



"Las políticas de peatonalización y desarrollo de movilidades no motorizadas en las Américas: ¿marketing territorial o justicia social?"

Guénola Capron, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Mexico
guenola.capron@gmail.com

Jérôme Monnet, Université Gustave Eiffel, Paris, jerome.monnet@univ-eiffel.fr

Taller temático

La implementación de políticas de movilidad no motorizada cuestiona el paradigma de la ciudad sostenible, desarrollado en los países del Norte, especialmente en Estados Unidos y Canadá por corrientes como el Nuevo Urbanismo, planificadores urbanos como Speck y ONG como the Project for Public Spaces.

Este paradigma comenzó a adoptarse a principios del siglo XXI en las ciudades del Sur, en particular en los distritos centrales de las grandes ciudades latinoamericanas. Pero aparece sobre todo como una herramienta de marketing territorial en la competencia entre ciudades, con zonas centrales peatonales para atraer inversores, turistas y consumidores solventes. Observamos que los complejos de usos mixtos y acceso restringido valoran la marcha mientras sus habitantes y usuarios están ultra motorizados. También es en los barrios de clase media y alta donde se ubican los servicios de bicicletas compartidas, que requieren una tarjeta bancaria.

Por el contrario, muchas personas no tienen otro medio de transporte que caminar y andar en bicicleta, por razones económicas o por la falta de infraestructura de transporte público. Este es generalmente el caso en las periferias urbanas, olvidadas por las políticas y no integradas en los objetivos de la ciudad sostenible.

¿Cuál es el estado del conocimiento sobre la integración de las problemáticas de justicia social y espacial en el paradigma de la ciudad sostenible en las Américas, de norte a sur? ¿Cómo articulan las políticas de movilidad no motorizada estos diferentes objetivos? ¿Cuáles son los casos en los que la caminata y el ciclismo logran ser tomados en cuenta para mejorar la autonomía social y la inclusión?

Jérôme MONNET, profesor-investigador de la Universidad Gustave Eiffel de l'Ecole d'Urbanisme de París y del Laboratorio Ville Mobilité Transport. Es codirector del grupo "Mobilité Urbaine Pédestre" en el Labex Futurs Urbains, Universidad de París-Est. Su investigación se centra en los usos del espacio público en las grandes metrópolis (París, Ciudad de México, Los Ángeles).

Guénola CAPRON, profesora-investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, SNI 2. Trabaja sobre espacio público, movilidad y seguridad urbana en América Latina, en particular en la Ciudad de México. Coordina un proyecto de investigación sobre aceras en la Ciudad de México y ha dirigido varios trabajos sobre inseguridad en las metrópolis, espacios públicos urbanos, barrios residenciales seguros, vínculos y lugares de movilidad.

"Les politiques de piétonnisation et de développement des mobilités douces dans les Amériques : marketing territorial ou justice sociale?"

Guénola Capron, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Mexico
guenola.capron@gmail.com

Jérôme Monnet, Université Gustave Eiffel, Paris, jerome.monnet@univ-eiffel.fr

Atelier thématique

La mise en œuvre de politiques de mobilité douce questionne le paradigme de la ville durable, élaboré dans les pays du Nord et notamment aux Etats-Unis et au Canada par des courants comme le New Urbanism, des urbanistes comme Speck et des ONG comme Project for Public Spaces.

Ce paradigme a commencé à être adopté au début du XXIème siècle dans les villes du Sud, en particulier dans les quartiers centraux des grandes villes latino-américaines. Mais il apparaît surtout comme un outil de marketing territorial en étant mis en avant dans la compétition entre villes, avec des zones centrales piétonnisées dans le but d'attirer investisseurs, touristes et consommateurs solvables. On y observe que les complexes d'usages multiples et d'accès restreint valorisent la marche alors que leurs habitants et usagers sont ultra-motorisés. C'est aussi dans les quartiers de classes moyennes et supérieures que sont implantés les services de vélo partagé qui nécessitent d'avoir une carte bancaire.

Inversement, de nombreuses populations n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer que la marche et la bicyclette, pour des raisons économiques ou à cause de l'absence d'infrastructures de transport public. C'est généralement le cas dans les périphéries urbaines, oubliées des politiques et non intégrées dans les objectifs de la ville durable. Quel est l'état des connaissances sur l'insertion des problématiques de justice sociale et spatiale dans le paradigme de la ville durable dans les Amériques, du nord au sud ? Comment les politiques de mobilité douce articulent-elles ces différents objectifs ? Quels sont les cas où la marche et le vélo parviennent à être pris en compte pour améliorer l'autonomie et l'inclusion sociales ?

Jérôme MONNET, Professeur de l'Université Gustave Eiffel à l'Ecole d'Urbanisme de Paris et au Laboratoire Ville Mobilité Transport. Il est co-responsable du groupe « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs Urbains, Université Paris-Est. Ses recherches portent sur les usages de l'espace public dans les grandes métropoles (Paris, Mexico, Los Angeles).

Guénola CAPRON, Professeure de l'Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, SNI 2. Elle travaille sur l'espace public, les mobilités et la sécurité urbaine en Amérique latine, en particulier à Mexico. Elle coordonne un projet de recherche sur les trottoirs à Mexico et a dirigé plusieurs ouvrages sur l'insécurité dans les métropoles, l'espace public urbain, les quartiers résidentiels sécurisés, les liens et lieux de la mobilité.