



Sur la pointe des pieds : la lente émergence de la marche dans les politiques d'aménagement à Bogotá et Lima

4^{ème} RFTM

ST – 6. Evolutions des systèmes de transport et des mobilités quotidiennes dans les villes des Suds
9 juin 2022



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA



Arthur Ducasse

Université Rennes 2, UMR 6590 ESO, <https://perso.univ-rennes2.fr/arthur.ducasse>

Universidad Nacional de Colombia

Programme ANR Modural <https://modural.hypotheses.org/>



❑ Thèse de géographie (2021-2024)

Marcher dans les villes andines : enjeu de développement urbain durable et d'équité sociale à Bogotá et Lima

❑ Programme ANR Modural (2020-2023)

Les pratiques de mobilité durable dans les métropoles d'Amérique latine : étude comparative de Bogotá et Lima porté par Vincent Gouëset et Florent Demoraes



PUCP





Définir la marche.

- Un acte fonctionnel, pour se déplacer.
 - Une pratique sociale, pour interagir avec autrui.
 - Un contact direct avec l'environnement.
 - Une démarche corporelle.
-
- ❖ C'est un mode décarboné, facile à maîtriser, gratuit, et *a priori* bon pour la santé.
 - ❖ Lima et Bogotá sont deux métropoles congestionnées, ségrégées et polluées, où la mobilité est difficile.
 - ❖ En même temps, ces deux villes cherchent à répondre aux exigences internationales de développement urbain durable qui font la part belle au vélo et à la marche.

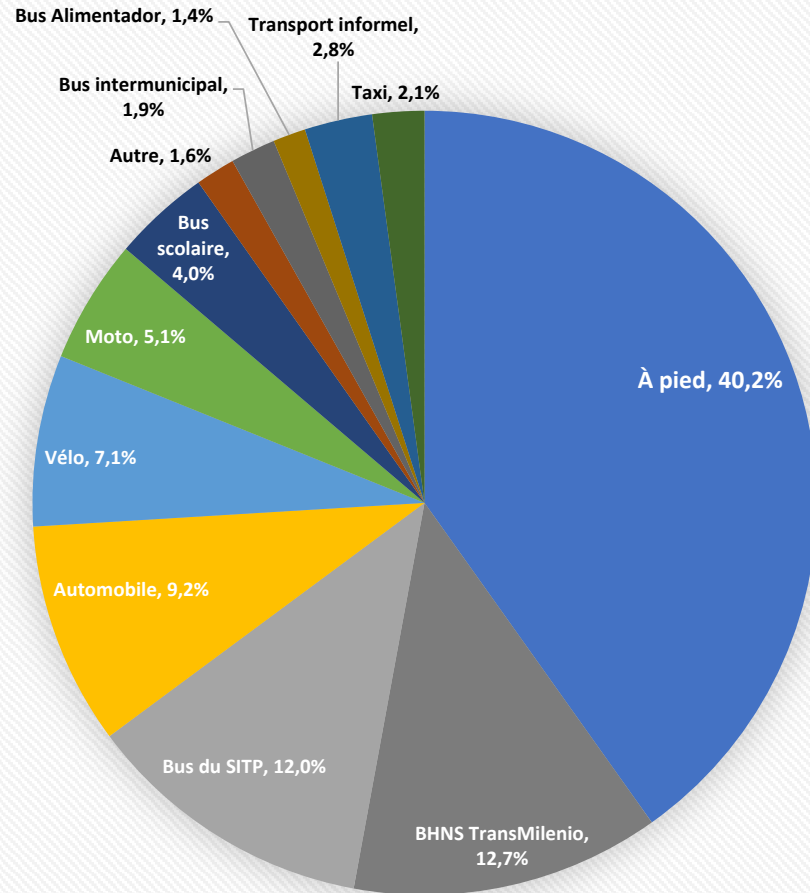
→ La marche étant un mode répondant particulièrement bien aux exigences de durabilité urbaine, quelles sont les politiques qui sont effectivement tournées vers elles, et quels sont les obstacles à sa priorisation ?

1. Contextes : la marche omniprésente mais des infrastructures fragmentées
2. La prise en compte en pointillés de la marche à Lima, entre discontinuité des infrastructures et fragmentation des compétences
3. Vers une prise en compte de la marche dans les politiques d'aménagement à Bogotá
4. Les limites du développement de la mobilité pédestre à Bogotá

1. Contextes : la marche omniprésente mais des infrastructures fragmentées
2. La prise en compte en pointillés de la marche à Lima, entre discontinuité des infrastructures et fragmentation des compétences
3. Vers une prise en compte de la marche dans les politiques d'aménagement à Bogotá
4. Les limites du développement de la mobilité pédestre à Bogotá

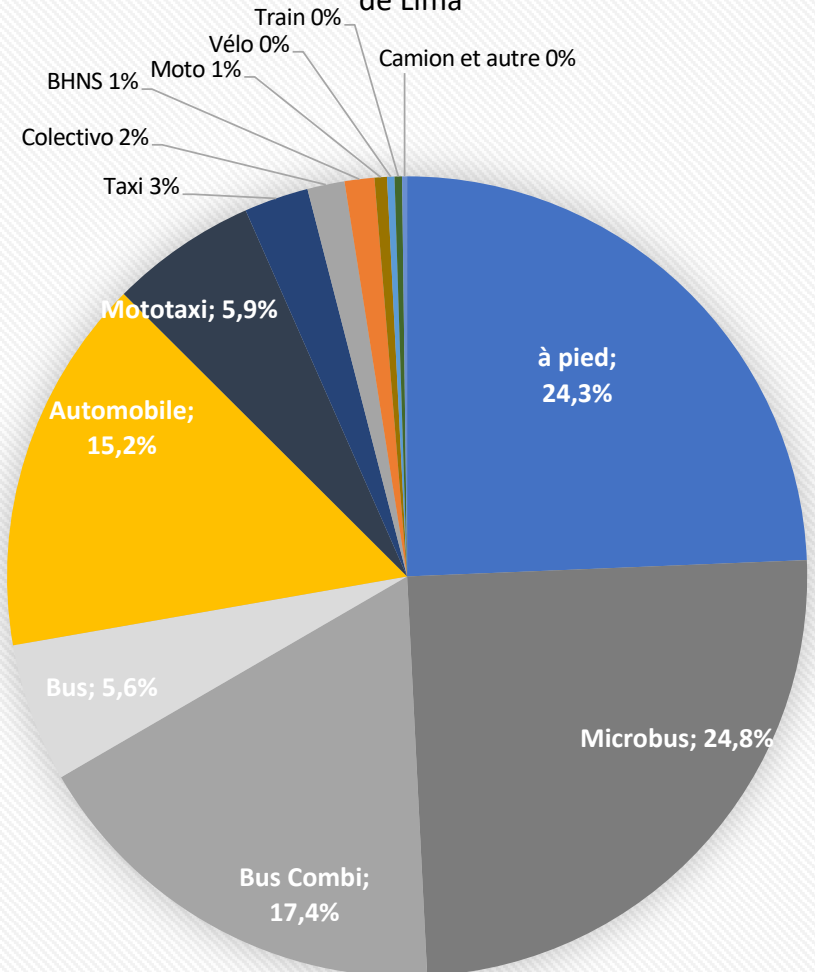
Les marcheurs omniprésents...

Distribution des trajets effectués selon le mode principal, pondérée par la fréquence hebdomadaire à Bogotá (Steer et



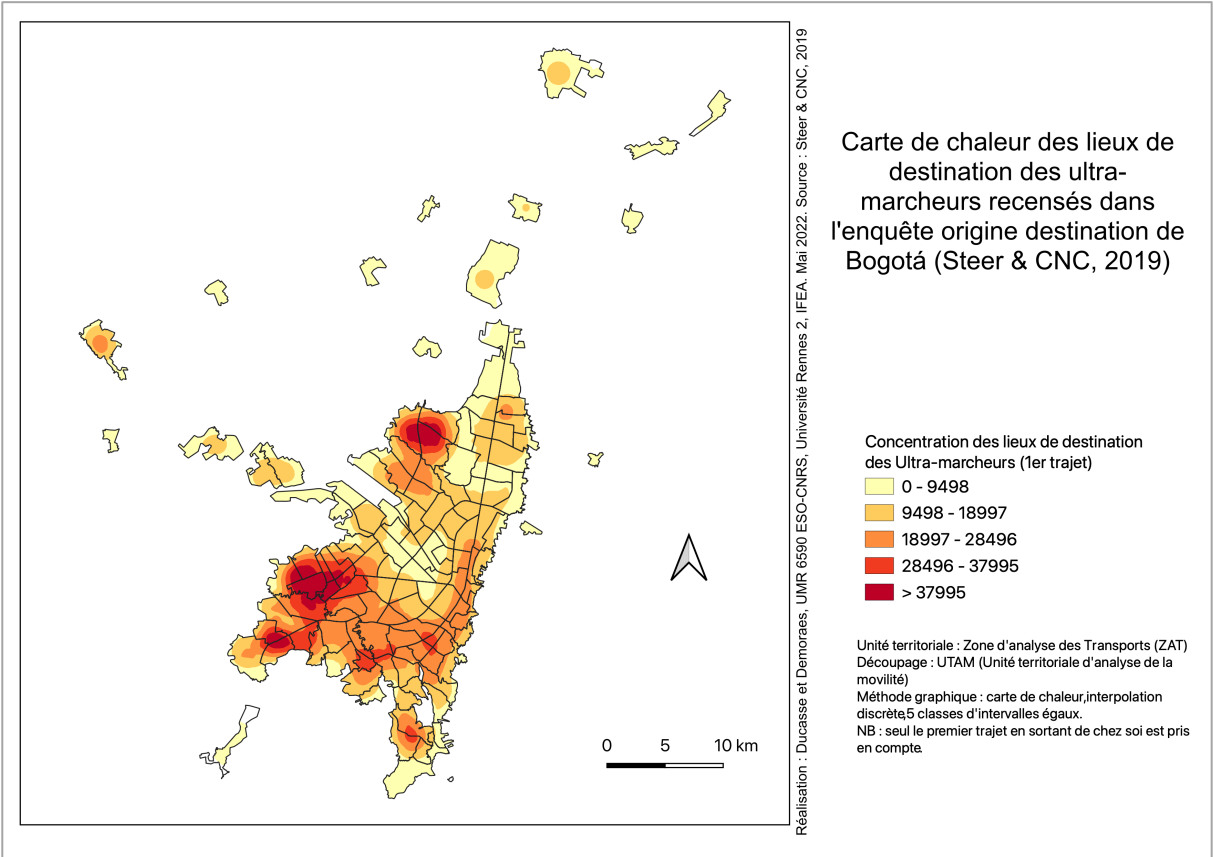
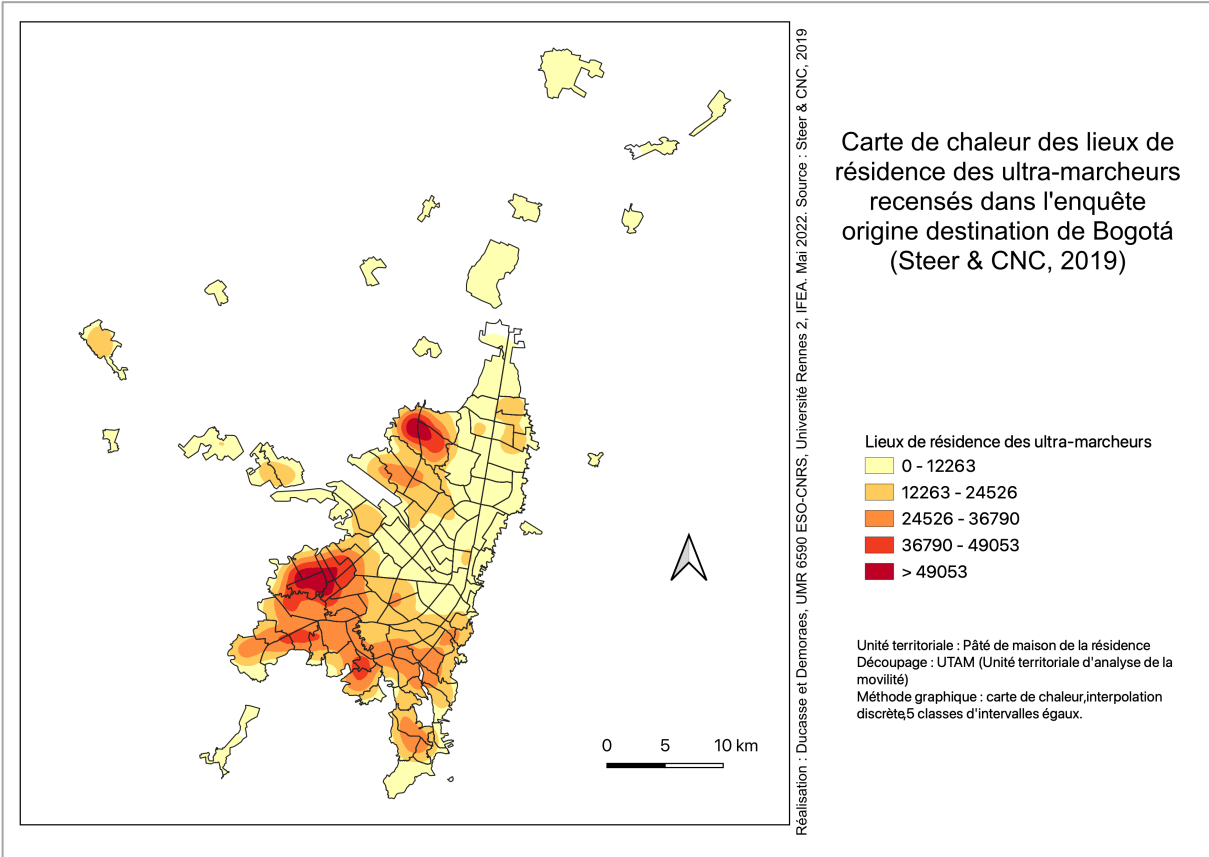
Source : Steer & CNC, 2019
Réalisation : AD, 23/05/2022

Distribution du nombre de trajets quotidien par mode de déplacement principal l'enquête JICA de 2012, dans la ville de Lima



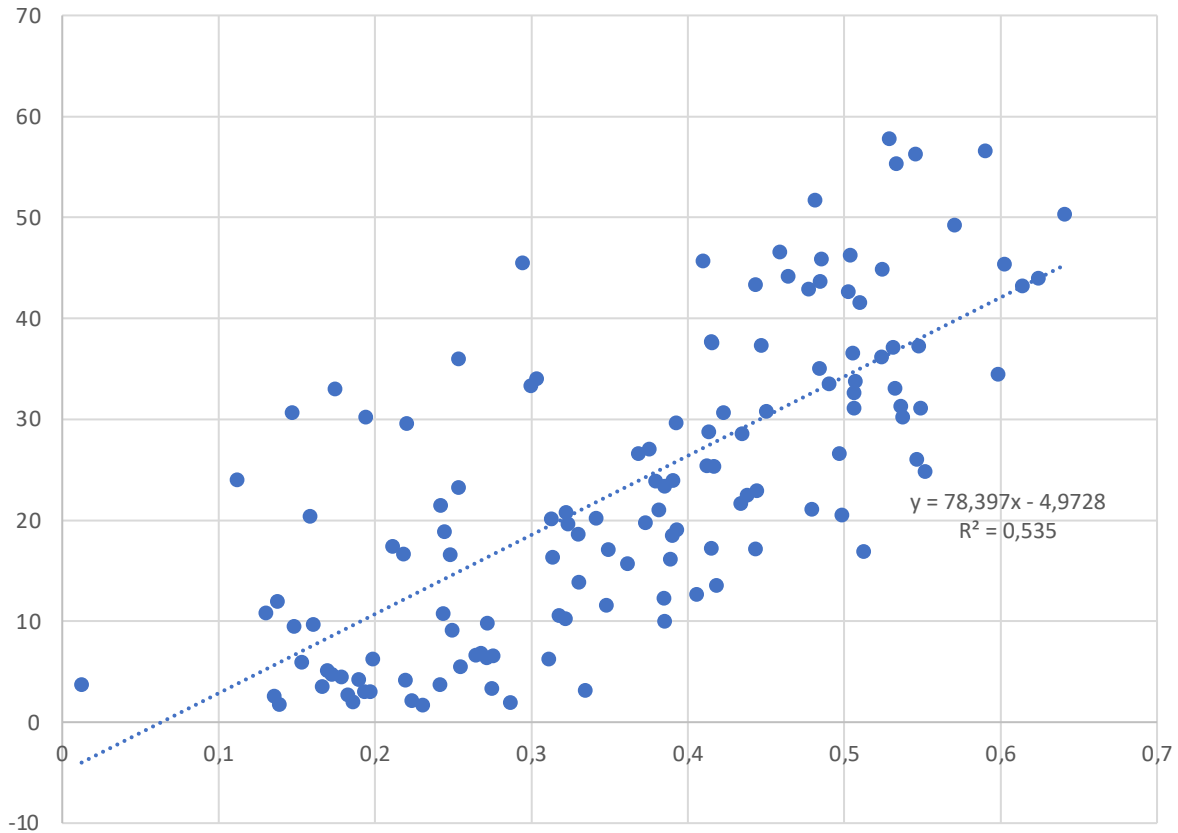
Source : MTC, 2013
Réalisation : AD, 23/05/2022

Omniprésent·e·s en périphérie populaire...

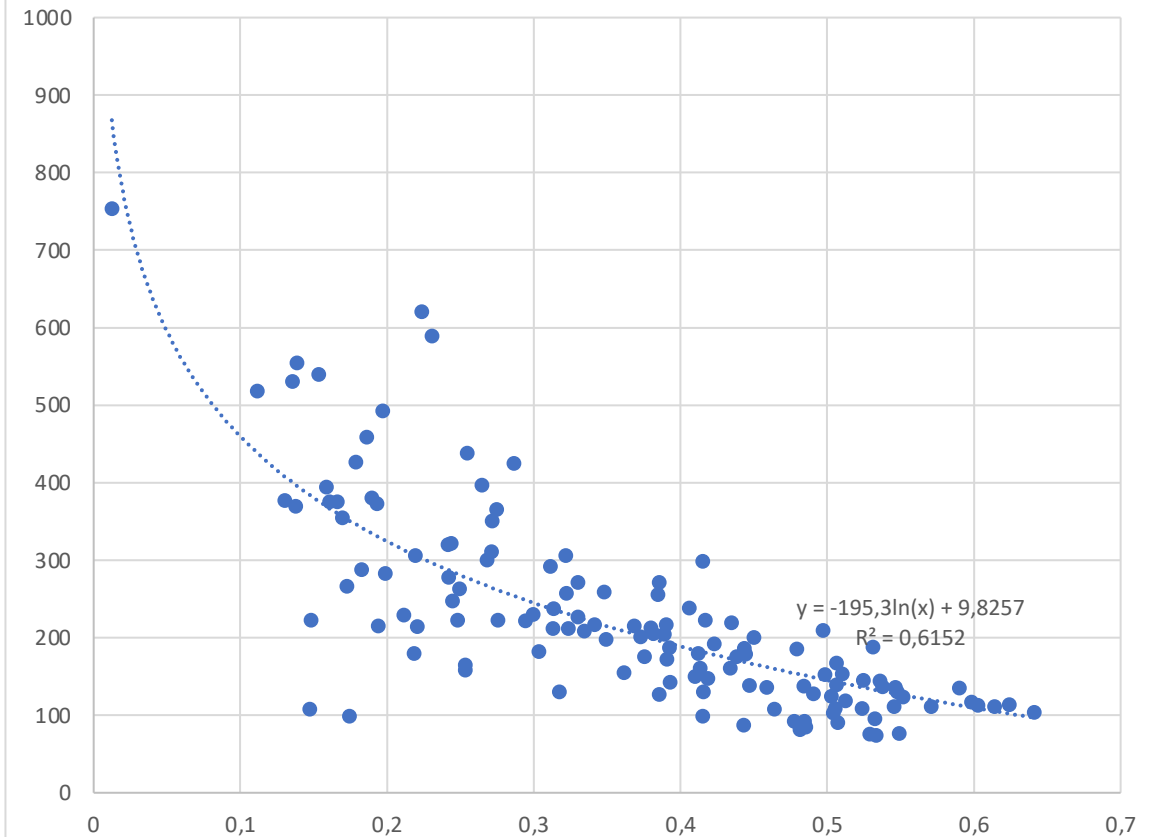


Omniprésent·e·s en périphérie populaire...

Corrélation entre la part des ménages ayant des conditions de vie et de mobilité difficile (ICS 1 & 2) et la part modale de la marche, par UTAM (un point = un UTAM)



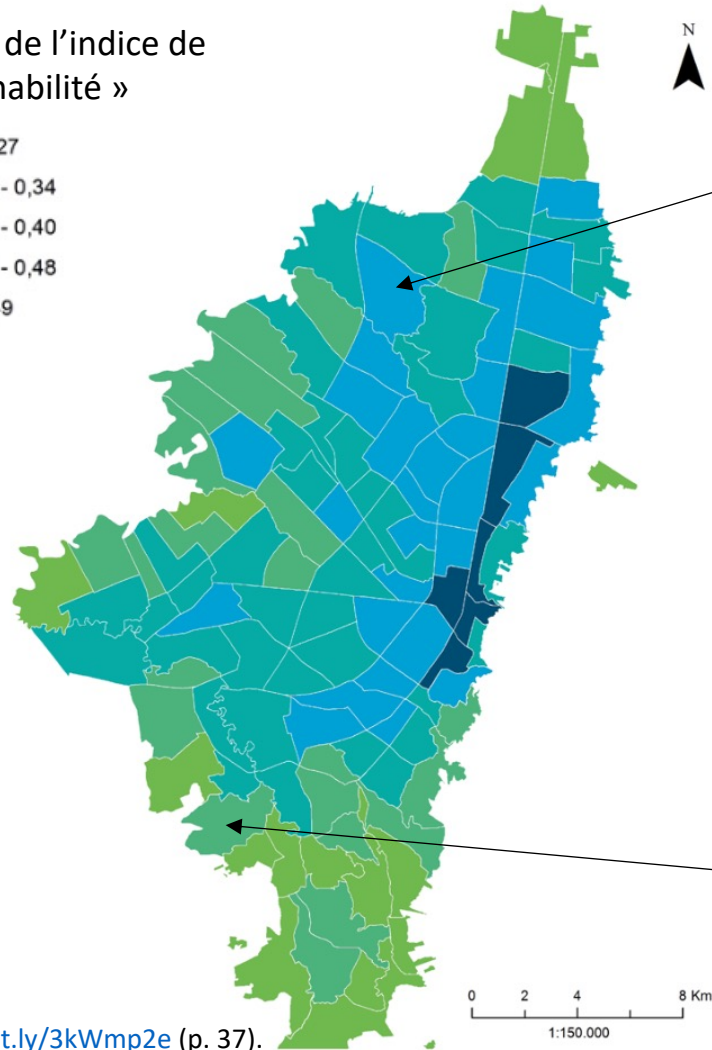
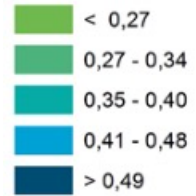
Corrélation entre le taux de motorization pour 1000 habitants et la part modale de la marche, par UTAM (un point = un UTAM)



Demoraes et Ducasse, mai 2022. Source : Steer & CNC, 2019

Dans les espaces les moins faciles à parcourir

Valeurs de l'indice de « marchabilité »

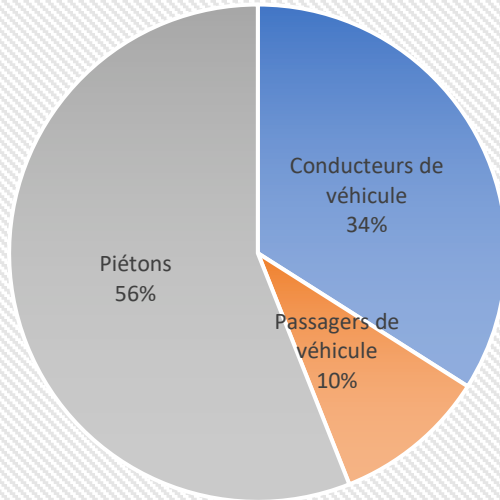


Source : DADEP, 2020 <https://bit.ly/3kWmp2e> (p. 37).

Note : L'indice de marchabilité de la DADEP est compris entre 0 et 1, 0 correspondant au pire niveau de marchabilité possible.

Des marcheurs-vulnérables

Décès de la route selon condition, dans la province de Lima en 2021 (ONSV, 2021)



À gauche : Quartier Villa María del Triunfo, périphérie sud de Lima (Ducasse, 2022)

À droite, en haut : Lima (Robert, ANR Modural, 2020)

En bas : Quartier Pachacutec, district de Ventanilla, périphérie nord de Lima (Ducasse, 2022)

1. Contextes : la marche omniprésente mais des infrastructures fragmentées
2. La prise en compte en pointillés de la marche à Lima, entre discontinuité des infrastructures et fragmentation des compétences
3. Vers une prise en compte de la marche dans les politiques d'aménagement à Bogotá
4. Les limites du développement de la mobilité pédestre à Bogotá

À Lima, la discontinuité des infrastructures, mais des piétonnalisations ciblées



11/2017, Chorrillos, Lima, Lara, El Comercio.



03/2022, San Isidro, Lima, Ducasse.



2021, Independencia, Lima, Román García.

À Lima, la discontinuité des infrastructures, mais des piétonnalisations ciblées

- Le centre historique fait l'objet d'une piétonnisation progressive afin d'en valoriser le patrimoine.

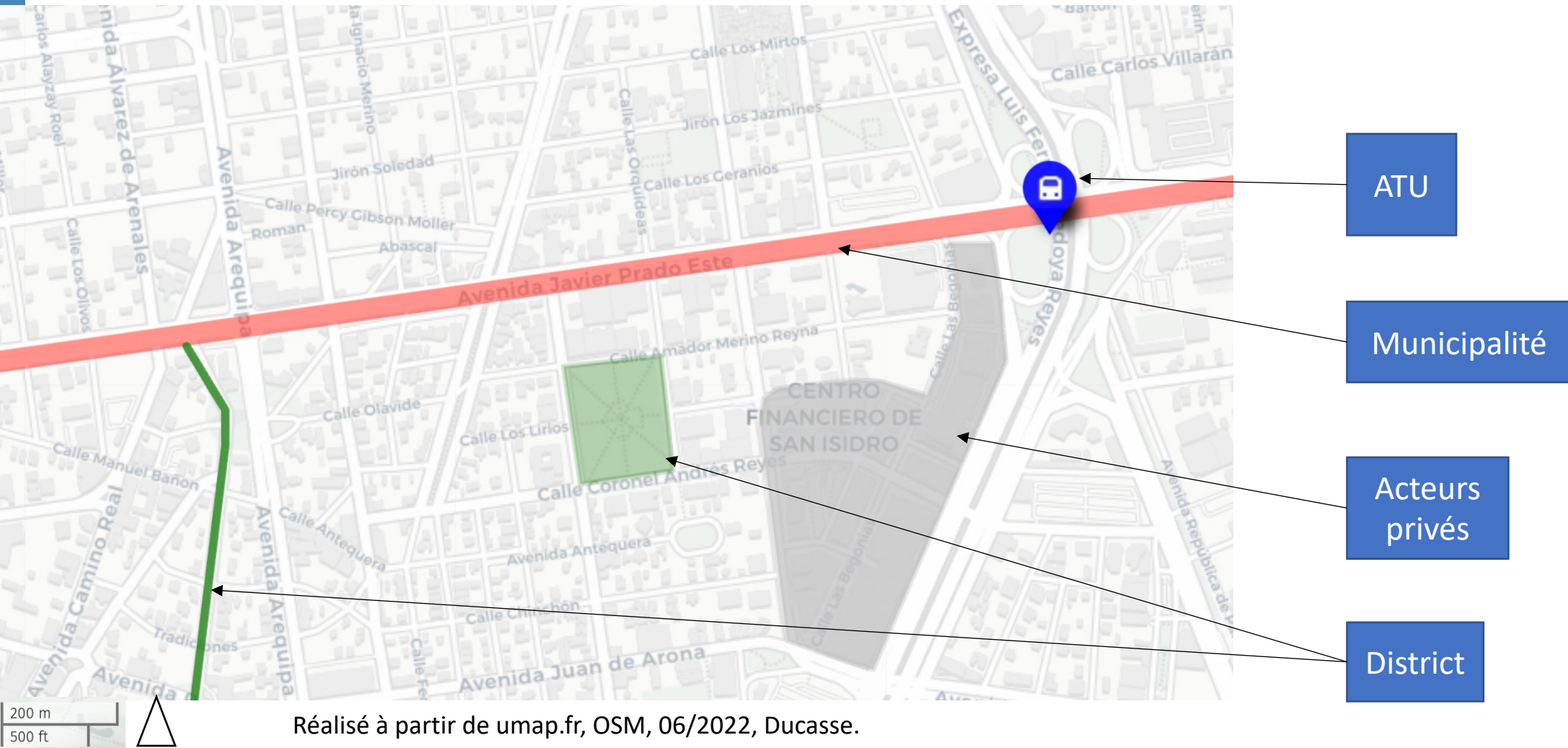


03/2022, Barranco, Lima, Ducasse.



03/2022, « centro histórico », Lima, Ducasse.

À Lima, la fragmentation des compétences d'aménagement



1. Contextes : la marche omniprésente mais des infrastructures fragmentées
2. La prise en compte en pointillés de la marche à Lima, entre discontinuité des infrastructures et fragmentation des compétences
3. Vers une prise en compte de la marche dans les politiques d'aménagement à Bogotá
4. Les limites du développement de la mobilité pédestre à Bogotá

À Bogotá, des initiatives qui tentent d'inclure les piétons dans les espaces publics

- Dans les années 1990 : L'adoption du concept de « calle completa » et les tentatives de réglementation des espaces publics
- De la piétonnisation de la Séptima (2012) aux corridors verts (2021) : des initiatives emblématiques en faveur des piétons

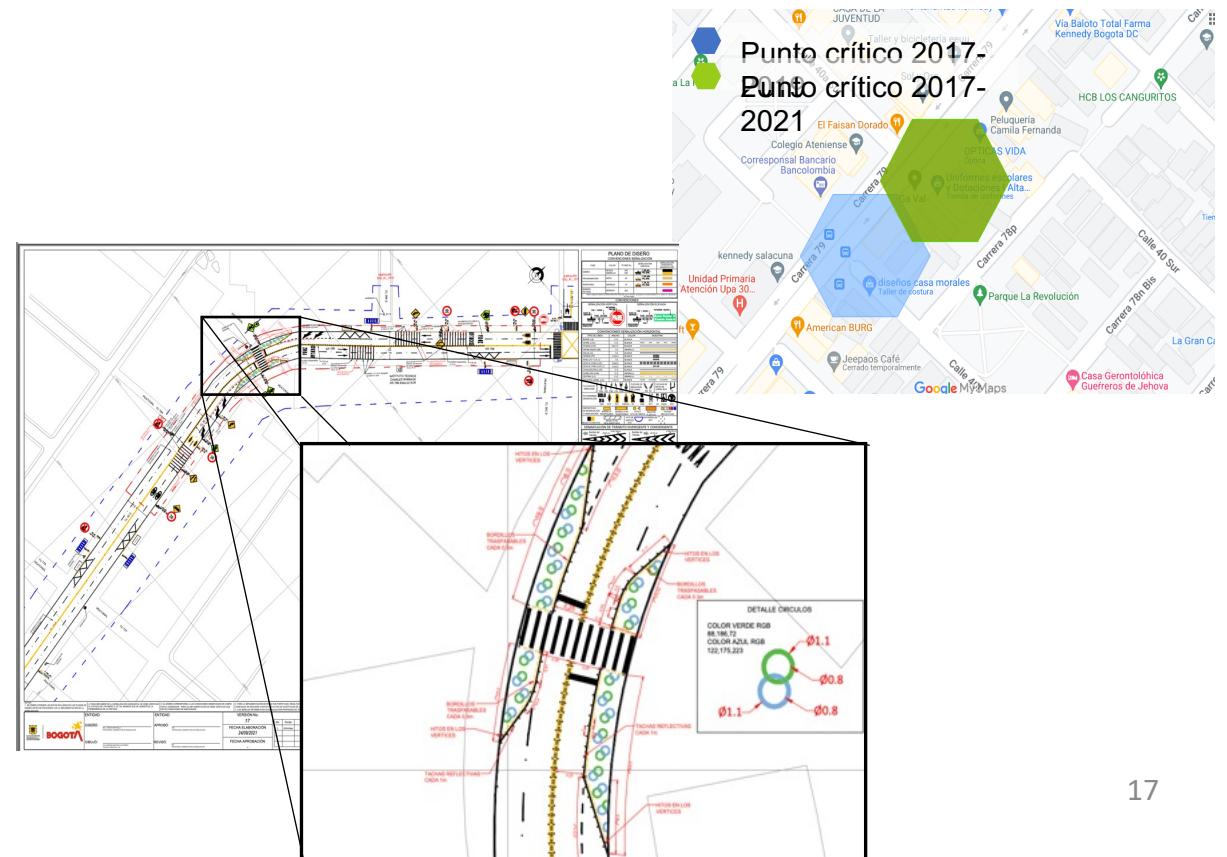


À Bogotá, la Vision Zéro comme porte d'entrée de la marche dans les politiques d'aménagement

- Depuis la seconde administration de Peñalosa (2016-2019), l'adoption de la Vision Zéro en matière de sécurité routière.
- La restructuration de la question piétonne autour de la sécurité routière : entre projets de récupération de l'espace public et urbanisme tactique



05/2022, Projet Plazoletas Quinta Camacho, Bogotá, Ducasse.

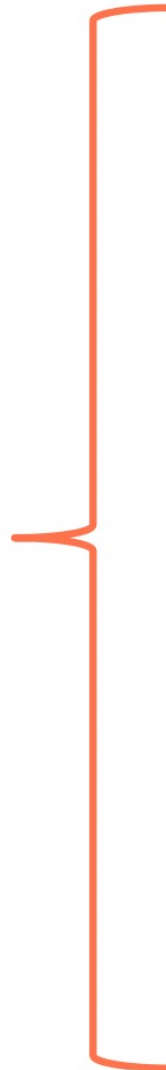


À Bogotá, la Vision Zéro comme porte d'entrée de la marche dans les politiques d'aménagement

- Un projet de culture urbaine : *Niñas y niños primeros* et le pédibus de *Ciempies*



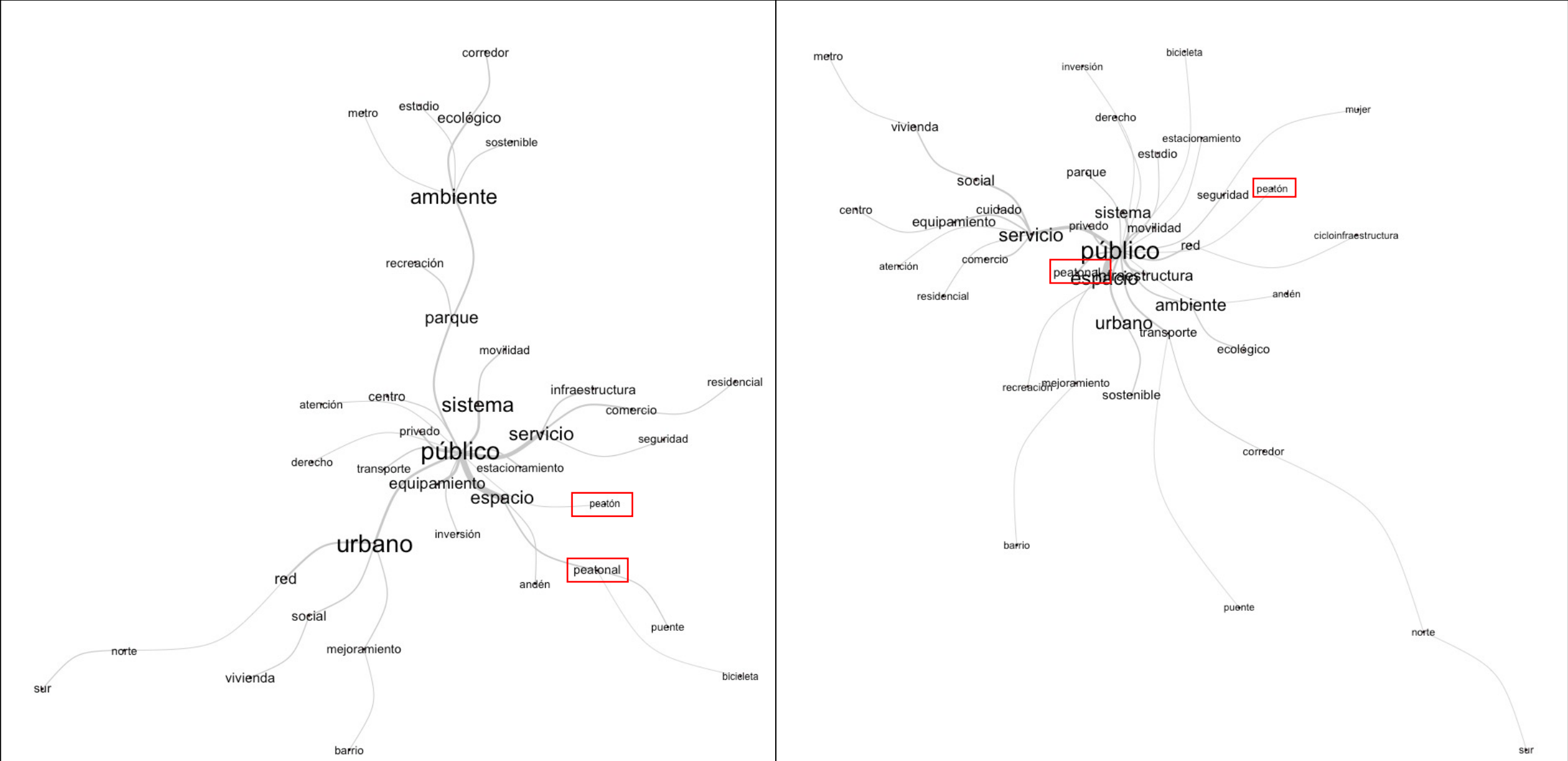
À Bogotá, le rôle des acteurs privés dans le développement de la mobilité pédestre



Documents communiqués par Bloomberg Philanthropies et GDCI-NACTO, produits en 2019 par Bloomberg Philanthropies et Alcaldía Mayor de Bogotá.

1. Contextes : la marche omniprésente mais des infrastructures fragmentées
2. La prise en compte en pointillés de la marche à Lima, entre discontinuité des infrastructures et fragmentation des compétences
3. Vers une prise en compte de la marche dans les politiques d'aménagement à Bogotá
4. Les limites du développement de la mobilité pédestre à Bogotá

À Bogotá, un discours sur la mobilité qui peine à passer du piéton à la marche



Graphe des similarités – POT de 2004 et de 2021, Ducasse, 2022

À Bogotá, un discours sur la mobilité qui peine à passer du piéton à la marche



À Bogotá, un manque de connaissance sur la marche et les marcheuses

- L'enquête origine destination de 2019 prend en compte tous les déplacements à pied supérieurs à 3 minutes → choc des 40% de part modale
- Les acteurs de l'aménagement reconnaissent un manque de données et de connaissances sur le sujet.
- Le problème de la mesure de l'efficacité des infrastructures de marche.



Quelques références bibliographique

Florent Demoraes, Vincent Gouëset, Carlos Moreno Luna. « Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Bogotá, con base en la Encuesta de Movilidad de Bogotá 2019 – Un panorama en mapas. » UMR ESO, *Espaces et Sociétés*; Institut Français d'Etudes Andines; Universidad Piloto de Colombia. 2020. <hal-02887070>

Florent Demoraes, Jérémy Robert, Pablo Vega Centeno, Omar Pereyra, Vincent Gouëset. « Características de la movilidad diaria en el Área Metropolitana de Lima y Callao, con base en la Encuesta de viaje personal en hogares de 2012 – Un panorama en mapas » UMR ESO, *Espaces et Sociétés*; Institut Français d'Etudes Andines; Pontificia Universidad Católica del Perú. 2020 <hal-02948655>

Fiori Sandra, Thomas Rachel, « Être piéton à Salvador de Bahia et Caracas : une proximité fragilisée ? », Rivalet Emmanuel, Diaz Olivera Lourdes, *Géo-Regards : Modes de vie de proximité dans les villes contemporaines*, n°6, 2013, 83-96

Fundación TRANSITEMOS – Dextre J-C., Avellaneda P., (2014), *Hacia una Ciudad para las Personas*, Lima, Perú.

Vincent Gouëset, Florent Demoraes, Oscar Figueroa, Guillaume Le Roux, Silvana Zioni. *Parcourir la métropole. Pratiques de mobilité quotidienne et inégalités socio-territoriales à Bogotá, Santiago du Chili et São Paulo*. Françoise Dureau, Thierry Lulle, Sylvain Souchaud et Yasna Contreras, *Mobilités et changement urbain Bogotá, Santiago et São Paulo*, Presses Universitaires de Rennes, Chapitre 8 - pp. 265-302, 2014, *Espaces et Territoires*, 978-2-7535-3561-9. hal-01280508v1

Gutiérrez-López Julián, Caballero-Pérez Yolanda, Escamilla-Triana Rubén, "Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá", *Revista de Arquitectura*, Bogotá, vol. 21 n°1, janvier-juillet, 2019, p. 8-20

Meissonier (Joël), Vincent (Stéphanie), Rabaud (Mathieu), Kaufmann (Vincent), (dir), *Connaissance des mobilités : hybridation des méthodes, diversification des sources*. Bron : CEREMA, 2020, Coll Rapports de recherche et rapports techniques

Metzger Pascale, Gluski Pauline, Robert Jérémy, Sierra Alexis, 2014, *Atlas problématique d'une métropole vulnérable. Inégalités urbaines à Lima Callao*, Publication du programme de recherche PACIVUR LIMA, IRD-PRODIG.

Moscoso (Marina), Ome (Laura), Rincón (Maryfely), Aguirre (Kennia), Sánchez (Carlos Felipe), Lleras (Natalia), Patiño (Marcela), *Género y movilidad activa: acciones para no dejar a nadie atrás en Colombia*, Bogotá, 2021

Pérez López R., « Quand le piéton défie la ville : traverser la chaussée à Mexico », *Environnement Urbain / Urban Environment* [En ligne], Volume 9, 2015, consulté le 09 janvier 2020, URL : <http://journals.openedition.org/eue/538>

Pooley (Colin) (dir), Jones (Tim), Tight (Miles), Horton (Dave), Scheldman (Griet), Mullen (Caroline), Jopson (Ann), Strano (Emanuele), *Promoting walking and cycling. New perspectives on sustainable travel*, Bristol, Policy Press, 2013, 210 pages

Quiñones, L. M., Pardo, C., Moscoso, M., Sánchez, C. F., López, J. S., & López, J. (2017), *Caminar en Bogotá: Las cuentas 2017*. Bogotá: Despacio. Recuperado de www.despacio.org/hacemos

Raulin, F., Lord, S. & Negron-Poblete, P. (2016). « Évaluation de la marchabilité de trois environnements urbains de la région métropolitaine montréalaise à partir de l'outil MAPPA ». [VertigO] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, 16 (2).

Robert (Jérémy), Gouëset (Vincent), Demoraes (Florent), Ñiquen (Jimena), Sáenz (Hernando), Pereyra (Omar), Rodríguez (Daniela), "Les mobilités quotidiennes bouleversées par la crise sanitaire : témoignages de la situation vécue par les habitants de Bogotá et Lima », *Forum Vie Mobile*, 30/09/2021.

Zunino S. (Dhan), Giucci (Guillermo), Jirón (Paola) et al., *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, éd. Biblos, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2018, 380 pages.