

Table des matières

Introduction. Diversité et évolution des systèmes de mobilité urbaine	1
Gaële LESTEVEN	
Partie 1. Mobilité urbaine et caractéristiques socio-économiques .	11
Chapitre 1. Se déplacer en ville : panorama de la mobilité urbaine à travers le monde	13
Gaële LESTEVEN	
1.1. Introduction.	13
1.2. Décrire les systèmes de mobilité urbaine	13
1.2.1. Définitions	13
1.2.2. Croissance démographique et transition urbaine.	15
1.2.3. Mobilité et formes urbaines	17
1.2.4. Tendances de société	18
1.3. Observer la mobilité urbaine.	20
1.3.1. Équipement des ménages et mobilité individuelle.	20
1.3.2. Une diversité du partage modal.	21
1.4. Les modes de transport : domaines de pertinence, aménagement urbain et politiques locales.	24
1.4.1. La prédominance de la voiture individuelle	24
1.4.2. À forte densité urbaine, transports collectifs	26
1.4.3. Les modes non motorisés au cœur de la ville.	28
1.5. Conclusion	29
1.6. Bibliographie.	30

Chapitre 2. Une mobilité inégalement distribuée, éclairage sur le Brésil	35
Benjamin MOTTE-BAUMVOL	
2.1. Introduction.	35
2.2. Revenus et accès à l'automobile, principaux déterminants de la faible mobilité.	36
2.2.1. Des inégalités de motorisation en recul	36
2.2.2. Le découplage entre motorisation et mobilité automobile	37
2.2.3. Une dépendance automobile porteuse d'inégalités	38
2.3. La faible mobilité porteuse d'exclusion	39
2.4. Les effets de l'accessibilité et des faibles densités	41
2.5. Des marges de manœuvre face à la <i>transport poverty</i>	42
2.6. Au Brésil, des inégalités et une <i>transport poverty</i> accrues ?	44
2.6.1. La faible mobilité, une question de mesure ?	45
2.6.2. Avec la motorisation, une croissance des inégalités de mobilité	46
2.6.3. Des transports publics lents	46
2.6.4. Un enfermement géographique	47
2.6.5. Des quartiers pauvres très mobiles	49
2.7. Conclusion	50
2.8. Bibliographie	50
Chapitre 3. Sortir sans s'en sortir ? Mobilité et pauvreté à Dakar	59
Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT et Pascal POCHET	
3.1. Introduction.	59
3.2. Terrain et outils	60
3.3. Définir des situations de pauvreté.	62
3.4. Une mobilité particulière en situation de pauvreté.	64
3.4.1. Indispensable mobilité	64
3.4.2. Coûteuse mobilité.	65
3.4.3. Mobilité de proximité	68
3.5. Aller étudier : des conditions d'accès dégradées aux établissements	69
3.6. S'approvisionner : un peu plus loin, un peu moins aisé	71
3.7. En périphérie, travailler au quartier à défaut de Dakar	73
3.8. Un accès entravé à la ville	76
3.9. Conclusion	77
3.10. Bibliographie	79

Chapitre 4. La mobilité des enfants : regards croisés entre la France et le Québec	81
Sylvanie GODILLON	
4.1. Introduction.	81
4.2. Des enfants principalement passagers de modes motorisés individuels	83
4.2.1. L'école comme rôle structurant de l'organisation des familles	83
4.2.2. La prédominance des modes motorisés pour se rendre à l'école	83
4.2.3. La marche et le vélo, des modes de moins en moins utilisés.	85
4.3. Des enjeux importants concernant la santé, la sécurité et l'environnement	86
4.3.1. La sédentarité, un effet néfaste sur la santé des enfants.	86
4.3.2. Les craintes parentales face aux accidents et aux agressions	87
4.3.3. Un changement difficile mais nécessaire face aux enjeux climatiques.	88
4.4. Des actions d'incitation au changement modal pour la mobilité quotidienne	89
4.4.1. Organiser l'accompagnement des enfants à pied	89
4.4.2. Piétonner les rues autour des écoles	90
4.4.3. Développer les compétences cyclables des enfants	91
4.5. Conclusion	92
4.6. Bibliographie.	93
 Partie 2. Transports collectifs urbains	 97
 Chapitre 5. Mobilités, transports collectifs et ultraviellissement au Japon	 99
Sophie BUHNIK	
5.1. Introduction : le Japon ou l'efficacité des transports urbains au défi de l'ultraviellissement	99
5.2. L'ultraviellissement des territoires japonais et ses impacts sur les réseaux de transport collectif et les mobilités quotidiennes	102
5.2.1. Le vieillissement prononcé des espaces périphériques	102
5.2.2. Un vieillissement des couronnes périurbaines renforcé par les mutations des mobilités résidentielles	104
5.3. Des recompositions des mobilités urbaines modulées par les caractéristiques sociodémographiques des usagers et leur habitat	107

5.3.1. Les recompositions du trafic ferroviaire.	107
5.3.2. Les facteurs de la hausse du taux de motorisation des seniors. . .	110
5.4. La vulnérabilité des seniors au déclin urbain et le rôle des quartiers de gare dans des agglomérations très âgées.	111
5.4.1. Un attachement aux quartiers de gare à l'épreuve de la baisse du trafic ferroviaire et de la dévitalisation commerciale	111
5.4.2. Les seniors entre dépendance automobile et nouveaux lieux de sociabilité.	113
5.4.3. La remise en question des stratégies des compagnies ferroviaires	115
5.5. Maintenir l'accessibilité des villes et régions vieillissantes : des politiques de transport à la croisée du <i>care</i> et de l'autonomie locale	117
5.5.1. L'intégration des acteurs publics et privés aux politiques de ville compacte	118
5.5.2. L'institutionnalisation du volontariat pour freiner la rétraction des transports	120
5.6. Conclusion	122
5.7. Bibliographie.	123

Chapitre 6. De Calcutta à Delhi et Hyderabad : généalogie des métros indiens

Bérénice BON

6.1. Introduction.	127
6.2. Le premier métro à Calcutta : joyau pour les ingénieurs du rail, fardeau pour les politiques urbaines	128
6.2.1. La naissance du métro de Calcutta : des politiques balbutiantes de transport urbain à l'échelle de l'Inde.	129
6.2.2. Le métro de Calcutta, joyau des ingénieurs du rail	132
6.3. La construction d'un modèle politique et technique autour du métro de Delhi.	133
6.3.1. Delhi, capitale de l'Inde et chef-lieu des expérimentations des grands projets urbains.	134
6.3.2. Des réformes sectorielles nationales, un contexte propice pour le métro à l'échelle locale.	136
6.3.3. Bâtir un métro, mais aussi un modèle politique et technique . . .	137
6.4. Firmes privées et États régionaux : des contrepoids au modèle du métro de Delhi.	141
6.4.1. Les arrangements controversés du métro d'Hyderabad.	142
6.4.2. Le modèle hybride de Mumbai	144

6.5. Conclusion	146
6.6. Bibliographie	147

Chapitre 7. Les transports urbains non centralisés : le cas de Jakarta 149

Rémi DESMOULIÈRE

7.1. Introduction	149
7.2. Les mots et la chose : enjeux terminologiques	151
7.2.1. Le <i>paratransit</i> , une approche fonctionnelle	151
7.2.2. Transports informels, transports artisanaux : du socio-économique au politique	154
7.2.3. Centralisation, décentralisation, non-centralisation	156
7.3. Exploiter et contrôler les transports non centralisés	157
7.3.1. Des structures d'exploitation éclatées	157
7.3.2. Le rôle ambivalent des pouvoirs publics	160
7.3.3. Les organisations intermédiaires : entreprises populaires ou cartels ?	161
7.4. Quelle place pour les transports non centralisés dans les métropoles contemporaines ?	163
7.4.1. Des « embroyeurs de métropolisation » ? Questions de flexibilité et d'adaptabilité.	163
7.4.2. L'intégration des transports non centralisés : expériences et points d'achoppement.	166
7.5. Conclusion	168
7.6. Bibliographie	168

Partie 3. Modes actifs et politiques d'infrastructures 173

Chapitre 8. L'infrastructure de la marche : le cas des trottoirs de Mexico 175

Ruth PÉREZ LÓPEZ, Jérôme MONNET et Guénola CAPRON

8.1. Introduction : le trottoir, élément particulier de l'infrastructure pédestre urbaine	175
8.2. La place de la marche dans le système de mobilité et inégalités sociales.	177
8.3. La production sociale et matérielle des trottoirs : méthodologie	181
8.4. La diversité des fonctions du trottoir	182
8.5. Concurrence et conflictualité des usages du trottoir	185

8.6. Des usages aux jeux d'acteurs : la production d'un ordre négocié . . .	188
8.7. Conclusion : vers des aménagements inclusifs et adaptatifs des trottoirs ?	191
8.8. Bibliographie	193

**Chapitre 9. Les politiques du vélo en Europe : le cas
du Grand Lyon et de Hambourg 195**

Manon ESKENAZI

9.1. Introduction	195
9.2. L'aménagement cyclable au cœur des politiques du vélo	197
9.3. Hambourg : une planification du vélo pour accompagner le développement des pratiques	199
9.3.1. L'intégration du vélo dans la stratégie urbaine de la ville verte : la carotte sans le bâton	199
9.3.2. L'infrastructure cyclable au cœur de la stratégie vélo	201
9.3.3. Les services vélos pour construire l'intermodalité	204
9.4. Grand Lyon : relancer la pratique par les politiques, un pari manqué ?	206
9.4.1. Une politique cyclable de plans	206
9.4.2. Les infrastructures et les services comme piliers de l'action publique du vélo	208
9.5. Conclusion	212
9.6. Bibliographie	213

Partie 4. Circulation des méthodes et des modèles de mobilité . . . 217

**Chapitre 10. Écueils catégoriels pour l'analyse
de la mobilité urbaine 219**

Hadrien COMMENGES et Florent LE NÉCHET

10.1. Introduction	219
10.2. Quelles données pour analyser la mobilité urbaine ?	221
10.2.1. Une typologie de données de mobilité	221
10.2.2. Des enquêtes locales aux tentatives d'harmonisation internationales	224
10.3. Quels objets pour décrire la mobilité ?	226
10.3.1. Le déplacement	227
10.3.2. Le mode de transport	229
10.3.3. La ville	232

10.4. Écueils catégoriels : concilier diversité et comparabilité	237
10.4.1. La catégorie de transport : modes et motifs de déplacement . . .	238
10.4.2. Les catégories temporelles : le jour ouvrable type	241
10.4.3. La catégorie spatiale : les systèmes urbains de proximité.	242
10.4.4. Les catégories reconstruites pour harmoniser : des dispositifs <i>ad hoc</i>	245
10.5. Conclusion	248
10.6. Bibliographie	249

Chapitre 11. Inégalités géographiques dans l'analyse de la mobilité urbaine. 257

Florent LE NÉCHET

11.1. Introduction	257
11.2. Analyse de la réalisation d'enquêtes types CEREMA en France.	260
11.3. Entre effets de taille et effets de contexte pour expliquer la réalisation d'une EMD	262
11.4. Analyse bibliométrique des recherches sur la mobilité urbaine	265
11.5. Hétérogénéité mondiale de l'analyse de la mobilité urbaine	267
11.6. Des spécialisations thématiques, révélatrices des enjeux locaux d'action sur la mobilité.	272
11.7. Conclusion	274
11.8. Bibliographie	275

Chapitre 12. Circulation des modèles en Afrique : l'exemple du *Bus Rapid Transit* au Cap. 279

Solène BAFFI

12.1. Introduction	279
12.2. La diffusion des BRT en Afrique	281
12.2.1. La diffusion d'un modèle de transport performant, outil d'aménagement et d'urbanisme	281
12.2.2. Les acteurs porteurs du modèle	283
12.2.3. Les limites de la circulation du modèle en Afrique	284
12.3. L'Afrique du Sud, laboratoire des projets de mobilité urbaine	286
12.3.1. Une réforme attendue de longue date	286
12.3.2. Le BRT : symbole de l'Afrique du Sud postapartheid.	289
12.3.3. La déclinaison capétonienne du projet de BRT : MyCiti	291

12.4. Entre forte appropriation et mauvaise adaptation, le bilan mitigé de MyCiti.	293
12.4.1. Un modèle international réapproprié pour affirmer la puissance locale	293
12.4.2. Un projet mal adapté aux spécificités sud-africaines	294
12.4.3. Des effets-retours à différentes échelles	296
12.5. Conclusion	299
12.6. Bibliographie	300
Liste des auteurs.	305
Index	307