

La marche, un impensé des politiques publiques et un révélateur des inégalités socio-spatiales à Bogotá et Lima.

Cette présentation s'inscrit dans le cadre de ma thèse qui a démarré le 1^{er} septembre 2021 sur le thème de *la marche comme enjeu de développement urbain durable et d'équité sociale à Bogotá et Lima*, sous la co-direction de Vincent Gouëset et Florent Demoraes, à l'université Rennes 2.

Elle s'inscrit dans le cadre du Programme ANR Modural, qui porte sur *Les pratiques de mobilité durable* dans ces deux métropoles.

1. PROBLEMATIQUE GENERALE

Les mobilités quotidiennes apparaissent aujourd'hui comme un enjeu majeur dans les recherches sur la durabilité urbaine, surtout pour des métropoles comme Bogotá ou Lima, peuplées de 9 millions d'habitants, où les conditions de circulation sont très difficiles, avec des niveaux élevés de pollution et de congestion des transports.

Ces difficultés pénalisent en particulier les classes populaires, souvent condamnées à résider dans des périphéries éloignées, loin des emplois et des services. Elles disposent rarement d'une voiture et sont dépendantes des transports collectifs, dont l'offre et la qualité sont médiocres.

Dans ce contexte, les mobilités actives ou « douces » -principalement le vélo et la marche- représentent un enjeu considérable, décuplé aujourd'hui dans le contexte de la pandémie de covid-19, qui a frappé durement les transports collectifs.

La marche, qui nous intéresse ici, se trouve dans une situation tout-à-fait paradoxale : c'est la manière la plus courante de circuler en ville, mais c'est aussi un mode de déplacement délaissé par les pouvoirs publics et très peu étudié, contrairement au vélo, qui a suscité une attention croissante au cours des dernières années, en particulier depuis le début de la crise du covid-19.

Certes, la ville de Bogotá a décrété 2021 « année du piéton »¹, mais les réalisations concrètes se font attendre et les conditions de circulation des piétons dans cette ville y sont mauvaises. Ainsi, les statistiques de sécurité routière montrent qu'en 2019, il mourrait un piéton toutes les 37 heures dans un accident de la route².

De son côté, Lima était considérée par l'OMS comme la ville la plus dangereuse au monde pour les piétons en 2009, avec près de 80% des décès de la route pour cette catégorie³. Plus récemment, dans l'enquête d'opinion *Lima Cómo Vamos?* de 2018, seuls 6% des Liméniens trouvaient que les piétons étaient en sécurité face au trafic automobile⁴.

¹ <https://www.eltiempo.com/bogota/2021-sera-el-ano-del-peaton-en-bogota-583529>

² *Ibidem*.

³ Organisation Mondiale de la Santé, *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir*, Genève, 2009, en ligne (<https://bit.ly/2Vj0FmE>); Flórez Mazzini Alfonso, 2016, « Hacia una ciudad para las personas, reduciendo las brechas para usuarios vulnerables en Perú », *Carreteras – Revista Técnica de la asociación española de la carretera*, n°209, sept-oct 2016, p. 43-53.

⁴ <http://www.limacomovamos.org/cm/wp-content/uploads/2018/12/EncuestaLimaComoVamos2018.pdf>, p.22

Aussi, en dépit des discours portés par les pouvoirs publics, la marche n'était pas considérée, jusqu'à très récemment, comme un mode de déplacement alternatif crédible par les urbanistes et les municipalités, et ce malgré le fait que les piétons sont très nombreux et très vulnérables dans les métropoles andines.

C'est d'autant plus paradoxal qu'en référence au paradigme de la ville durable, la marche est un mode exemplaire en tout point : bonne pour la santé, quasiment gratuite, non-polluante, elle est également à la portée du plus grand nombre⁵.

2. LA MARCHÉ, GRANDE OUBLIÉE DES POLITIQUES PUBLIQUES

À Bogotá comme à Lima, les enquêtes de mobilité⁶ et les enquêtes d'opinion⁷ pointent la marche comme l'un des modes principaux de déplacement. Longtemps considérée comme un mode négligeable dans des villes où les distances parcourues sont de l'ordre de la dizaine de kilomètres, elle a trop souvent pris une place résiduelle dans les enquêtes.

Ainsi à Bogotá, la première grande enquête Origine-Destination de 2005 avait exclu les déplacements à pied de moins de 15 mn, ce qui a eu pour effet de limiter, de façon trompeuse, la part modale de la marche à seulement 15% du total des déplacements⁸. Dans l'enquête de 2019, seuls les déplacements de moins de 3 minutes ont été écartés, ce qui a fait doubler le poids de la marche dans l'ensemble des trajets (à 31%), ce qui en fait le mode de déplacement le plus répandu, devant les transports collectifs.

À Lima, l'enquête JICA de 2012 estimait la part modale de la marche à 26%, en deuxième position après les transports collectifs⁹. Plus récemment, dans un diagnostic publié en février 2021 par la municipalité de Lima¹⁰, la marche ressortait encore une fois comme le principal mode de déplacement, avec 24% des trajets quotidiens.

La marche est donc un mode de déplacement très répandu à Bogotá et Lima. Cela tient notamment à l'une de ses particularités : en plus d'être indispensable au quotidien pour se déplacer dans les espaces de proximité, c'est le mode d'appoint par excellence, qui permet notamment de parcourir le premier ou le dernier kilomètre, en intermodalité avec les autres modes.

Pourtant, il existe très peu d'associations de défense des droits des piétons capables de peser dans le débat public, comme la *Fundación colombiana de peatones*¹¹, la *Fundación Despacio*

⁵ À l'exception de certaines personnes à mobilité réduite [<https://glossaire.handicap.fr/definition-PMR-97>].

⁶ Dernières en date : Enquête de 2019 à Bogotá (<https://urlz.fr/gcXF>) et Enquête JICA de 2012 à Lima (<https://bit.ly/3l5Bm21>).

⁷ <https://bogotacomovamos.org/> et <https://www.limacomovamos.org/>

⁸ Source : Gouëset et al. (2014), en ligne : <https://hal.archives-ouvertes.fr/ESO/hal-01280508v1>

⁹ Source : Robert J., Gouëset V., Demoraes F., Flechas A.L., Moreno Luna C., Moreno M.M., Pardo C.F., Pereyra Cáceres O., Pinzón Rueda J., Prieto G., Sáenz Acosta H., Vega Centeno P., Villar Uribe J.R. (2021: accepté).

"Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis", *Territorios*, N° 45.

¹⁰ Voir *Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima al 2040*, Feb. 2021, <https://bit.ly/3iZoU1m>.

¹¹ <http://www.peatonescolumbia.org>. Cette fondation mène depuis longtemps des campagnes fortes en faveur des piétons et rédige des bulletins thématiques sur la marche et les piétons à un rythme irrégulier.

ou encore la *Fundación Ciudad Humana*¹² pour Bogotá, ou à Lima le mouvement *Peatonos Lima*, surtout actif sur les réseaux sociaux¹³.

Résultat, les investissements à destination des piétons n'ont représenté que 1,1% des dépenses de la municipalité de Bogota entre 2006 et 2016, soit à peine 6% du budget alloué aux infrastructures de mobilité¹⁴, alors même que les conditions de marche dans les périphéries sont déplorables, comme le montre la carte de « l'indice de marchabilité », calculé en 2018 par l'Observatoire de l'espace public de Bogotá¹⁵.

A Lima, les infrastructures piétonnes sont également particulièrement dégradées. Les piétons sont non seulement les plus nombreux à mourir d'accidents de la route, mais ils reçoivent aussi des amendes depuis 2010 en raison de leurs comportements supposés inadaptés ou dangereux¹⁶. Les trottoirs sont pourtant souvent encombrés, et la continuité des infrastructures est défaillante. Un problème aggravé par la fragmentation du pouvoir local, chacune des 50 municipalité de District pouvant décider d'aménager ou non l'espace public en faveur des piétons¹⁷.

3. MARCHER, C'EST FAIRE L'EXPERIENCE DES INEGALITES SOCIO-SPATIALES

A Lima comme à Bogota, l'expérience de la marche est à la fois pénible, en raison des défaillances des infrastructures, et risquée. Mais la marche est également un révélateur des inégalités sociales dans l'espace urbain.

En effet, la pratique de la marche est sélective selon le profil des piétons. Dans la littérature internationale, il apparaît que les enfants et les personnes âgées sont des catégories surreprésentées parmi les piétons¹⁸. Cette tendance est vérifiée dans nos deux villes : à Bogota, 43% des déplacements des enfants sont effectués à pied, et plus de 30% chez les personnes âgées¹⁹.

De la même manière, à Lima, 40% des trajets réalisés à pied, à vélo ou à moto ont pour motif un trajet depuis ou vers l'école²⁰. Les enfants et les personnes âgées sont pourtant deux groupes réputés vulnérables dans l'espace public et face au trafic routier.

Par ailleurs, les piétons sont surreprésentés dans les catégories sociales les moins aisées, qui ont moins facilement accès à un véhicule motorisé. Ainsi, la marche est le mode de

¹² Despacio : <https://www.despacio.org/> et Ciudad Humana, active sur les réseaux sociaux : <https://twitter.com/ciudadhumanaorg>

¹³ Sur Facebook (<https://www.facebook.com/peatoneslima.peatonesperu>) et sur twitter (@peatoneslima).

¹⁴ 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

¹⁵ Source : Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, <https://bit.ly/3kWmp2e> (p. 37).

¹⁶ Des amendes semblables seront adressées aux cyclistes à partir de septembre 2021, comme on peut le lire dans cet article : <https://urlz.fr/gcZw>

¹⁷ Metzger P. et al., 2014, *Atlas problématique d'une métropole vulnérable. Inégalités urbaines à Lima Callao*, Publication du programme de recherche PACIVUR LIMA, IRD-PRODIG.

¹⁸ Ces catégories font l'objet de plusieurs études. On peut citer les travaux de F. Huguenin-Richard sur les enfants, par exemple « La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue », *Enfances, familles, générations*, n°12, printemps 2010, p. 66-87 (<https://bit.ly/2V0AzVF>) ; ou ceux de P. Negron Poblete et S. Lord sur les personnes âgées, par exemple « Les grands ensembles résidentiels adaptés québécois destinés aux aînés. Une exploration de la marchabilité du quartier à l'aide d'un audit urbain », *Norois*, n° 232, 2014, p. 35-52 (<https://bit.ly/3BS05jB>).

¹⁹ Encuesta de Movilidad de Bogotá, 2019.

²⁰ Encuesta JICA, 2012, p. 74

déplacement le plus répandu parmi les habitants des strates 1 à 3 (les plus pauvres) à Bogotá²¹, qui vivent majoritairement dans les périphéries du sud et de l'ouest de la ville. Or, ce sont précisément ces périphéries qui sont les moins marchables et les plus dangereuses pour les piétons. Les groupes de population les plus vulnérables sont donc ceux qui recourent le plus souvent à la marche, alors qu'ils sont moins autonomes dans cet exercice (enfants, personnes âgées), ou qu'ils arpentent des espaces moins propices à ce mode de déplacement (les habitants des périphéries populaires). La marche apparaît alors comme le marqueur d'une vulnérabilité économique et/ou sociale, vulnérabilité qui se trouve redoublée par l'état catastrophique des infrastructures dans les marges urbaines.

4. MARCHER EN CONTEXTE DE PANDEMIE DE COVID-19

Depuis mars 2020, la crise de covid-19 n'a fait que renforcer l'acuité des problématiques suscitées par la marche. Elle invite à une nouvelle gestion des proximités dans l'espace public. Tantôt pointée comme une solution pour contourner les transports en commun encombrés, la marche est également citée comme un problème par les autorités, car elle favorise la densification de certains lieux qui favorise la circulation du virus. C'est le cas des marchés urbains²², ou bien des lieux d'attente, parfois sous-dimensionnés pour accueillir les piétons²³. Là encore, les expériences de la marche sont à lire au prisme de la différenciation socio-spatiale.

Le contexte de crise déclenché par la pandémie a eu d'importantes conséquences sur l'emploi dans les métropoles et a bouleversé les mobilités quotidiennes. Les populations les plus pauvres ont été les plus affectées. Ainsi à Lima, la population avec le niveau d'étude le plus bas a connu la plus grande baisse du taux d'emploi²⁴.

À Bogotá, une étude publiée en 2021 a montré que les populations avec le plus bas niveau de revenu ont vu leur activité cesser ou diminuer plus souvent que les autres, et que la population en télétravail s'est concentrée sur l'axe centre-nord, peuplé en majorité de classes aisées²⁵.

Les catégories de population les plus pauvres, vivant surtout en périphérie, doivent composer avec les espaces publics les moins marchables de la capitale, mais également les plus denses. D'autre part, les travailleurs qui occupent des emplois informels ont souvent été confinés à leur domicile, sans revenu, ou bien obligés de se déplacer dans les transports saturés, au risque de s'exposer au virus²⁶.

Ces transformations économiques ont impacté les (im)mobilités quotidiennes. Bien sûr, les périodes de confinement et le recours au télétravail ont conduit à la diminution des déplacements quotidiens, mais la question du report modal vers les modes actifs se pose à plus long terme.

²¹ A Bogotá les logements sont divisés en 6 strates socio-économiques, qui servent à fixer de façon progressive les tarifs des services domestiques. La strate 1 est la plus pauvre, et la strate 6 est la plus riche.

²² Sur l'exemple des marchés urbains à Lima : Johnatan Vega Slee, « Bombas urbanas en tiempos de covid-19 », publié sur le carnet de recherche de l'Institut français d'études andines : <https://ifea.hypotheses.org/4129>.

²³ Source : <https://sistemas.atu.gob.pe/paraderosCOVID/>

²⁴ Source : <https://urlz.fr/gd8m>

²⁵ Guzman Luis et al., « Covid-19, activity and mobility patterns in Bogotá. Are we ready for a '15-minute city'?', *Travel Behaviour and Society*, Avril 2021, 245-256, p. 250 (<https://bit.ly/3j3zS66>).

²⁶ Gouëset V. et al., « Étudier les mobilités durables dans des villes durablement immobilisées par la covid-19 », *Palimpseste*, n°5, hiver 2021, p. 10-15, (<hal-03005287>).

Ainsi à Bogotá, si les transports en commun ont été largement évités pendant la crise, les niveaux de fréquentation sont revenus à la normale aujourd’hui²⁷. Et même si le recours à la marche a eu tendance à diminuer après les confinements de mars, les plus aisés ont largement opté pour les modes actifs selon une enquête réalisée en mai 2020²⁸. Mais c’est le vélo qui a fait l’objet des plus grandes campagnes de communication de la part des municipalités, à Lima comme à Bogota, avec les « coronapistes » et les dispositifs d’urbanisme tactique²⁹.

Les campagnes de promotion en faveur des modes actifs – principalement le vélo – menées par les municipalités à l’issue du premier confinement de mars 2020, montrent que les autorités craignent un report modal trop prononcé vers les modes motorisés individuels (moto ou automobile). Les projections laissent penser que les Bogotains et les Liméniens devraient davantage avoir recours aux modes actifs³⁰.

L’application de déplacement « moovit » indique par exemple que plus de 40% de ses utilisateurs ont marché plus d’un kilomètre chaque jour à Bogotá et Lima en 2020. Si ce chiffre est stable pour Bogotá, il est en augmentation pour Lima par rapport à 2019³¹. Mais en dépit des campagnes de promotion, les aménagements en faveur de la marche ne semblent pas avoir été suffisamment significatifs. Les freins au report modal persistent dans les enquêtes d’opinion, à l’image du niveau de satisfaction quant à la qualité des espaces publics et du sentiment d’insécurité à Bogotá (respectivement 28% et 81%)³².

CONCLUSION

Enjeu fondamental de durabilité urbaine et d’intégration sociale, la marche est également devenue un enjeu d’ordre sanitaire. Elle permet d’interroger le partage de l’espace public mais également ses qualités, qui ne fournissent pas aujourd’hui des conditions sûres de déplacement pour les habitants des mégapoles andines. La thèse qui s’ouvre permettra d’apporter un éclairage sur une pratique trop peu souvent documentée et dont les bienfaits sont au centre du développement urbain des métropoles.

²⁷ Source : <https://bit.ly/3rDQtBb>

²⁸ Ibidem.

²⁹ Sur ce point, voir par exemple <https://urlz.fr/gdjO> et <https://urlz.fr/gdjM>

³⁰ Voir les enquêtes d’opinion virtuelles sur Bogotá : <https://bit.ly/3f6b100>

³¹ Source : <https://urlz.fr/gdhc>

³² Source : <https://bogotacomovamos.org/encuesta-virtual-mi-voz-mi-ciudad-bogota/>