

JEUDI 30 MAI - AU PALAIS DES CONGRÈS NICE-ACROPOLIS

> 10h > 12h **Séance Plénière**

Le vélo, un outil local et global pour réinventer la vie

Ruth Pérez López

Anthropologue et chercheuse au CEMCA
(UMIFRE N°16 - USR Amérique Latine N°3337)



Biographie

Docteure en Changement Social et spécialiste en anthropologie urbaine, les recherches de Ruth Pérez López portent depuis neuf ans sur les dynamiques sociales et spatiales des citoyens. Depuis deux ans, Ruth travaille sur la mobilité quotidienne dans une perspective appliquée et en s'investissant dans une démarche interdisciplinaire et intersectorielle (université-gouvernement-ONG). Ruth Pérez López est également membre du Comité Directif de l'association Bicitekas A.C., qui fait la promotion du vélo à Mexico et, a récemment publié, dans ce cadre, un livre de divulgation scientifique qui cherche à induire un changement modal vers le vélo (livre en téléchargement gratuit : *Por mi ciudad en bicicleta, experiencias de ciclistas en la ciudad de México*, Bicitekas A.C, 2011).

Session plénière : communication

Le vélo à Mexico : tendance individuelle ou mutation du modèle de la mobilité urbaine ?

Vingt-deux millions de voyages se réalisent tous les jours à Mexico. Un trajet dure en moyenne quarante-huit minutes, et la vitesse moyenne des automobiles est de 15km/heure (Encuesta Origen-Destino, 2007). À Mexico, le transport représente la première activité avec le plus d'émissions à effet de serre (SEMARNAT, 2002). L'usage de la voiture a augmenté de 30% entre 1994 et 2007, celui du taxi de 120% et de la motocyclette de 345%. Dans ce contexte, le gouvernement actuel de la ville de Mexico mène différentes actions et politiques visant à pallier les problèmes causés par un nombre excessif de véhicules en circulation : développement d'un réseau de bus de transit rapide (BRT : *Bus Rapid Transit*, "metrobús"), restriction de circulation pour certains véhicules les samedis, transport scolaire obligatoire pour les écoles privées, relocalisation résidentielle des fonctionnaires afin de réduire les distances domicile-travail, limitation de l'accès à la ville aux poids lourds, etc. Les mesures destinées à promouvoir l'usage du vélo et de la marche à pied qui, jusqu'à peu, étaient pratiquement inexistantes, s'imposent peu à peu : aménagement de rues piétonnes dans le centre-ville, mise en place d'un réseau de pistes cyclables et, plus récemment, l'ouverture d'un système de vélo en libre-service (« Ecobici »). En raison des phénomènes de congestion et de pollution qu'ils impliquent, les déplacements quotidiens sont devenus un enjeu

majeur du développement urbain. L'étude du changement modal et les déplacements en milieu urbain est cruciale à une époque où l'on s'interroge de plus en plus sur l'adoption de mesures durables pour les villes.

Cette présentation prend comme point de départ un triple constat empirique : d'abord, l'usage de l'automobile se maintient à la hausse et reste ancré dans les modes de vie des citoyens, aussi bien d'un point de vue pratique (Dupuy, 1995) que symbolique (Clochard, 2008) ; ensuite, il existe une demande croissante de mobilité individuelle ; enfin, le gouvernement de la ville montre une disposition au changement face aux grands enjeux urbains et environnementaux. Ces constats laissent entrevoir le potentiel de développement du vélo à Mexico.

Néanmoins, dans un contexte où les conditions pour les déplacements à vélo sont encore très défavorables et où la part modale de ce mode de déplacement est très faible, changer de mode implique non seulement de modifier les habitudes quotidiennes, ce qui constitue une mutation comportementale lourde (Petit, 2002), mais aussi aller à l'encontre de la norme sociale qui impose l'usage de l'automobile.

Qu'est-ce qui induit alors des changements de comportement profonds, intégrés aux modes et styles de vie ? Quel est l'impact des politiques publiques favorables à des modes de transports dits « doux » sur les modes de déplacements des individus ? Ici, il sera question d'analyser les logiques liées aux comportements de mobilité des individus, en nous penchant plus spécifiquement sur les barrières qui freinent les changements de comportements ou, au contraire, les facteurs qui les motivent.