
La mobilité piétonne comme catégorie d'observation: entre construction, déconstruction et adaptation.

Paulina López Gutiérrez

Paris 1 Panthéon – Sorbonne, Ined –
UR12

Un intérêt renouvelé pour le “piéton”



- **Contexte mondial : indicateur de villes « durables »**
 - Environnement et croissance démographique
 - Promotion des mobilités douces (vélo, marche)
- **Contexte latino-américain : indicateur d’inégalités sociales**
 - Agglomérations très étalées
 - Réseau de transport très insuffisant (périphéries)
 - Circulation saturée et pollution.
- **Contexte Mexico : hybride**
 - Volonté d’intégrer le palmarès des villes « durables »
 - Valorisation de la marche dans les discours politiques (centre)
 - Développement de l’offre de transport dans la métropole
 - Conditions marche difficiles (trottoirs, passages piétons, insécurité)

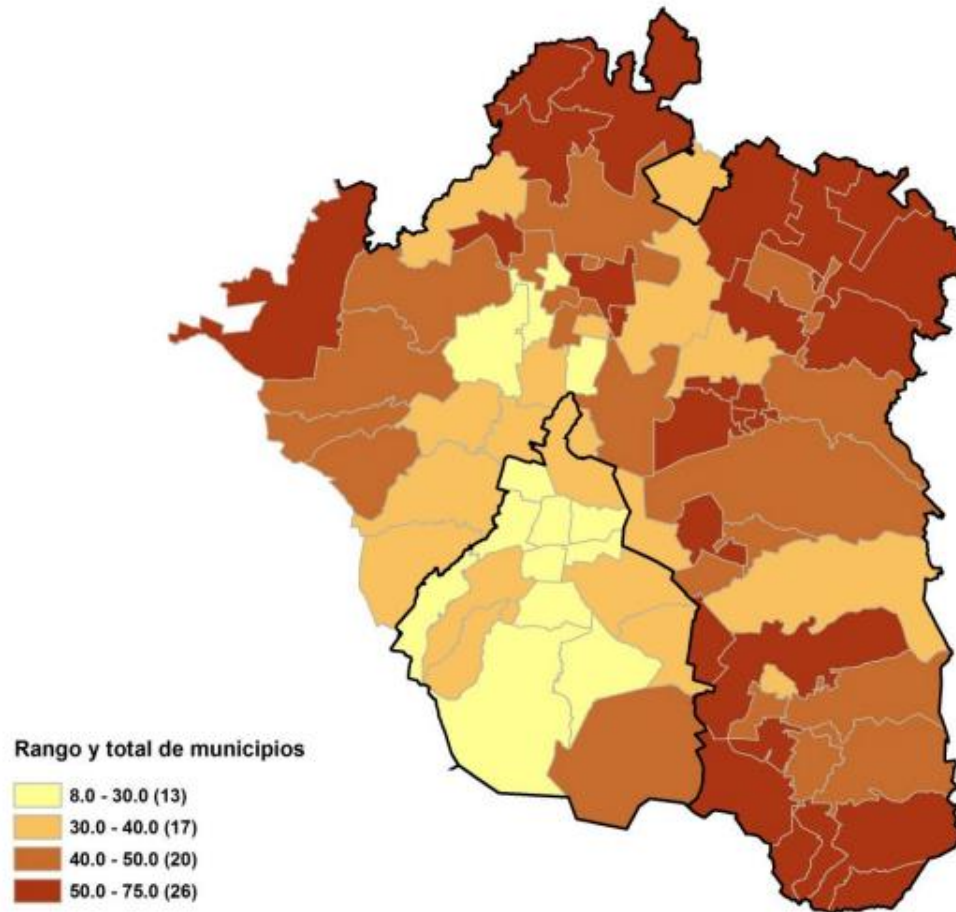
La marche: un objet difficile à mesurer



- Chili : *Encuesta de Origen y Destino de los viajes* (2015, Santiago) → La marche est appréhendée comme un moyen de transport à part entière dans la chaîne de mobilité
- Colombie : *Encuesta Movilidad* (2011, Bogotá) → La marche est aussi considérée comme un moyen de transport à part entière et utilisée par les décideurs comme un moyen de détection des besoins en matière de transport.
- Mexico : *Encuesta Origen - Destino* (2006, Mexico) → La marche n'est pas recueillie

Les déplacements à pied : des inégalités sociales accentuées

Porcentaje de la población en situación de pobreza,
según municipios de la zona metropolitana del Valle de México, 2010



Fuente: estimaciones del CONEVAL, con base en el MCS-ENIGH 2010 y la muestra del Censo de Población y Vivienda 2010.

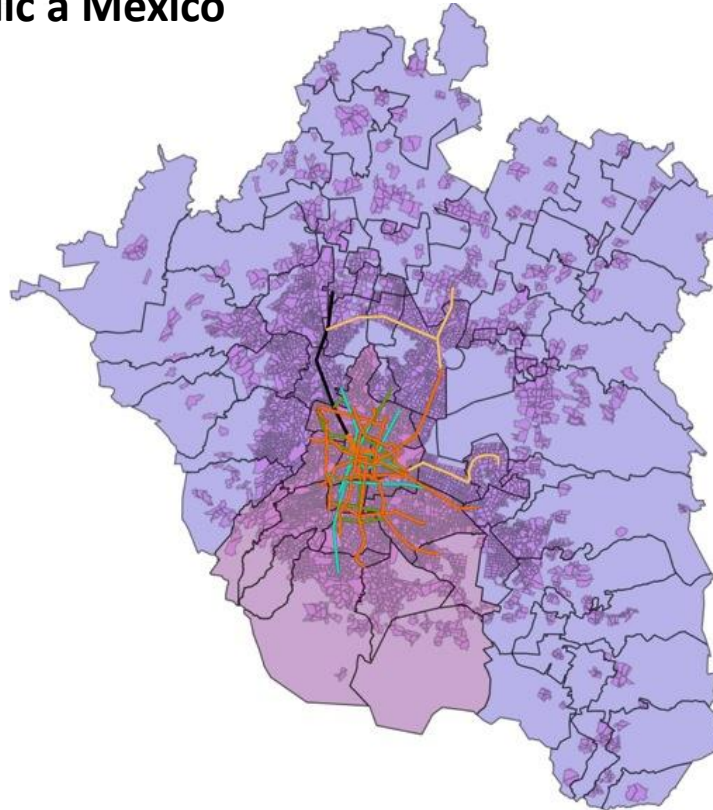
Estimer les déplacements à pied une périphérie délaissée

Réseaux de transport public à Mexico

Red de transporte público

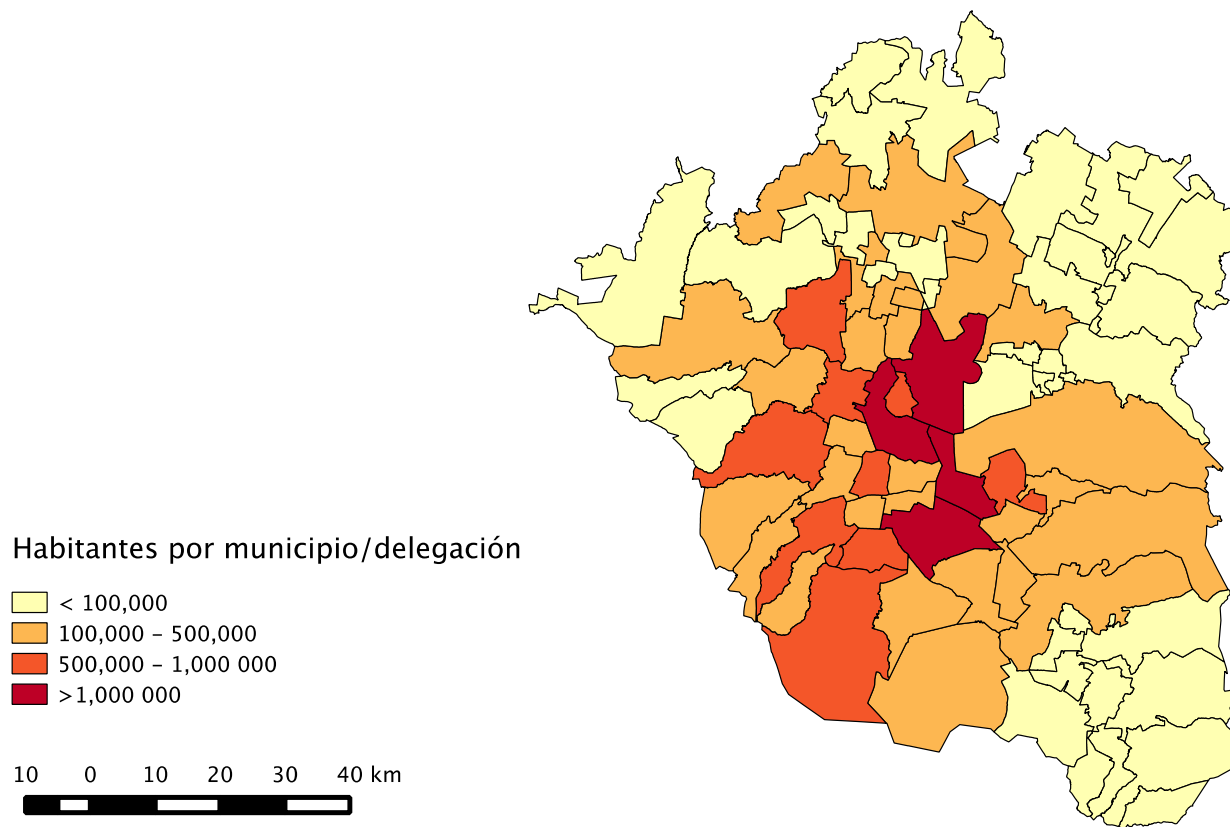
- STC Metro
- Metrobús
- STE
- Mexibús
- Tren Suburbano
- AGEB urbana
- Distrito Federal

10 0 10 20 30 40 km



Les déplacements à pied : une répartition contrastée

Distribución de la población en la ZMVM



P. López (2015) a partir de datos del INEGI (2010)

Encuesta Origen – Destino 2006



- Enquête ménage sur un échantillon aléatoire représentatif de la population résidant dans la ZMVM
 - Informations recueillies : déplacements des populations âgées de 6 ans d'un jour de la semaine (les déplacements du week-end sont exclus)
 - Modes de déplacements concernés : voiture, bus, métro, tramway, vélo, taxi et moto.
 - Aucune comptabilisation des déplacements à pied :
- ⇒ Comment estimer l'importance de la marche en l'absence de données ?

Encuesta Intercensal 2015

- Enquête EIC 2015 qui recueille au moyen d'une liste les différents moyens de transport utilisés dans la chaîne de mobilité (travail, école)
- Prise en compte de la marche comme une des modalités de déplacement mais on ne connaît pas la durée associée ni le lieu où s'effectue celles-ci

Des déplacements occultés



- 70% des personnes enquêtées (Enquête Transport 2006) utilisent des modes de transport public (Bus, Métro, Taxi) → argument repris par les politiques publiques (“On considère que ces 70% des personnes sont des piétons potentiels”).
- Comment estimer les temps de déplacement effectués à pied ? À partir des cartes de localisation de la population et des offres de transport ?
→ **Problème**: transports informels très présents surtout dans la périphérie
- Quid des déplacements effectués en dehors d’une activité scolaire ou de formation?

Des populations absentes

-
- Dans l'enquête EIC 2015 : seuls les déplacements des actifs et des étudiants
 - Les femmes au foyer ont tendance à utiliser majoritairement la marche et les transports publics pour leurs déplacements
 - Les enfants : les renversement sont la première cause de mortalité des enfants à Mexico.
 - Les personnes âgées ont tendance à réaliser leurs activités dans des espaces à proximité de leur logement et utilisent la marche beaucoup plus souvent que les autres groupes d'âge. À cela s'ajoute la précarité économique dans laquelle vit ce groupe (70% en dessous du seuil de pauvreté) = la marche représente un mode de déplacement nécessaire en raison de son non-coût.
 - Populations vulnérables → Tendance à substituer les trajets motorisés par des trajets à pied. Impossible de savoir où les gens marchent le plus en vue de connaître les populations avec un accès inégal au réseaux de transport.

Une enquête « doctorale »

600 personnes interrogées dans trois quartiers périphériques de la ville de Mexico

Résultats :

- Importance de la marche seule
- Stratégies économiques dans lesquelles s'insère la marche
- Barrières à la marche : insécurité, infrastructure mais les représentations sont très différenciées socialement et spatialement
- Pratique très hétérogènes

Conclusions

- Limites des données disponibles.
- Une modalité de transport difficile à saisir dans les conditions de vie à Mexico (Ex. Informalité)
- Importance de la marche comme révélateur d'inégalités

Merci de votre attention