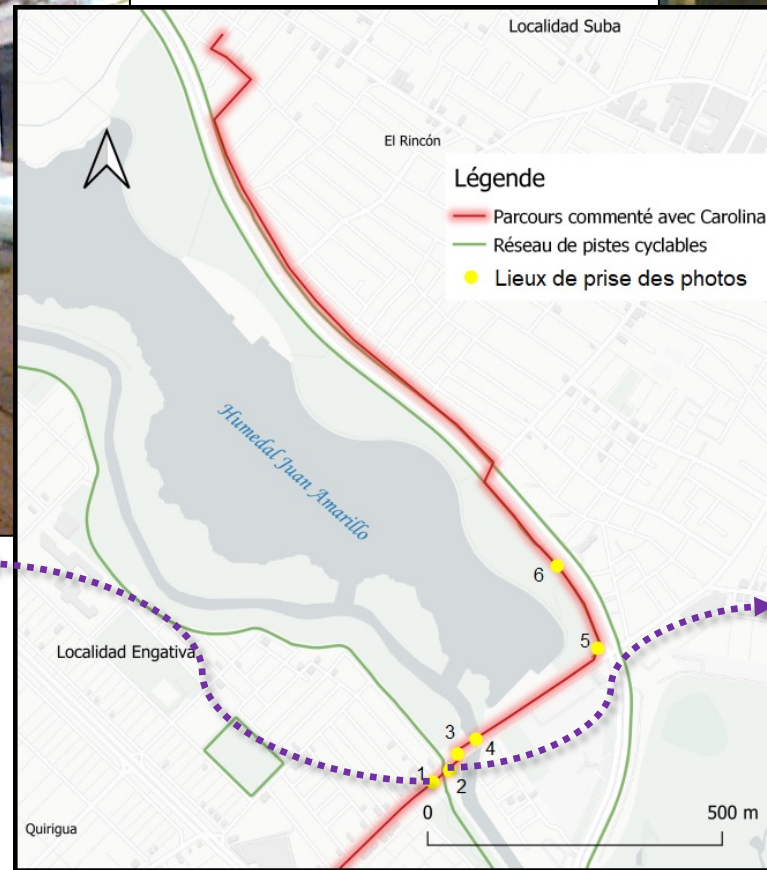
(El Rincón, écolière, 16 ans)

3. Zoom sur deux expériences situées de la mobilité active : le parcours de Carolina

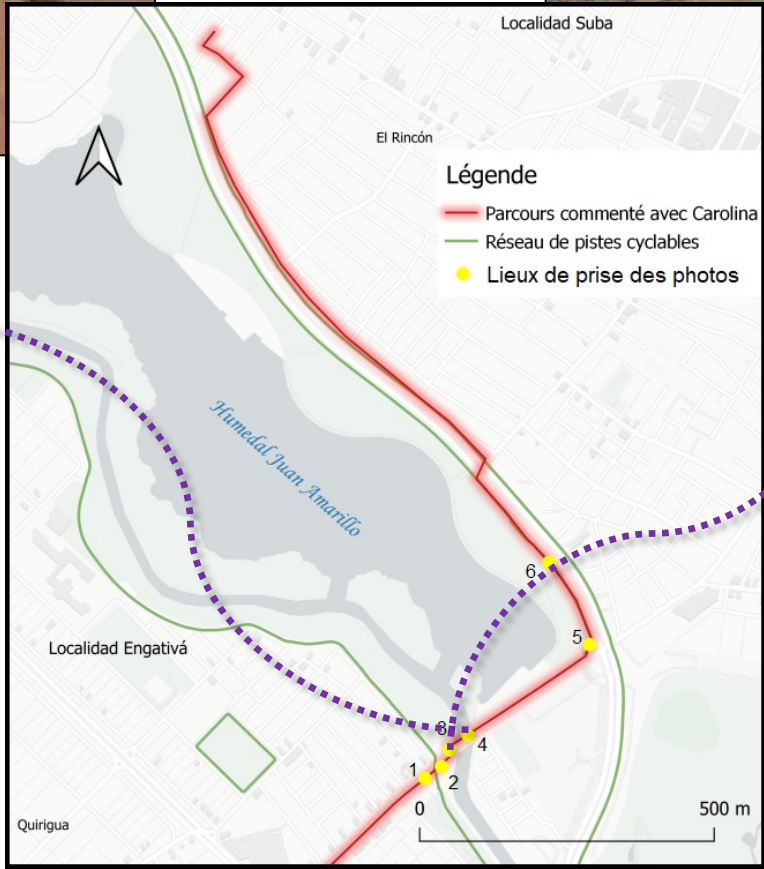
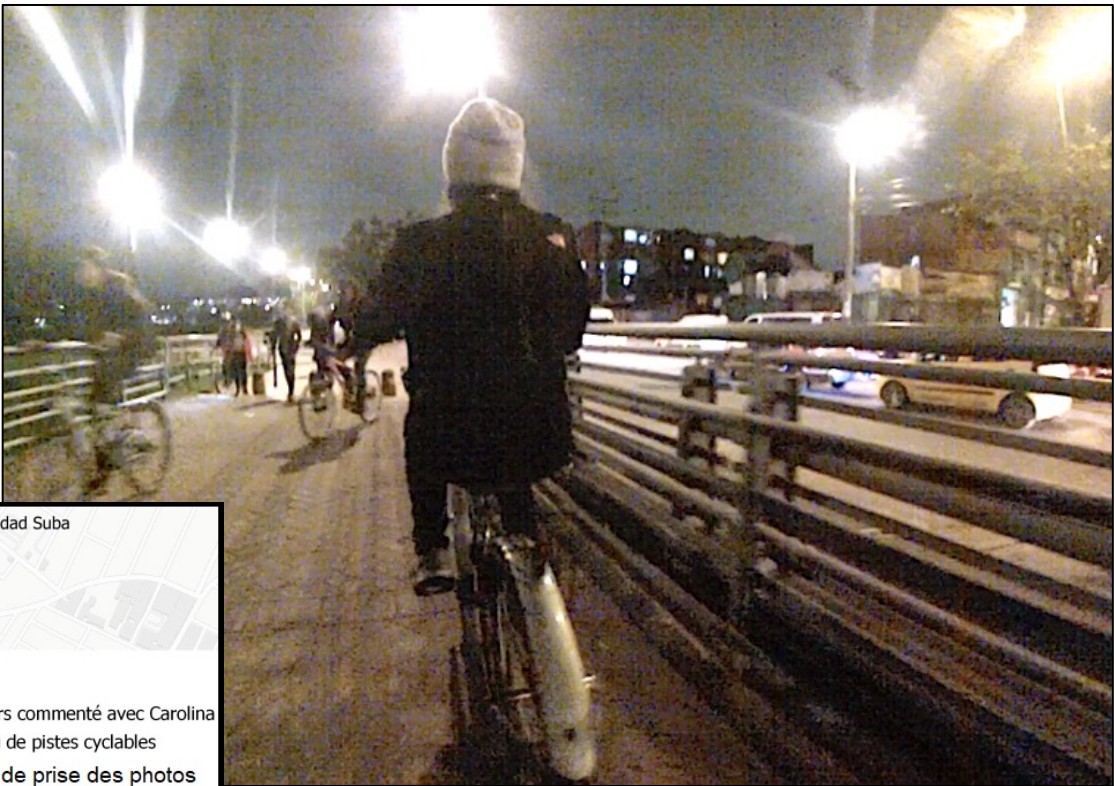




1. Carolina roule sur le trottoir car la chaussée est trop étroite pour circuler à côté des voitures, qui avancent moins vite qu'elle ou sont à l'arrêt. Le trottoir n'est pas aménagé pour les circulations à vélo car il présente de nombreux obstacles, que Carolina anticipe et contourne par habitude.



2. Carolina est redescendue sur la chaussée, elle l'a traversée pour se positionner à gauche des véhicules. Sur la capture, on la voit regarder derrière elle pour vérifier qu'aucun véhicule n'arrive avant de remonter sur le trottoir que l'on voit en arrière-plan. Elle se lève sur ses pédales pour avoir une meilleure visibilité. Les motos que l'on aperçoit zigzaguent entre les voitures et représentent le danger le plus important pour Carolina lorsqu'elle se repositionne sur la chaussée.



4. Carolina circule sur un espace public large et peu aménagé. D'autres cyclistes et des piétons s'y croisent. Elle apprécie cette portion car elle se sent plus à l'aise pour rouler loin des voitures, et que ce sont les derniers mètres avant d'entrer dans son quartier. Sur la gauche, Carolina regarde vers le marais Juan Amarillo.

3. Carolina circule sur un trottoir plus large, protégé du trafic. Le pont qu'elle traverse permet d'entrer à El Rincón. La circulation y devient plus aisée.



5. À l'entrée de El Rincón, nous trouvons une piste cyclable. Dès qu'elle en a l'occasion, Carolina préfère circuler sur ces pistes, et précise qu'elle roule lentement. Avec l'expérience, elle a appris à rouler à la vitesse qui lui convient, sans se laisser impressionner par les cyclistes plus rapides qui peuvent s'agacer de sa lenteur.

6. Carolina explique que le district a fermé l'accès au marais Juan Amarillo avec ces plastiques de chantier car il présentait un problème de sécurité citoyenne. Elle se sent plus en sécurité avec cet aménagement, mais elle préfère traverser au feu suivant que l'on voit sur la droite pour circuler sur le trottoir d'en face, sur lequel se trouve une autre piste cyclable. « Il y avait beaucoup d'agressions avant. Les gens ont pris l'habitude de traverser. »

3. Zoom sur deux expériences situées de la mobilité active : le parcours de Joana



Joana (41 ans) a perdu son travail durant la pandémie de covid-19. Elle s'occupe de son foyer, où elle vit avec ses trois enfants, et son mari, qui travaille souvent loin de Lima. La période de pandémie a plongé la famille dans une situation de précarité économique.

Comment se passe vos trajets de tous les jours ? Où vous rendez-vous ?

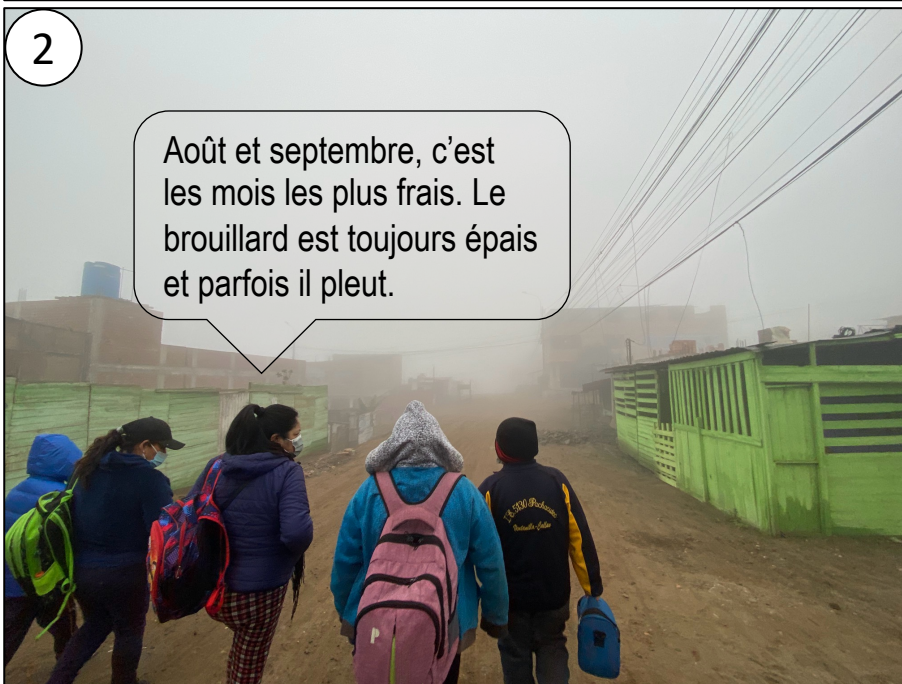
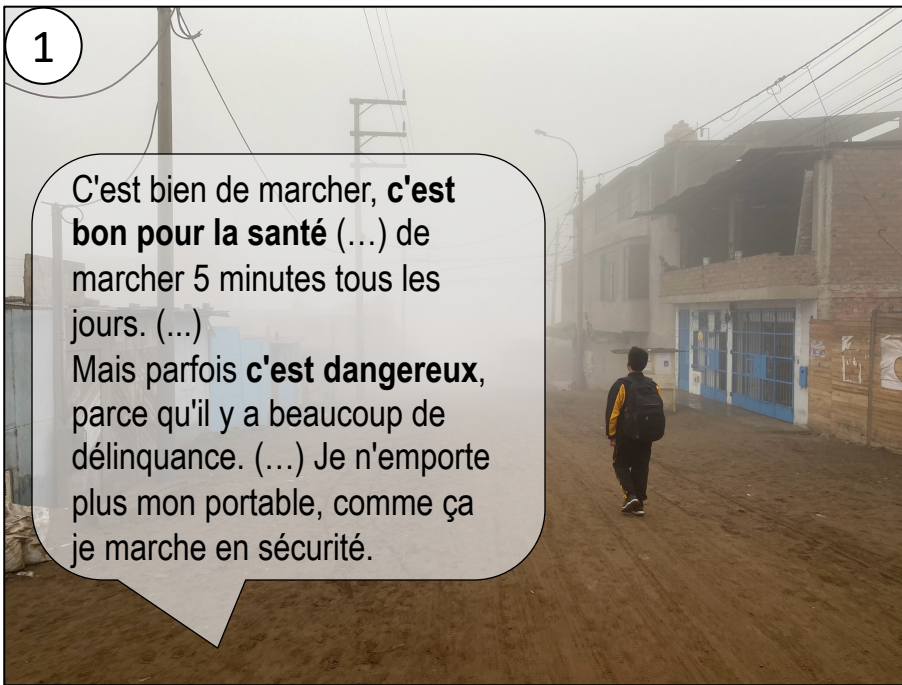
Au collège. En exagérant, je dirais que je mets 20 minutes [à pied]. C'est à 3 ou 4 rues de chez moi. (...)

Vous êtes enseignante ?

Non, j'accompagne mon fils au collège, il est en quatrième année de primaire.

C'est principalement ça votre routine ?

Oui. Et de là, je vais au marché. J'y vais plutôt en transport (*movilidad*), parce que c'est assez loin. Parfois, j'y vais à pied et je reviens aussi à pied. Ensuite je cuisine... Le marché c'est quand même loin, genre une demi-heure [à pied].



Accompagner les enfants à l'école : la marche comme connecteur logique

L'accompagnement des enfants à l'école est réalisé à pied et donne lieu à des déplacements collectifs.

Ici, on remarque le revêtement de la route et le brouillard, facteurs d'insécurité mentionnés par Joana.

Toutefois, le groupe se déplace au milieu de la route : par habitude, Joana sait que très peu de motos passent par ces rues. Le bruit de ces véhicules peut d'ailleurs s'entendre de loin.

4

Un coup le bus (carro) ne passe pas, un coup il est plein... Avant toute chose, **il faut faire des économies.** (...) Bon le bus c'est pratique aussi, parce qu'on se déplace plus rapidement. Mais quand je n'ai pas assez, je marche, aller-retour.

5

[Je passe] par cette rue parallèle à l'avenue principale. (...) Je marche dans cette rue parce qu'il y a **toujours du monde.**



Se rendre au marché en revenant sur ses pas : préférer la marche au bus.

Une route jugée plus sûre est choisie par Joana. Elle trouve que l'ambiance y est agréable, on croise des enfants, et le trafic y est très faible.

Le marché n'est pas le plus proche de chez Joana, mais les prix y sont plus bas qu'ailleurs. La contrainte économique est importante selon les temporalités. Joana cherche à économiser sur sa mobilité, et la marche, gratuite, la soulage selon les moments, et lui évite d'attendre le bus.



6

Je vais prendre mon poulet ici. Et des légumes.



7

Aujourd'hui je rentre en moto. (...) La course est à 3 S.



Le marché et le retour

Joana coupe par un terrain vague pour arriver plus vite au marché et éviter les trottoirs encombrés à l'approche de cette zone commerciale.

On passe alors d'une ambiance silencieuse à l'animation des rues commerçantes. L'entrée du marché couvert enferme les sonorités, et un brouhaha s'installe. Joana se faufile facilement entre les clients, profitant d'une affluence modérée le matin.

Dans l'entretien, Joana justifie la mototaxi par le fait de se déplacer plus vite.

Des mobilités vraiment durables ?

- La durabilité n'est jamais avancée comme un argument de choix modal, mais elle est justifiée a posteriori dans les discours (Vincent-Geslin, 2014)
- Des surprises : les modes actifs sont appréciés, malgré des conditions difficiles
- Des expériences qui varient selon la pratique et la personne, mais aussi selon la zone d'enquête
- Les enjeux d'accessibilité au cœur de la caractérisation des expériences de déplacement à pied et à vélo
- La complémentarité des questionnaires/entretiens/parcours :
 - Diversité des modalités du vélo et de la marche (motif, distance, fréquence, durée, etc.)
 - Diversité des usages et stratégies (alternance des modes selon le lieu, l'horaire, trajets accompagnés, etc.)
- Quelques limites :
 - Pas d'entretien/parcours vélo à Lima
 - Vélo enquêté uniquement à El Rincón et El Porvenir à Bogotá : là où se concentrent les cyclistes