

« *Le TransMilenio de Bogota : un outil de lutte à la pauvreté ?* »

Travail dirigé

Rédigé par Jean-François Martel Castonguay

Dans le cadre de la maîtrise en urbanisme

Directrice de recherche : Professeure Paula Negron

Institut d'Urbanisme

Faculté d'Aménagement

Université de Montréal

17 Septembre 2012

Table des matières

Mise en contexte	3
<i>Introduction.....</i>	<i>3</i>
<i>Quelle définition pour la pauvreté ? :</i>	<i>7</i>
Tracer les contours de la relation transport/pauvreté	15
<i>Revue des écrits scientifiques : une base à la réflexion</i>	<i>15</i>
<i>L'espace et la pauvreté : ségrégation et accès à la ville</i>	<i>17</i>
<i>Mobilité et motilité: quelle relation avec la pauvreté?</i>	<i>18</i>
<i>Compétences, appropriation et accessibilité.....</i>	<i>22</i>
Le cas de Bogota : dynamique urbaine et la route vers un nouveau système de transport	27
<i>Dynamiques urbaines.....</i>	<i>27</i>
<i>Structure administrative : qui fait quoi.....</i>	<i>29</i>
<i>L'évolution des déplacements dans une ville en « explosion » démographique.....</i>	<i>33</i>
<i>Le TransMilenio : une solution au transport et une base au développement urbain.....</i>	<i>36</i>
<i>Pauvreté : des strates socio-économiques et des exclus.....</i>	<i>45</i>
<i>Étude de cas : Suba</i>	<i>48</i>
Méthodologie : De la théorie au <i>barrio</i>	53
<i>Enquête terrain : Déterminer les indicateurs et les limites du cas.....</i>	<i>56</i>
<i>Entrevue semi-dirigée avec Enrique Peñalosa</i>	<i>61</i>
L'analyse des résultats : du <i>barrio</i> à la théorie	63
<i>Analyse de la vision du politique : Enrique Peñalosa.....</i>	<i>63</i>
<i>Analyse du quotidien d'un quartier et sa mobilité.....</i>	<i>65</i>
<i>Comparaison entre la vision du politique et celle des citoyens.....</i>	<i>74</i>
Conclusion : Vers une meilleure compréhension du rôle du transport.....	76
Bibliographie	82
Annexe	89

Table des figures :

Figure 1 : La mobilité effective	20
Figure 2 : Topographie de Bogota	27
Figure 3 : L'aire urbaine et les localidades de Bogota	32
Figure 4 : La congestion routière des années 1990	34
Figure 5 : Carrera 7 un dimanche	36
Figure 6 : Tableau du poids des dépenses en fonction du revenu	37
Figure 7 : Autobus	38
Figure 8 : Station de TransMilenio	40
Figure 9 : Aménagement urbain le long des corridors du TransMilenio	41
Figure 10 : Plan du réseau du TransMilenio	43
Figure 11 : Répartition de la population de Bogota par strate socio-économiques à Bogota (%)	46
Figure 12 : Les UPZ de Suba	48
Figure 13 : Cartographie des strates socio-économique de Suba	49
Figure 14 : Tableau de densité de population par UPZ dans Suba	51
Figure 15: Schéma de recherche	55
Figure 17 : La station 21 Angeles et le quartier de Suba	58
Figure 16 : Structure du questionnaire sur les déplacements individuels dans Suba	60
Figure 18 : Structure de l'entretien avec Enrique Peñalosa	62
Figure 19 : Répartition des strates socio-économiques en fonction du revenu	66
Figure 20 : Répartition des modes de transport pour aller travailler	66
Figure 21 : Analyse des résultats des déplacements motorisés	68
Figure 22 : Localisation des emplois en fonction du mode de transport pour y accéder	71

Mise en contexte

Introduction

Si l'on observe le taux d'urbanisation de l'Amérique latine aujourd'hui, on remarque qu'il est semblable à celui de l'Amérique du Nord. Toutefois, leurs processus d'urbanisation, sont bien différents. Il aura en effet fallu 75 ans à l'Amérique du Nord pour passer d'un niveau d'urbanisation de 53.8 % à 77.2 % (de 1925 à 2000) alors que l'Amérique latine, elle, l'a fait en moitié moins de temps (Lattes, Rodriguez et Villa, 2002). C'est la combinaison d'une forte croissance démographique jumelée à une importante migration des milieux ruraux vers les grands centres qui explique cette rapide urbanisation. Cette intensité du phénomène a agi sur les dynamiques urbaines et sociales des villes sud-américaines et ce, même aujourd'hui.

Ce sont souvent les plus grandes possibilités aux plans économique et social qui motivent la migration interne du rural vers l'urbain. Dans le cas de la Colombie, il faut ajouter la recherche de sécurité. Engendré par le conflit armé entre gouvernement et Forces Armées Révolutionnaires de Colombie (FARC), ce besoin de sécurité est venu accentuer le mouvement d'exode rural. Ce conflit a poussé plus de quatre millions de paysans à quitter leurs terres natales et à se diriger vers les centres urbains du pays (Osorio Pérez, 2002). Bogota, la capitale du pays, a reçu le plus fort pourcentage de ce flux. Ces *desplazados*, expulsés de leurs terrains (qui représentaient souvent leur seul avoir), se dirigèrent donc vers les grands centres urbains du pays. Dépossédés de leur seul capital, leur terre, ils vont s'établir dans les périphéries urbaines, dans les quartiers informels, dans les zones précaires. Gilbert (1996) explique que l'urbanisation rapide des métropoles d'Amérique latine a engendré un étalement urbain « explosif » et incontrôlable. À l'origine, de vastes terrains en périphérie étaient laissés inoccupés dû à leur localisation à flanc de montagne, en zone inondable ou encore simplement dû à leur déconnection du réseau viaire. Au cours du processus d'urbanisation, ces espaces urbains d'abord

délaissés se voient donc envahis par les populations pauvres. Cette arrivée de populations sans droit de propriété, donc jugée illégale au sens de la loi, rend les autorités hésitantes à les desservir en services urbains puisqu'un tel geste viendrait augmenter la légitimité de leur présence.

Ces quartiers précaires sont caractérisés par les faibles connexions routières qui les lient au reste de la métropole. Ils abritent une population rendue vulnérable par le fait qu'ils ne sont pas desservis par les services urbains, qu'ils sont isolés du reste de la ville et qu'ils sont éloignés des zones d'emploi, localisées majoritairement au centre-ville. Ces quartiers n'offrent en effet pas beaucoup de possibilité de travail pour la main-d'œuvre non spécialisée. Pour briser l'isolement et combattre la précarité, il est primordial de rendre accessibles à ces populations les zones à fortes concentrations d'emploi et d'augmenter leur accès au reste de la ville et aux opportunités qu'elle offre. Étant donné leur situation économique précaire, il leur est souvent impossible de se motoriser (Delaunay, 2010). De plus, compte tenu des contraintes de temps et d'espace, l'option de la marche comme moyen de déplacement les réduit souvent à un périmètre restreint à l'écart des zones d'emploi du centre-ville (Delaunay, 2010). Dans un tel contexte, le transport en commun apparaît logiquement comme la solution.

Au tournant du XXI^e, la question de la mobilité fit surface à Bogota. À ce moment, la circulation était chaotique et le transport en commun anarchique dû aux milliers de compagnies privées assurant alors la desserte de la capitale (Andrade, 1993). Afin de remédier à la situation, le maire de l'époque, Enrique Peñalosa, a lancé un projet ambitieux de transport en commun : le TransMilenio, un « réseau intégré de transport » mieux connu sous le nom de *Bus Rapid Transit* (BRT). Le système, hybride entre métro et autobus conventionnel, est constitué d'un réseau hors terre, desservi par des autobus circulant sur des voies réservées, séparées du reste de la circulation. De plus, les autobus ne s'arrêtent qu'à des stations définies et conçues

pour favoriser une entrée et une sortie rapides des clients (comme un métro). En plus de vouloir être une solution au problème de mobilité de la ville, ce BRT est censé aider à combattre la pauvreté (de Gúzman, 2003; Peñalosa, 2003; Gómez, 2004, p. 101). Cette lutte à la pauvreté est expliquée dans le « document informatif du projet » (PID) de la Banque Mondiale sous forme d'attentes et objectifs (2002). Selon ce dernier, le TransMilenio doit fournir de meilleurs services aux plus démunis en plus d'améliorer la qualité de vie dans la ville. La logique derrière ces objectifs, peut-on y lire, est qu'un système de transport public favorisant la mobilité des citoyens à faible revenu, réduit leur exclusion et améliore leur accès aux opportunités. Le TransMilenio, par ses tarifs abordables et son temps de trajet raisonnable, doit ainsi favoriser un développement urbain plus inclusif.

La faible mixité des usages du sol et la ségrégation socio-économique sont très marquées à Bogota. En effet, Bogota est traversée par un axe nord-sud le long duquel les classes socio-économiques se distribuent avec au nord les mieux nantis, au centre la classe moyenne-basse et au sud les plus pauvres. Vient s'ajouter à cela une « ceinture » de quartiers pauvres dans la périphérie ouest. Finalement, se juxtaposent deux pôles d'emploi, un secteur industriel concentré à l'ouest du centre-ville et un secteur d'affaires et de services au centre-nord. Pour les plus pauvres, la présence d'une mobilité urbaine devient donc synonyme d'accès aux activités économiques et de stratégie pour sortir du cercle vicieux de la pauvreté.

Les effets du transport attendus sur la lutte contre la pauvreté s'expliquent par leur rôle dans l'amélioration de l'accessibilité aux services urbains, aux lieux de travail, aux opportunités urbaines (Venter, Vokolkova et Michalek, 2007). Ainsi, l'augmentation de la mobilité « représente alors un moyen pour améliorer les conditions de vie, entretenir des liens sociaux dans les différentes sphères de la vie collective et in fine, contribuer à enrayer les processus de précarisation » (Diaz Olvera et Godard, 2002 : 3). Vu ainsi, il semble en effet intuitif de passer par la

mobilité urbaine pour contribuer à diminuer la précarité. Toutefois, aussi logique que cela puisse paraître, il n'en reste pas moins que la preuve de cet impact constitue une faiblesse dans la littérature scientifique. En effet, les théories qui tentent de faire le lien entre les influences du transport et les changements sociaux et économiques n'ont pas été raffinées au-delà des généralités (Leinbach, 2000). C'est aussi le cas des recherches sur le « spatial mismatch » voulant lier l'implantation d'un système de transport dans un quartier et l'effet sur l'emploi des habitants (Chapple, 2006). La dynamique autour de cette zone floue est d'ailleurs très bien formulée par Diaz Olvera et Godard : « L'hypothèse que l'accès au transport *facilite* l'accès à l'emploi semble très plausible, mais comme pour l'accès aux équipements et aux services, on ne connaît guère d'études spécifiques pour la confirmer » (2002 : 4).

Malgré l'absence de preuve pour confirmer cette hypothèse, nombre de villes comme Bogota justifient en partie leur politique de transport par la lutte à la pauvreté. Le TransMilenio n'en est, à ce jour, qu'aux premiers balbutiements, donc loin de son plein potentiel selon les projections du réseau. Le plan initial du réseau comprend sept phases qui, d'ici 2031 devraient, via 25 corridors de circulation, parcourir 387 kilomètres et relier l'ensemble de la ville (Gilbert, 2008). Déjà aujourd'hui, un certain nombre de quartiers vulnérables ont été reliés au réseau et les phases à venir permettront de desservir un plus grand nombre de ces quartiers (Gilbert, 2008). Toutefois, une insatisfaction grandissante à l'égard du TransMilenio, s'expliquant entre autres par son haut taux d'achalandage et par les retards dans la construction des différentes phases, pousse des candidats à la mairie à remettre en question son achèvement. Certains proposent même la construction d'un métro, promesse électorale qui semble très appréciée par l'électorat. Cependant, avec ses coûts de construction de 10 à 20 fois plus élevés et son temps d'édification lui aussi jusqu'à 10 fois plus long, le métro ne semble pas être la solution pour unir le centre et les différentes périphéries de Bogota (Deng et Nelson, 2011). À ce jour, aucune étude n'a été réalisée pour comprendre les impacts de l'amélioration de la mobilité

sur la lutte à la pauvreté en lien avec le TransMilenio. Si le TransMilenio est censé combattre la pauvreté, il est important de savoir dans quelle mesure ceci se réalise. De telles connaissances peuvent justifier la poursuite des projets et influencer les choix des électeurs autant que des décideurs. En d'autres mots, est-ce que le TransMilenio contribue à la stratégie de lutte à la pauvreté en améliorant l'accès aux opportunités urbaines pour les quartiers pauvres desservis par ce mode de transport et situés en périphérie de la ville?

Quelle définition pour la pauvreté ? :

Afin de comprendre comment un système de transport collectif peut influencer sur la lutte à la pauvreté dans un milieu urbain, il convient d'abord de définir le concept de pauvreté. De façon très large, la pauvreté est considérée comme un manque de moyens empêchant d'atteindre un niveau de qualité de vie et de participation à la société. La définition du « moyen » varie selon les disciplines. Il peut donc s'agir de ressources économiques (revenu, emploi, patrimoine), de ressources socioculturelles (formation, relations sociales) ou de ressources psychophysiques (santé mentale et physique) (Valtriani, 1993). À ces trois ressources peut sans doute s'ajouter la localisation, ou la pauvreté spatiale, développée, entre autres, par les auteurs du « spatial mismatch » (Chapple, 2006)

Il existe deux approches plus générales pour mesurer et analyser la pauvreté, soit la pauvreté absolue et la pauvreté relative. C'est Rowntree qui fut le premier à introduire d'idée de pauvreté absolue (alors appelé pauvreté primaire) au début du XXe siècle (Mignot, 2001). C'est dans une étude ayant pour but de quantifier la pauvreté réalisée à York au Royaume-Uni, qu'il définit la pauvreté absolue en 1901. Celle-ci est considérée comme l'incapacité de satisfaire des besoins essentiels. Pour l'évaluer, on détermine un seuil de subsistance minimal qui est donné par la valeur d'un panier de biens et services actualisé par l'indice des prix. Sont donc pauvres ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir ce panier. Dans l'approche relative,

développée pour répondre aux critiques adressées à la première, notamment son absence de prise en compte de la distribution des richesses dans la société, c'est par le biais d'une ligne de référence déterminée par un pourcentage du niveau de vie moyen d'une société que la pauvreté est définie. Les citoyens vivant sous cette ligne de référence sont donc considérés comme étant pauvres. En clair, la pauvreté absolue « c'est avoir moins qu'un minimum objectivement déterminé » et la pauvreté relative « c'est avoir moins que les autres » (Milano, 1995 :7). L'utilisation de l'une ou de l'autre de ces approches a un impact sur les actions qui en découlent.

« La définition de la pauvreté se trouve ainsi au centre d'enjeux politiques, non seulement parce qu'elle désigne une population de pauvres – et définit de ce fait une obligation implicite de la collectivité – mais aussi parce qu'elle met en jeu différentes conceptions de la lutte contre la pauvreté. [...] L'accent mis sur le caractère « absolu » de la pauvreté conduirait plutôt à une catégorisation des populations en situation de pauvreté et à la définition de publics-cible, ce qui risque de déboucher sur un traitement symptomatique de la pauvreté visant principalement à en diminuer la fréquence. Considérer la pauvreté selon l'approche relative inviterait, en revanche, à s'interroger sur la variété des formes que peut prendre la pauvreté et sur les processus qui l'engendrent, c'est-à-dire à agir sur les causes plutôt que sur les conséquences » (Concialdi, 1998 :70).

Un autre aspect de l'analyse de la pauvreté porte sur le choix des indicateurs utilisés et ce, peu importe l'approche retenue. Le choix des indicateurs va influencer la localisation tant au niveau de l'échelle de calcul que de l'espace de la pauvreté. Il existe quatre grandes catégories d'indicateurs : monétaires, liés aux conditions d'existence, subjectifs et administratifs (Herpin et Verger, 1997 ; Concialdi, 1998). Ainsi, les indicateurs monétaires définiront comme pauvres ceux dont les ressources monétaires sont inférieures à un seuil (absolu) ou à un pourcentage du revenu moyen relativement à l'ensemble de la société (relatif). Quant à eux, les indicateurs liés aux conditions d'existence tentent de cibler des manques dans la condition de vie des ménages. Ces conditions peuvent être l'accès à l'éducation, à la

santé, au logement, à l'emploi, à une bonne alimentation, etc. Les items choisis sont alors pondérés pour en arriver à un indice de pauvreté. Les indicateurs de type subjectif cherchent, quant à eux, à calculer et à comparer la perception des individus concernant leurs ressources et leurs conditions de vie dans le but de définir un seuil de pauvreté subjectif. Finalement, les indicateurs de type administratif estiment la pauvreté par le calcul du nombre de ménages qui, sans l'aide de l'État, vivraient sous un seuil minimal de revenu. Le choix des indicateurs influencera donc la quantification de la population pauvre et les actions à mettre en branle pour lutter contre cette situation.

Toutefois, aborder le transport comme un outil de lutte à la pauvreté nécessite sans doute de jeter un œil nouveau sur la notion de pauvreté. En effet, cette approche insiste sur la capacité de mouvement quotidien dans l'espace et mise sur la liberté de se déplacer et d'avoir accès à différentes opportunités. Pour bien comprendre la relation pauvreté/transport, ne serait-il pas plus pertinent d'étudier les possibilités qui s'offrent aux citoyens moins aisés, les facteurs qui les limitent dans leurs déplacements, plutôt que de les situer selon un minimum absolu ou relatif ? La mobilité d'une personne tient compte de facteurs multiples et ne peut sans doute pas être réduite à un facteur commun comme le salaire ou le niveau de vie moyen.

À ce titre, les travaux sur la pauvreté et l'inégalité de l'économiste Amartya Sen ouvert une nouvelle piste de réflexion. S'inspirant des écrits de plusieurs penseurs provenant de différentes cultures, il constate que la volonté d'examen des vies humaines pour juger de la santé d'une société est une réflexion très ancienne. De surcroît, il observe que les critères courants de progrès d'une société se concentrent sur la croissance d'« objets de confort » inanimés (comme le PIB par capita). De tels indicateurs ne peuvent être justifiés que par l'impact desdits objets sur les vies humaines qu'ils influencent directement ou indirectement. Il lui apparaît donc que l'intérêt de les remplacer par des indicateurs directs de la qualité de la vie, du bien-

être et des libertés dont les vies humaines peuvent jouir doit être de plus en plus reconnu. Il propose de faire la distinction entre les fins et les moyens et ne pas prêter « aux revenus, à la propriété, une importance intrinsèque, mais les évaluer en fonction de ce qu'ils aident à construire, en particulier des vies dignes d'être vécues » (2009 : 278). En effet, même s'il existe un lien entre propriété économique et liberté, il arrive que les deux puissent diverger. À ce titre, il souligne la différence entre observer les moyens d'existence et observer directement la vie que les gens parviennent à mener.

Pour observer ces vies, il prend appui sur la liberté, la liberté réelle que l'on a de choisir entre différentes façons de vivre. Il faut donc à la fois chercher à évaluer la vie que l'on parvient à mener mais aussi la liberté réelle que l'on a de choisir entre différentes avenues. Cette distinction permet de mettre en lumière deux aspects de la liberté : la possibilité et le processus. Sen explique qu'il y a deux façons de voir la possibilité de liberté. Une première qui serait simplement la « possibilité du résultat final » ou « ce qu'une personne finit par faire ». Puis une seconde, qui intègre l'aspect du processus, qui serait vue en « termes de réalisation du « résultat global », qui intègre aussi la façon dont la personne parvient à la situation finale (si c'est par choix personnel ou par diktat extérieur) ». Cette vision « globale » consiste en d'autres termes à tenir compte des autres choix qu'une personne aurait pu faire, dans les limites de sa capacité réelle à le faire et donc du processus qui mène à ce choix.

Sen, en s'inspirant de sa vision de l'importance de la « liberté réelle », a développé l'approche dite des « capacités ». Selon les mots du récipiendaire du prix Nobel, « contrairement aux modes de pensée reposant sur l'utilité ou les ressources, l'approche par les capacités juge l'avantage d'un individu à sa capacité de faire les choses qu'il a des raisons de valoriser ». Donc, « l'avantage d'une personne, en termes de possibilité, est jugé inférieur à celui d'une autre si elle a moins de

capabilité – moins de possibilité réelle – de réaliser ce à quoi elle a des raisons d’attribuer de la valeur » (2009 : 290). L’approche de Sen se veut une méthode d’ordre général qui concentre son attention sur les avantages individuels (ou collectifs) par les possibilités réelles et non à travers un « projet spécifique sur la bonne façon d’organiser une société ». Dans un tel contexte, la pauvreté devient la privation des capacités.

L’approche de Sen a comme point positif de chercher à examiner non seulement les vies que l’on parvient à vivre, mais aussi la liberté que l’on a de faire les choix que l’on fait. Cette approche ancrée dans le domaine de la philosophie-politique a inspiré le concept de développement humain du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD). L’indicateur de développement humain (IDH) prend en compte l’espérance de vie à la naissance, le taux d’alphabétisation des adultes, la moyenne d’années d’études et le PIB réel par habitant ajusté (exprimé en parité des pouvoirs d’achat). Bien que cet indicateur ait l’avantage, comparativement aux indicateurs uniquement économiques, de chercher à examiner la vie vécue, il échappe encore à saisir l’aspect « processus de liberté » de Sen.

Le PNUD a depuis tenté d’explorer plus en profondeur les potentialités de l’approche des capacités de Sen comme c’est le cas dans le Rapport Mondial sur le Développement Humain de 1997. Toutefois, comme le souligne Benicourt :

« l’analyse du PNUD n’est pas sans ambiguïté : elle part de l’état d’indigence dans lequel une personne se trouve « effectivement » (ses conditions de vie) puis s’intéresse à ses opportunités « réelles » (ses choix possibles). Cela expliquerait la raison pour laquelle les individus pauvres ne bénéficient pas d’une existence qui « vaille la peine d’être vécue » ou qui soit considérée à sa « juste » mesure. Cependant, derrière ces termes vagues, on ne voit pas à quel type d’existence il est fait référence. Ce flou provient peut-être de l’importance accordée à la notion de « liberté ». Les pauvres doivent avoir le choix de l’existence qu’ils souhaitent mener, et la nature de cette existence ne devrait être imposée par personne : d’où la nécessité d’éviter tout jugement de valeur sur le «

choix de vie » des pauvres. Position louable, certes, mais qui limite l'analyse. » (2001 : 6)

Il apparaît en effet que l'approche de Sen, qui découle de la pensée philo-politique, se prête difficilement à la mesure. Il n'en reste toutefois pas moins que l'apport de cette approche pour étudier la pauvreté reste important. Ainsi, dans cette recherche, la pauvreté sera intimement liée à l'absence de choix, particulièrement celui de se déplacer. Aussi, pour connaître l'impact du transport sur la lutte à la pauvreté, il faudra à la fois chercher à connaître le choix du mode de déplacement des plus pauvres, mais aussi de comprendre le pourquoi de ce choix. D'une certaine façon, cette recherche touchera l'aspect de la possibilité, mais aussi l'aspect du processus global. De plus, le choix des indicateurs sera influencé par l'approche des capacités. En effet, il ne sera pas uniquement question de voir l'effet du transport sur les indicateurs économiques, mais aussi d'observer les effets sur ce qu'un humain peut valoriser dans sa vie.

Toutefois, lorsque l'on parle de mesures de réduction de la pauvreté, on revient souvent, comme le soulignent Godard et ses collègues, à des stratégies de croissance ou d'augmentation des revenus. Ces auteurs expliquent que « face à certaines formes de croissance inégalitaires, on prône aujourd'hui une croissance pro-pauvres désignant une croissance dont les bénéfices pour les pauvres devraient être supérieurs à ceux des autres catégories de populations (dans une approche relative) ou conduire à une réduction de l'incidence de la pauvreté (dans une approche absolue) » (2008 : 2). Cette primauté des mesures économiques est entre autres due au fait que nombre de grands bailleurs de fonds internationaux les utilisent dont la Banque mondiale. La formulation du premier Objectif du Millénaire pour le Développement (OMD) de diminuer de moitié la part de la population en pauvreté extrême (moins de un dollar étatsunien par jour) avant 2015 l'illustre bien.

Par ailleurs, comme le soulignait Sen, l'augmentation des revenus ne permet pas nécessairement d'avoir accès aux choix que l'on valorise, de vivre une vie qui vaut la

peine d'être vécue. L'humain a des aspirations, des priorités, des valeurs. Il serait naïf de croire qu'avec un budget minimal, un individu va s'acheter exactement le « panier » minimal. Des individus peuvent être disposés à se priver à certains niveaux pour s'offrir les biens et services qu'ils valorisent. Cette idée pousse à se questionner sur l'importance d'avoir accès aux opportunités que l'on valorise. Ne serait-ce pas là une façon d'améliorer la qualité de vie d'un individu ? Ainsi, plutôt que de déterminer ce dont un individu a besoin pour vivre, ne serait-il pas préférable d'agir pour lui permettre d'avoir la liberté d'y avoir accès, de travailler à ce qu'il puisse avoir la chance d'y parvenir par ses propres moyens ? Dans cette perspective, le potentiel de mobilité devient important pour atteindre les biens et services que l'on désire. Dans cet esprit, comme l'expliquent Deville et Godard, « la pauvreté est aussi le faible accès aux biens et services essentiels, l'incapacité de participer à la vie économique, sociale et politique » (2008 : 2).

Cette recherche va donc étudier la relation transport/pauvreté avec une vision « sennienne ». Nous chercherons donc à comprendre l'impact des possibilités de mode de transport (l'accès) et du processus de choix du mode de transport (la mobilité) sur la lutte à la pauvreté. De plus, une attention additionnelle sera accordée à la vision du politique sur cette relation. Le tout dans le but de constater si celle-ci est conforme à ce qui est vécu par la population. Ainsi, dans un premier temps, nous tracerons les contours de la relation transport/pauvreté grâce à une revue de littérature. Nous chercherons à connaître de quelle façon le transport et la pauvreté ont été abordés jusqu'à ce jour. Dans un second temps, nous nous pencherons sur le cas de Bogota afin de mieux comprendre ses dynamiques urbaines, l'évolution de la mobilité dans la capitale colombienne et la pauvreté qu'elle abrite. Dans un troisième temps, nous développerons un cadre méthodologique qui permette de transposer les connaissances théoriques en outils d'analyses pratiques tout en tenant compte des réalités particulières à Bogota. Dans un quatrième temps, nous analyserons les données collectées sur le terrain afin, d'une part, de mieux comprendre comment l'accès au transport et l'amélioration de

la mobilité influencent la lutte à la pauvreté, et d'autre part, de mieux connaître la vision du politique sur le rôle du transport comme outil de lutte à la pauvreté. Il y aura lieu de comparer la proximité ou la distance de celle-ci avec la perception des citoyens. Enfin, cette recherche conclura en faisant le point sur la relation étudiée.

Tracer les contours de la relation transport/pauvreté

Revue des écrits scientifiques : une base à la réflexion

Trois grands champs de recherche tentent de cerner le relation entre pauvreté et mobilité sans jamais en occuper tout l'espace : la sociologie de l'exclusion, la recherche urbaine et la sociologie de l'emploi (Le Breton, 2002). La première a produit une littérature abondante en abordant le sujet, l'exclusion, selon des angles divers. Pour reprendre les dires de Le Breton qui décrit les différentes thématiques couvertes par la sociologie de l'exclusion : « douze domaines d'inégalités sont passés au crible : les inégalités face à l'emploi, face aux prélèvements obligatoires, aux prestations sociales, à la consommation, au logement, à la santé, à l'école, aux usages sociaux du temps, les inégalités de patrimoines, de revenus primaires, de revenus disponibles, les inégalités au sein de l'espace public : point d'inégalités face à la mobilité ». (2002 : 1). Pour aborder ces différents types d'inégalité, deux approches de l'exclusion ont été développées. La première s'attarde à la construction sociale des identités des exclus à travers des ajustements aux politiques publiques d'assistance. La seconde focalise davantage sur le travail, les trajectoires de l'exclusion/inclusion, et les étapes des processus du « déclassement » (Béaud, 2000). Très sensibles à la dimension temporelle, toutes ces approches sont toutefois « a-spatiales » (Le Breton, 2002). Elles présentent donc peu d'importance pour ce travail qui cherche justement à mettre en relation la pauvreté et son lien avec l'espace.

Dans la perspective où le travail est une opportunité qui est difficilement accessible pour certaines populations, les études sur la sociologie de l'emploi semblent d'importance pour comprendre notre relation transport-pauvreté. Celles-ci s'intéressent à la thématique de la formation, la qualification et l'emploi. Toutefois, comme le souligne Le Breton (2002 : 8): « à l'instar des travaux de sociologie de

l'exclusion, la mobilité quotidienne est absente des enquêtes et des réflexions ». Les mobilités traitées sont la mobilité géographique et la mobilité professionnelle. Le Breton souligne qu'aucune étude cherchant à étudier la corrélation entre ces deux mobilités n'examine les modalités ni les processus des covariations.

Enfin, la recherche urbaine étudie depuis longtemps déjà les thèmes d'exclusion par la ségrégation spatiale. La ségrégation est observée à travers la localisation des services publics et du logement. Ce sont principalement les économistes et géographes qui abordent la question sous l'angle de l'accessibilité. Dans le cas des géographes, l'accessibilité s'est limitée aux variables temps-distance qui séparent le lieu de résidence du service en question (emploi, école, services de santé, centres commerciaux, etc.). Le Breton explique que « cette approche centrée sur les caractéristiques objectives des territoires en équipements divers et réseaux (ferrés, routiers) néglige la manière dont les groupes sociaux, dans leurs représentations et dans leurs pratiques, interprètent la distance spatiale et l'attractivité des lieux » (2002 : 6). Pour ce qui est des économistes, c'est par l'utilisation de données statistiques, principalement les enquêtes ménages de mobilité et enquêtes budget-consommation, qu'ils dénombrent les déplacements par jour et par personne ou ménage et déterminent des fréquences d'utilisation, des horaires de déplacement, des « budgets-temps » et des « budgets-monétaire » consacrés à la mobilité. Toutefois, « en projetant toutes les populations (les cadres supérieurs comme les demandeurs d'emplois) sur une même échelle de mesure (le nombre de déplacement par jour), cette approche laisse implicitement penser que les pratiques de mobilité sont équivalentes, distinctes les unes des autres simplement par plus ou moins de déplacements » (2002 : 6). En effet, une telle approche est très limitée lorsque l'on étudie la mobilité de citoyens en situation de pauvreté car elle implique que les pratiques de mobilité sont équivalentes et esquive du même coup la question de la discrimination dans la mobilité. Le Breton résume en écrivant que « les travaux géographiques et économiques ont en commun d'occulter assez largement la dimension sociale et culturelle des pratiques de mobilité » (2002 : 6).

L'espace et la pauvreté : ségrégation et accès à la ville

Cette dimension sociale est justement le sujet des recherches sur la ségrégation qui cherchent à étudier l'inégalité dans l'accès à la ville ou aux opportunités urbaines. Il n'existe pas de consensus autour de la définition de ségrégation. Grafmeyer (2000) affirme que la ségrégation n'est pas une loi universelle, mais plutôt le résultat d'un processus de mise à distance social et de séparation physique. L'étude de la ségrégation est relativement ancienne. Déjà, en 1978, Schelling identifiait trois processus de ségrégation qui sont sujets à l'interaction simultanée : « La ségrégation peut être soit le résultat collectif d'un arrangement des comportements individuels consciemment ou inconsciemment discriminatoires, soit le simple effet des inégalités inhérentes à la différenciation sociale, soit le résultat d'actions organisées de séparation physique et sociale mises en place par des volontés collectives » (cité par Caubel, 2006 : 3).

Si à ses débuts, l'étude de la ségrégation portait d'avantage sur les processus de ségrégation résidentielle ou sur le marché de l'emploi, depuis plus de vingt ans, les sciences sociales commencent à s'intéresser également aux inégalités d'accès aux biens et aux aménités de la ville (Caubel, 2006). En 1986, les travaux de Pinçon-Charlot, Préteceille et Rendu sur la localisation d'équipements collectifs et le statut social ont mis à jour la corrélation entre ségrégation de l'habitat, ségrégation de l'emploi et les inégalités d'accès aux équipements collectifs entre différents quartiers de Paris. Plus récemment, Séguin et Divay (2002) mentionnaient qu'un accès plus ou moins facile aux services sociaux et aux équipements collectifs a une répercussion sur le déficit de ressources au quotidien des plus démunis. En somme, les processus de ségrégations peuvent s'expliquer par des chances inégales d'accès aux opportunités de la ville pour un individu. Caubel (2006) souligne que ces chances inégales d'accès aux services pour les ménages jouent sur les capacités stratégiques individuelles définies par Sen (1992). Ceci se traduit par une altération des choix et libertés de ces individus. De son côté, Le Breton image l'espace comme un marché et la capacité de se déplacer comme le capital de ce marché. Selon lui, la

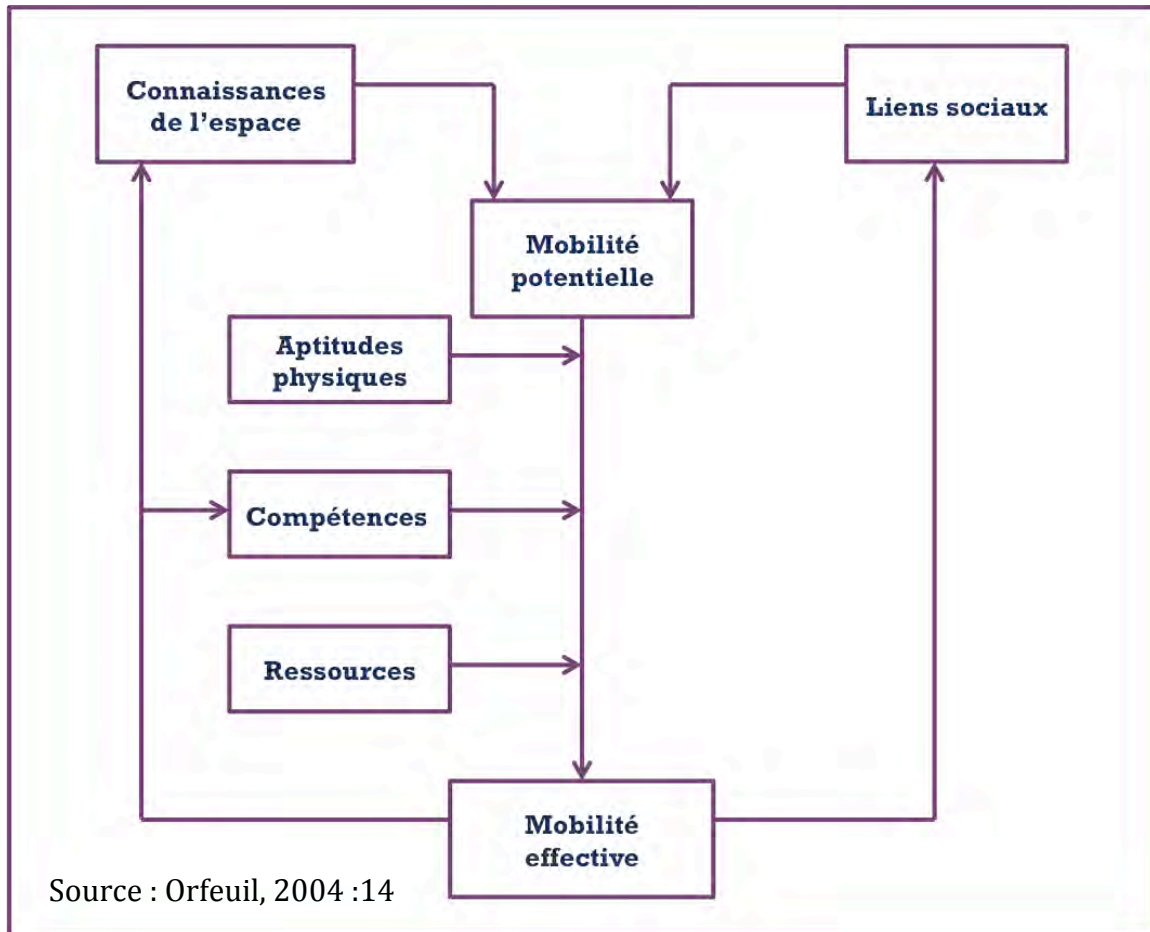
qualité de l'insertion sociale d'un individu est liée au « capital de déplacement » puisque les activités que l'on a à faire dans le quotidien impliquent des déplacements : « Or, être privé de formation et de travail, de la possibilité de consommer et de nouer avec d'autres des relations donne lieu à une exclusion sociale » (2004 : 49). Pour reprendre l'idée de Avenel, « le processus de ségrégation se propage de manière cumulative dans l'espace urbain et dans les temporalités des individus, tout en ayant des implications sur l'ensemble des dimensions de la vie quotidienne des citoyens » (2004 : 5). Les répercussions de l'augmentation des inégalités et de la persistance de la ségrégation spatiale ont des effets non seulement sur le marché de l'emploi et l'accès à un emploi, mais aussi plus globalement sur les potentialités urbaines. Ces potentialités, selon Caubel (2006), englobent l'ensemble des aménités de la ville, et particulièrement l'ensemble des activités, biens et services dont les individus ont besoin au quotidien. En d'autres termes, les difficultés d'accès à la ville et aux opportunités qu'elle offre peuvent diminuer les capacités individuelles et la liberté réelle et créent un manque de moyen qui empêche d'atteindre une qualité de vie et un niveau de participation à la société et donc contribuent à la pauvreté. Dans un tel contexte, la question de la mobilité au quotidien prend tout son sens.

Mobilité et motilité: quelle relation avec la pauvreté?

Dans un contexte d'urbanisation, la qualité de la mobilité quotidienne (définie comme l'ensemble des déplacements quotidiens qui impliquent un retour au domicile) influence l'accès aux ressources et aux opportunités offertes par la ville. Elle est d'autant plus importante dans les villes caractérisées par l'étalement urbain et la fragmentation des usages puisque, dans celles-ci, les distances moyennes de déplacement tendent à augmenter (Deville et Godard, 2008). Étant donné que la résidence est le point de départ ou d'arrivée d'une majorité de trajets, il est important de se pencher sur le choix de sa localisation en fonction des réalités des plus démunis, donc d'aborder la mobilité résidentielle. Ce choix est fait en tenant compte du coût de la localisation, de la proximité aux opportunités urbaines, de la

sécurité de l'endroit et de la proximité au réseau social immédiat (Delaunay, 2010). Ainsi, le dilemme oppose une localisation centrale et proche des opportunités d'emploi, mais souvent plus coûteuse, à une localisation périphérique, éloignée des opportunités urbaines, mais moins coûteuse. L'accessibilité à l'emploi et aux services, reléguée au second rang, peut devenir impossible selon les distances, le coût des transports et la capacité économique des ménages. On tombe donc dans le cercle vicieux de la pauvreté où la personne est dans une situation de faible revenu, faible mobilité et faible socialisation (Diaz Olvera et Godard, 2002). Le Breton (2004) caractérise ce cercle vicieux ou « trappe d'immobilité » par quatre traits principaux: 1- limitation de la vie quotidienne sur le territoire avoisinant le domicile, c'est-à-dire l'espace parcourable à la marche; 2- isolement relationnel des personnes; 3- représentation et qualification sociales des territoires; et 4- adaptation de la vie quotidienne aux ressources accessibles sur leur territoire immédiat. Pour briser cette dynamique pernicieuse, l'amélioration de la mobilité semble être la clé. Ainsi, si les infrastructures de transport permettent de réduire la friction entre les lieux de la ville (Keeling, 2008), l'absence d'offre adaptée peut créer assez de friction pour entraîner l'immobilité. Toutefois, il semble important de dépasser la simple proximité au transport et chercher à comprendre les causes de l'immobilité pour agir sur celles-ci et mettre les populations en mouvement.

Figure 1 : La mobilité effective



Orfeuil (2004), cherche à schématiser les mécanismes qui différencient la mobilité « potentielle » de la mobilité « effective » (Figure 1). Il explique que la capacité de se mouvoir dans l'espace est influencée par plusieurs facteurs : nos aptitudes physiques, nos compétences à nous mouvoir et nos ressources. La combinaison de ces influences donne la mobilité effective. Celle-ci aura un impact à la fois sur nos compétences (si une forte mobilité effective peut augmenter nos compétences, une faible mobilité effective peut les garder limitées), nos liens sociaux et notre connaissance de l'espace. L'auteur mentionne finalement que la connaissance de l'espace et les liens sociaux auront, eux, un impact sur la mobilité potentielle. Ce schéma illustre donc le cercle de la pauvreté introduit plus tôt en plus d'étoffer la compréhension de la dynamique de mobilité.

Kaufmann et ses collègues ont introduit en 2003 une nouvelle notion dans le champ d'étude portant sur la mobilité de l'humain : la motilité. Selon leur définition, la motilité est : « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en mobilité spatiale, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel et ainsi permettre une ouverture maximum à des opportunités futures » (2003 : 26). La motilité se compose de l'ensemble des facteurs qui ont une influence sur la potentialité à être mobile dans l'espace. Les auteurs les regroupent sous trois catégories :

- « L'accessibilité : l'accessibilité renvoie à la notion de service, il s'agit de l'ensemble des conditions en termes de prix, d'horaires, etc. auxquelles une offre peut être utilisée ;
- Les compétences : les compétences se réfèrent aux savoir-faire des acteurs. Deux aspects centraux dans la dimension des compétences : les savoirs acquis et les capacités organisationnelles ;
- L'appropriation : l'appropriation est le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences. L'appropriation relève donc des stratégies, valeurs, perceptions et habitudes. L'appropriation se construit notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs » (2003 : 26).

La notion de motilité a été développée dans un contexte occidental de société développée. C'est en effet face au constat d'une augmentation du potentiel de mobilité et de vitesse de déplacement que Kaufmann et ses collègues ont conçu et proposé ce concept. Son approche a, à juste titre, un postulat de base : un certain « degré de liberté ». « Postuler a priori l'existence d'un « degré de liberté » suppose que la mobilité ou l'absence de mobilité est le résultat d'un arbitrage entre des alternatives » (2003 : 29). En ce sens, la réalité des populations pauvres des pays en voie de développement peine à répondre à ce postulat. En effet, telle que mentionné antérieurement, ces populations, dû à leur faible revenu, ont souvent accès à peu

d'alternatives de mobilité et donc à un moins grand degré de liberté. Toutefois, malgré cet écart de réalité, la notion de motilité n'en reste pas moins très intéressante et ses affinités avec l'approche des capacités de Sen sont évidentes.

L'approche des capacités exposée par Sen examine le degré de liberté réelle qu'a un individu pour faire les choses qu'il a des raisons de valoriser tandis que la notion de motilité exposée par Kaufmann et ces collègues constitue un capital mobilisable « au service des aspirations des acteurs, de leurs projets et de leur conduite de vie » (2003 : 29). Le potentiel de liberté de Sen, lorsqu'il a trait aux déplacements, s'appellerait accessibilité et compétence. Alors que le processus ferait référence à l'appropriation. En unissant les deux approches, il devient possible de considérer la motilité comme étant un indicateur de liberté réelle de déplacement dans l'esprit des capacités. Si l'on adhère à cette approche, il devient donc pertinent d'étudier comment l'arrivée d'un nouveau moyen de transport influence la motilité d'un individu. Si l'on peut conclure que le nouveau moyen de transport a le potentiel d'être utilisé afin de développer des projets chez l'individu, on peut conclure à une diminution de la privation des capacités, donc à une diminution de la pauvreté. Il faut donc étudier si une population pauvre ciblée peut faire usage des possibilités de mobilité à sa disposition et sinon, pour quelles raisons. Pour ce faire, il convient de mieux comprendre les facteurs construisant la motilité d'une personne, l'accessibilité du territoire, les compétences et l'appropriation, aux réalités des populations de quartiers pauvres des PED.

Compétences, appropriation et accessibilité

La mobilité, mesurée par les déplacements effectués, est quantifiable puisqu'elle est observable. Toutefois, la motilité, qui cherche à étudier le potentiel de mobilité des acteurs, est, elle, davantage le résultat de l'analyse d'un processus de choix où des facteurs agissent de façon systémique. Pour cette raison, il est préférable d'aborder ces facteurs, l'accessibilité, l'appropriation et les compétences, de façon simultanée

et non successive. En effet, les différentes conditions d'accessibilité, jumelées aux compétences des acteurs, auront des répercussions sur l'appropriation des espaces de la ville et vice versa.

« L'accessibilité se réfère à la facilité pour un lieu d'être atteint et renvoie à la qualité des réseaux et services de transport » (Deville et Godard, 2008 : 3). L'accessibilité est relative à la distance, le temps, la vitesse et bien sûr, à la localisation des destinations. Certains auteurs comme Talen (1998) et Cervero (2003) mettent aussi de l'avant la nature et l'attrait des destinations. De tous les moyens de déplacement, la marche est le moins dispendieux en termes monétaires, mais plus coûteuse au niveau du temps et de l'énergie dépensés. C'est pourquoi, elle est souvent le moyen de transport privilégié par les plus démunis (Salon et Gulyani, 2010). Ainsi, les populations à faible revenu auront tendance à favoriser la marche à moins que le déplacement ne mette en péril la réalisation de l'objectif de déplacement. Toutefois, en raison de la limite de vitesse qui l'accompagne et du temps alloué à la mobilité, des parties de la ville deviennent inaccessibles. La raison en est simple, l'urbanisation et les distances qui la caractérisent ont été faites en fonction des transports motorisés. Pour faciliter l'accès au reste de l'espace urbain et briser cette vision insulaire de la ville, les habitants ont peu d'autres choix que de se motoriser, qu'ils soient riches ou pauvres. Toutefois, dans la majorité des cas, l'appropriation d'une voiture n'est pas une possibilité. Il faut alors se tourner vers le transport en commun. À ce moment, l'accès au transport se détermine en fonction de la proximité des axes de transport, du lieu de départ, du prix et de l'horaire.

Il existe une offre variée et très « colorée » de transport en commun dans les villes des PED. Il ne sera pas question ici de la décrire (à ce sujet, voir le chapitre « Bogota : le potentiel d'une étude de cas »), mais bien d'étudier ce qui peut influencer le choix d'un moyen de transport plutôt qu'un autre lorsque l'on est dans une situation de pauvreté. Les différents transports collectifs et les réalités qui les

entourent font varier les paramètres temps, espace, coût et donc, le niveau d'accessibilité et l'appropriation. Les personnes à faible revenu ont un taux horaire faible et attribuent donc relativement une plus faible valeur à leur temps. C'est pourquoi elles sont souvent prêtes à le sacrifier pour économiser de l'argent. Cette relation temps-coût se reflète par le fait d'opter pour un transporteur informel plutôt que formel. Le transporteur informel est souvent moins dispendieux. En contre partie, il se déplacera plus lentement dû à ses arrêts fréquents (à chaque demande de passant ou passagers) et au fait qu'il partage la route avec les voitures et motocyclettes (Munoz-Raskin, 2010). Son horaire est donc irrégulier et rend difficile la planification des déplacements dans le temps. Les transports formels, eux, sont souvent plus chers et arrêtent à des stations prédéterminées. Dans le cas de Bogota, une portion du transport formel, le TransMilenio, bénéficie de voies réservées ce qui le rend plus rapide. Ainsi, le transport informel aura une incidence sur le facteur des compétences au niveau des capacités organisationnelles. Il est en effet plus difficile de programmer ses activités de façon précise lorsque l'on utilise un moyen de transport sans horaire ni arrêt préétabli. De plus, le choix entre moyen de transport formel ou informel influence la vitesse de déplacement et ainsi, l'accès à un territoire plus ou moins grand dans un temps donné. Du coup, ce choix aura une répercussion sur l'étendue de la ville que l'on s'approprie.

Un autre facteur qui peut avoir un impact sur le choix du mode de transport est le type de tarification. Principalement, deux types de tarification existent, soit le tarif fixe ou le tarif en fonction de la distance (Diaz Olvera et Godard, 2002 ; Dureau et Gouëset, 2010). Dans le premier cas, la tarification favorise les gens qui font de longs trajets, ou plutôt, désavantage ceux qui en font de courts. Le second type de tarification permet, lui, de s'adapter à la clientèle et suit davantage le principe du prix au kilomètre plutôt que du prix au trajet. Toutefois, à l'inverse du premier, il désavantage ceux qui font de long trajet au quotidien. Les particularités entourant la correspondance influencent également le choix du transporteur. En effet, les transporteurs informels n'assurent pas entre eux de système de correspondance, ce

qui oblige le citoyen à défrayer les coûts de chaque portion du trajet. Pour ce qui est des transporteurs formels, certains assurent les correspondances et d'autres non. Le TransMilenio, lui, assure la correspondance et permet ainsi au client de ne payer qu'une fois peu importe la distance à parcourir. Ainsi, à l'exemple de la marche, si un lieu est atteignable par un moyen de transport formel et informel, une personne plus pauvre aura tendance à utiliser l'informel, s'il est moins dispendieux, quitte à payer au niveau de son temps. Il va de soi que, pour des usagers à faible revenu, des tarifs fixes, invariables en fonction de la distance, accessibles au niveau du coût, auront pour effet de faciliter l'appropriation de lieux plus éloignés.

La qualité du parcours est un autre aspect à tenir en compte. Bien qu'elle ne soit pas un critère prioritaire lorsqu'elle est bonne, à l'inverse, lorsque l'insécurité ou l'inconfort sont en cause, l'usager peut limiter l'utilisation d'un moyen de transport. Il existe une littérature importante dans les pays développés à ce sujet (Barjonet, Gezentsvey et Mores, 2010; Gigerenzer, 2004 ; Simpson et Siguaw, 2008). Toutefois, dans le cadre de ce travail, il sera simplement pertinent de déterminer si la non-utilisation d'un moyen de transport découle d'un sentiment négatif quant à la perception du transport.

Il existe finalement des caractéristiques personnelles qui influencent l'ensemble des facteurs. D'une part, il y a des caractéristiques sociodémographiques comme l'éducation, l'emploi, le revenu, l'âge, le sexe, le statut social, etc. Par exemple, dans certain pays, les femmes ou les personnes avec un certain statut social ne peuvent pas utiliser certains modes de transport. D'autre part, il faut tenir compte des conditions physiques (santé, handicaps) des individus. En effet, certains modes de transport ne sont pas adaptés aux personnes à mobilité réduite. La capacité de marcher de longues distances peut aussi devenir plus difficile avec l'âge.

Selon Deville et Godard (2008 : 10), « les politiques de réduction de la pauvreté ne

s'intéressent que peu et depuis peu aux questions de mobilité/transport car il s'agit d'un service intermédiaire et que l'attention est apportée aux services de base (santé, éducation, emploi, logement, eau, électricité), sans bien se rendre compte que ce service de transport est essentiel pour la satisfaction de ces derniers ». Pour changer cette situation, il faut déterminer si le transport peut être un outil de réduction de la pauvreté et dans quelle mesure. Comme il a été démontré précédemment, c'est en facilitant l'accès aux opportunités urbaines comme le travail, les soins de santé, les services d'éducation et la socialisation et donc, en améliorant le potentiel de déplacement des populations pauvres, que le transport en commun peut influencer leur qualité de vie. Pour savoir si le transport peut catalyser ce lien, il faut comprendre la réflexion des individus au moment du choix du mode de déplacement. Plus que tout, il faut savoir si les individus ont réellement accès au système de transport, ce qui facilite l'appropriation, et d'où proviennent les frictions. Notre objectif, ici, n'est pas de tenter de voir si l'accès aux transports en commun a augmenté au niveau quantitatif, mais plutôt de savoir si les individus ont augmenté leur potentiel de mobilité, leur liberté réelle à se déplacer.

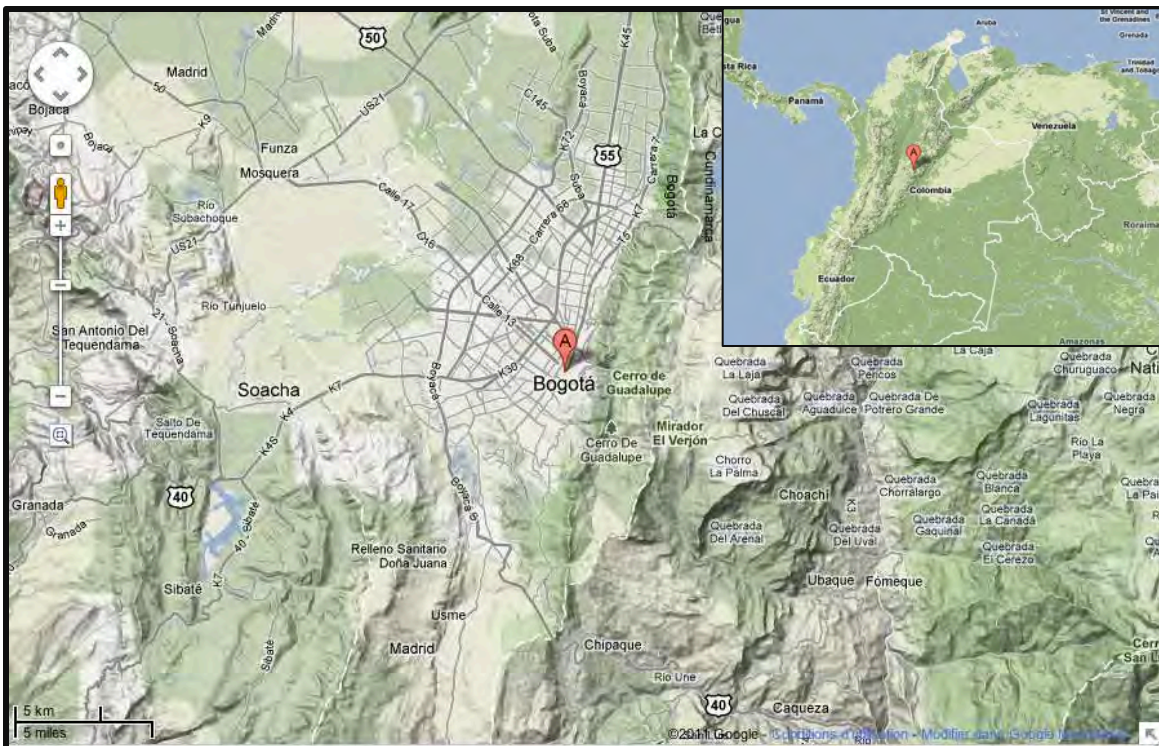
Tel que mentionné en introduction, l'implantation en 2000 (Phase 1) et 2006 (Phase 2) du TransMilenio à Bogota, en Colombie, constitue un potentiel d'étude incontournable. Il permet d'aborder l'étude de la relation transport/pauvreté sous l'angle d'une augmentation nouvelle du potentiel de mobilité. L'objectif de ce travail est de savoir si cette augmentation de l'offre de transport a une influence sur la pauvreté en augmentant la mobilité potentielle des citoyens desservis ou, en d'autres mots, si le TransMilenio augmente la motilité de la population pauvre.

Le cas de Bogota : dynamique urbaine et la route vers un nouveau système de transport

Dynamiques urbaines

Avec ses quelque 7,3 millions d'habitants, Bogota est la ville la plus importante de la Colombie (Gil-Beuf, 2007). Elle est située à 2640 mètres au-dessus du niveau de la mer sur le plus haut plateau des Andes colombiennes. Ce plateau est entouré de montagnes ce qui a pour effet de limiter le développement de la ville dans l'espace. La majorité de la zone urbaine est située sur un terrain plat (sur le plateau) à l'exception de quelques quartiers informels qui s'élèvent à flanc de montagne.

Figure 2 : Topographie de Bogota



À l'image des grandes métropoles sud-américaines, Bogota s'est rapidement développée à partir du milieu du XXe siècle. En effet, à partir de la fin des années

1940, la capitale colombienne a connu une forte expansion tant au niveau démographique que spatial. Sous l'effet d'une importante migration et d'un taux d'accroissement naturel élevé, la croissance démographique de la capitale colombienne a commencé à s'accélérer dès 1940 pour dépasser 6% par an en 1960. Entre 1938 et 1973, la ville a multiplié sa population par 9 pour atteindre 2 855 065 habitants en 1973. C'est au cours de cette période que se sont mises en place les structures majeures de l'organisation socio-spatiale de Bogota (Piron, Dureau et Mullon, 2004). Piron et ses collègues parlent de l'organisation d'une « ségrégation socio-spatiale très marquée qui oppose un nord riche à un sud pauvre, et une forte spécialisation fonctionnelle qui se traduit par une grande concentration des zones d'emploi le long d'un axe tertiaire centre-nord et un axe industriel centre-ouest » (2004 : 2). Cette polarisation des classes sociales sur l'axe nord-sud a été le modèle d'organisation socio-spatial de Bogota jusqu'à la fin des années 1980, moment où les dynamiques ont à nouveau changé.

Une succession de facteurs sont en effet venus changer les dynamiques à la fin des années 1980. D'une part, la ville a connu un ralentissement de sa croissance démographique dû à la diminution de la migration vers la capitale. D'autre part, sa croissance spatiale a aussi décélérée en raison de la proximité aux montagnes qui ceinturent la ville. Celles-ci agissent comme des limites naturelles au développement de la ville vers l'est et à l'ouest. En effet, sur cet axe, la ville ne fait que 10 kilomètres de distance contre plus de 30 sur l'axe nord-sud. Un second facteur a agi pour contenir l'expansion de Bogota : le dysfonctionnement du système de transport. Étant donné que les pôles d'emploi, comme il a été souligné plus tôt, sont concentrés au centre-ouest et au centre-nord, l'accès au cœur de la ville est primordial. Puisque le développement est limité par les montagnes à l'est et l'ouest, celui-ci doit se faire au nord ou au sud. Les axes de transport nord-sud sont ainsi soumis à une pression grandissante et le coût en temps d'habiter loin du centre-ville devient de plus en plus important. C'est donc sans surprise que ces nouvelles dynamiques ont entraîné une augmentation de la valeur foncière au centre-ville en

plus d'une raréfaction du sol. Piron et ses collègues soulignent que cette compétition pour l'accès au sol a conduit à « des changements importants dans les logiques de localisation résidentielle des différents groupes sociaux » (2004 : 2). De plus, on assisterait d'une part, à l'étalement des banlieues populaires et, d'autre part, à la déconcentration résidentielle des populations aisées, jusque-là concentrées sur les communes de la périphérie métropolitaine nord. Ce retour des populations aisées vers le sud a pour effet de créer de nouvelles proximités entre groupes sociaux et de complexifier les dynamiques socio-spatiales de la ville (Dureau, Dupont, Lelievre, Levy et Lulle, 2000).

Structure administrative : qui fait quoi

La Constitution colombienne prévoit l'existence de trois paliers de gouvernement : national, départemental et municipal. Ces trois paliers sont chacun formés par un pouvoir exécutif (président, gouverneur et maire) et législatif (congrès/sénat, assemblée départementale et conseil municipal) élus. La séparation des pouvoirs inscrits dans la Constitution de 1991 répartit les fonctions de l'État en donnant un rôle de premier plan au gouvernement central en ce qui a trait à la formulation des politiques dans de nombreux domaines, dont le transport urbain (Ardila, 2005). Toutefois, c'est aux autres paliers que revient la tâche d'appliquer les politiques, preuve d'une décentralisation des pouvoirs. Un texte de loi de 1991 a aussi changé la répartition des pouvoirs au niveau municipal. Ils étaient en effet jusque-là partagés entre le maire et le conseil municipal. Désormais, ils sont davantage concentrés dans les mains du maire qui peut faire passer des projets par décret. Élu au suffrage universel, le candidat gagnant se voit octroyer un mandat de 3 ans et il ne peut pas briguer deux mandats consécutifs. Un des buts de cette réforme constitutionnelle était de créer une séparation véritable entre le politique et l'administratif. Avant celle-ci, les administrations municipales étaient aux prises avec des problèmes de corruption et d'ingérence politique. Cette réforme donne aussi un mandat fort au maire et à son administration nommée. En contrepartie, ce

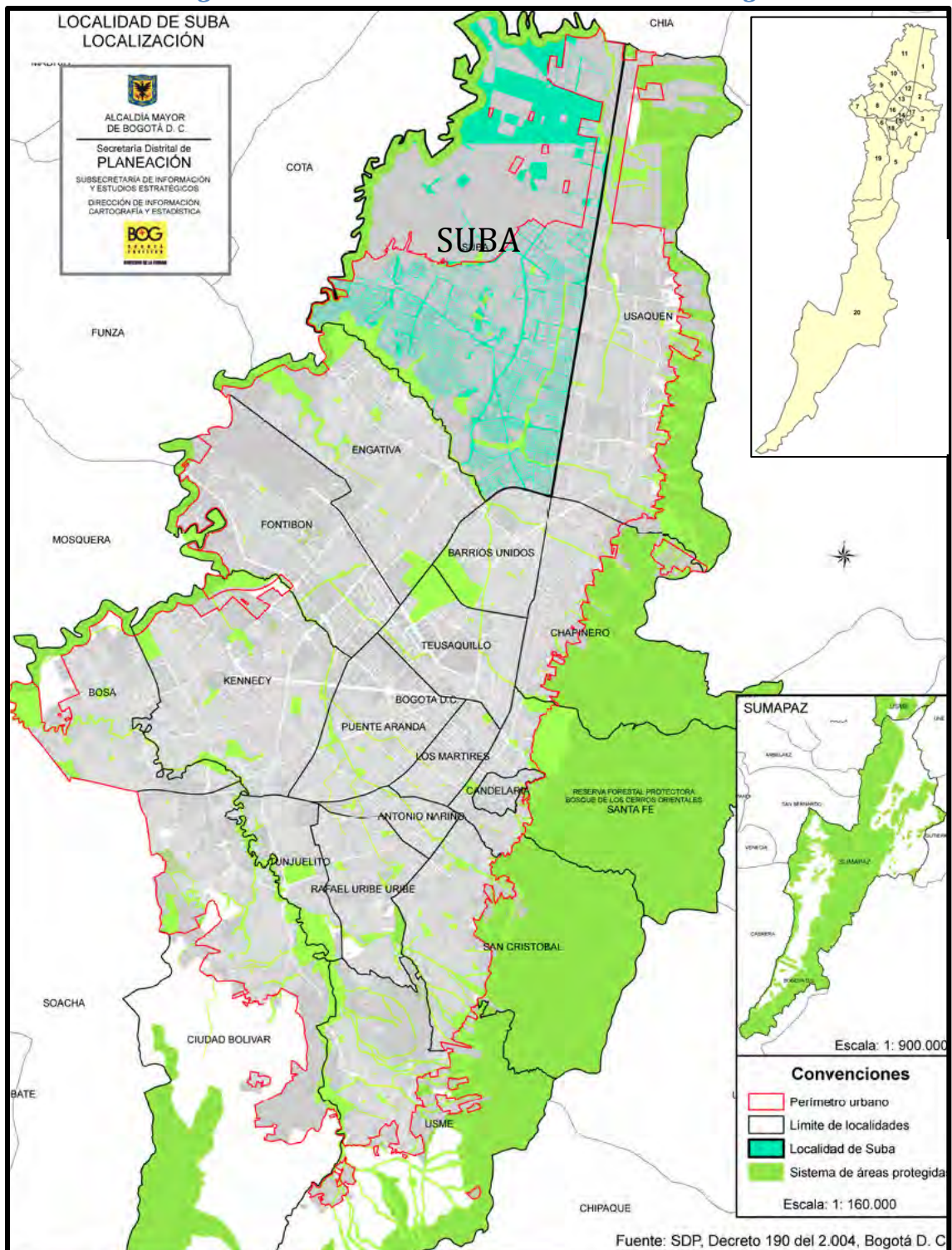
dernier devient seul imputable de ses actes (Pasotti, 2010).

Concernant plus particulièrement les politiques de planification et de gestion des transports urbains, les responsabilités sont divisées entre le gouvernement central et le pouvoir municipal. Le pouvoir central est responsable dans un premier temps de brosser les politiques générales et de sécurité, de coordonner les institutions nationales et municipales ainsi que d'assumer une part du financement (Ardila, 2005). Cette part serait d'environ 22% du budget total de la ville (Skinner, 2004). Dans un second temps, il est responsable de promouvoir la participation du secteur privé dans la gestion, l'entretien et la construction des infrastructures. Ceci se fait notamment par la mise en place des procédures d'appel d'offres. Celles-ci permettant au privé de soumissionner sur les contacts de construction, de gestion et d'entretien des infrastructures lancés par le pouvoir municipal. Le pouvoir central doit finalement promouvoir l'efficacité et empêcher la formation de monopoles dans la desserte de l'offre de transport (Ardila, 2005). Dans le cas particulier du TransMilenio, c'est le pouvoir central qui a négocié conjointement avec la Ville de Bogota le prêt de la Banque mondiale pour sa construction (World Bank, 2004).

De son côté, le pouvoir municipal s'occupe de la planification du transport et du développement urbain. Cette planification implique la définition des besoins et des infrastructures nécessaires en plus de l'élaboration de leur mode de financement. La ville est donc responsable de la construction, de la gestion et de l'entretien des infrastructures, en plus de leurs financements (Ardila, 2005). Toutefois, dans bien des cas, en accord avec le gouvernement central, le municipal sous-traite ou sous-contracte avec des compagnies privées pour l'une ou l'autre de ces tâches. Dans ces situations, il reste du devoir de la ville de réguler et superviser les actions du privé. Par exemple, même si un opérateur privé gère la vente des billets du transport en commun, c'est la ville qui détermine le prix de ceux-ci.

Contrairement aux autres villes du pays, Bogota ne fait pas partie d'un département d'où son nom de District Capital de Bogota (Bogota D.C.). Bogota couvre une superficie totale de 1 636,59 km² et comprend : l'aire urbaine et l'aire rurale. La partie urbaine, avec seulement 413,88 km², loge plus de 99% des habitants de la capitale (Secretaria Distrital de Planeacion, 2009). Sa densité de population de 19 873 habitants au kilomètre carré illustre cette forte concentration sur un territoire relativement petit. Au niveau administratif, le District Capital est subdivisé en 20 *localidades* ou localités. La vingtième localité, Sumapaz, au sud de la ville, est entièrement située en zone rurale et est rarement comptabilisée dans les données de la ville qui s'attardent principalement à l'aire urbaine. Les localités se divisent à leur tour en *Unidades de Planeamiento Zonal* ou unités de planification zonale (UPZ) puis en *barrios* ou quartiers (Ardila, 2005).

Figure 3 : L'aire urbaine et les localidades de Bogota



L'évolution des déplacements dans une ville en « explosion » démographique

La fulgurante croissance démographique et spatiale qu'a connue la ville à partir de 1950 a mis fin au modèle de ville compacte qui existait jusque-là et hérité de la ville coloniale. Cette expansion a aussi sonné le glas du tramway, définitivement fermé en 1951 après 67 ans d'existence (Gil-Breuf, 2007). Ce dernier nécessitait des infrastructures trop coûteuses et n'arrivait pas à suivre le rythme de développement des nouveaux quartiers de la ville. C'est donc l'autobus, plus flexible et moins coûteux, qui s'est établi comme moyen de transport principal des *bogotanos*. L'État colombien, en faveur de la construction d'autoroutes pour relier les quartiers plus aisés du nord au centre-ville, a accentué lui aussi cette dilatation des déplacements travail-domicile.

En 1959, le transport collectif est nationalisé et l'*Entreprise Distritale de Transporte Urbains* (EDUT) est créée. Après avoir surmonté de nombreuses périodes de crise, cette dernière est toutefois dissoute et le transport collectif entièrement privatisé en 1990 (Gil-Breuf, 2007). C'est qu'à cette même époque, la Banque mondiale entreprend de réformer le mode de financement et de gestion des infrastructures et des services dans les pays en développement. Elle recommande notamment d'étendre les principes de la gestion commerciale aux prestataires, d'élargir le champ de la concurrence et de faire intervenir davantage les usagers (Banque mondiale, 1994). En d'autres termes, elle met de l'avant des politiques prônant une gestion des services urbains plus efficace, basée sur le principe de la concurrence. C'est donc inspiré de cette vision néo-libéraliste que le transport collectif sera privatisé à Bogota. L'offre de transport collectif deviendra donc l'affaire d'une multitude de transporteurs privés au cours de la dernière décennie du XXe siècle.

La montée du néo-libéralisme dans le transport n'a toutefois pas eu comme effet d'améliorer la situation. D'un côté, les transporteurs privés qui possèdent les

autobus disposent de peu de moyens d'investissement et tentent d'augmenter leur revenu (ou de diminuer les effets des crises économiques) en gardant sur la route le plus de véhicules possible peu importe leur condition. De l'autre, les conducteurs, engagés par les transporteurs et rémunérés en fonction du nombre de passagers, passent de plus en plus de temps sur la route et développent des pratiques de conduite non-sécuritaires dans un véritable contexte de chasse aux passagers. À ce sujet, en 1995, le nombre de morts dû à des accidents de la route atteignait un sommet avec 1 387 victimes (Gil-Breuf, 2007). Tout ces facteurs ont pour effet de faire exploser l'offre de transport jusqu'à la rendre excédentaire. La ville est ainsi saturée en autobus mal entretenus et sous-utilisés, ce qui a pour effet d'augmenter la congestion sur le réseau et ce, pour l'ensemble des usagers.

Figure 4 : La congestion routière des années 1990



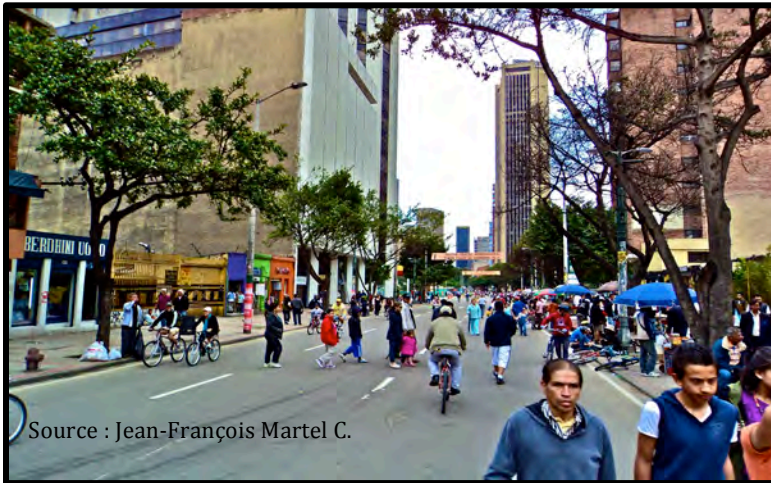
Source : Adam Jones, The Heart of the Matter : Bogota, 1994

À l'aube du XXI^e siècle, Bogota était donc confrontée à de graves problèmes de mobilité : elle ne disposait ni d'un métro, ni d'un réseau intégré de transport collectif; la distance des déplacements quotidiens n'avait cessé de s'allonger au cours des décennies précédentes dû a l'étalement urbain et la circulation

automobile était en constante augmentation. La situation est telle que, en 1995, aux heures de pointe, sur les artères les plus achalandées, la vitesse moyenne était de 5 km/h (Dancourt, 2008). À cette époque, il était fréquent pour les *bogotanos* de passer plus de trois heures par jour dans les transports et ce, qu'ils soient utilisateurs du transport collectif (70%) ou qu'ils aient accès à une voiture (moins de 20%).

De nombreuses idées seront proposées au cours de la dernière décennie du XXe siècle pour remédier aux problèmes de transport de Bogota. Ce fut toutefois l'administration municipale de Enrique Peñalosa, arrivé au pouvoir en 1998, qui entamera véritablement des actions. Peñalosa est l'instigateur de trois actions dans le domaine du transport qui ont eu pour effet d'atténuer les problèmes de circulation (Skinner, 2004). Premièrement, il a mis en place le système de « *pico y placa* ». C'est une mesure qui restreint l'utilisation des voitures à certains numéros de plaque d'immatriculation aux heures de pointe. Cette restriction des plaques est exercée en alternance tout au long de la semaine. Deuxièmement, il a initié la construction de pistes cyclables (*ciclorutas*). Son objectif était de faire construire 360 km de voies pour cyclistes avant 2004.

Figure 5 : Carrera 7 un dimanche



Bien que les accidents impliquant des cyclistes soient fréquents, notamment dû au fait que les citoyens ne sont pas accoutumés aux droits des cyclistes, le vélo a peu à peu pris sa place dans le paysage de Bogota. On le

constate plus particulièrement les dimanches matin ou les jours fériés, moments où la carrera 7 est réservée aux bicyclettes. La carrera 7 est une artère nord-sud particulièrement fréquentée qui relie notamment la Place Simon Bolivar (centre historique) aux quartiers aisés au nord. On trouve le long de cette avenue de nombreux sièges sociaux de banques, ambassades et même le Palais de justice de la Cour suprême et le Sénat (tous deux à proximité de la Place Simon Bolivar). Finalement, sans doute son legs le plus important, Peñalosa a doté Bogota d'un système de bus à transit rapide (BRT) : TransMilenio.

Le TransMilenio : une solution au transport et une base au développement urbain

Le TransMilenio est un système de transport collectif à voies exclusives alimenté par des autobus à articulation simple ou double inspiré du modèle inauguré à Curitiba au Brésil en 1974. Ces autobus peuvent transporter jusqu'à 250 personnes (Skinner, 2004). Les passagers ont accès au système par des arrêts prédéterminés et aménagés. C'est au moment d'entrer dans ces stations que les usagers paient leur passage. On retrouve à l'entrée de chacune de celles-ci un ou plusieurs guichets où l'on peut acheter des titres de transport. Ces titres sont vendus sous forme de carte à puce pouvant contenir un ou plusieurs titres. Il n'existe pas de « passe »

hebdomadaire ou mensuelle. Lorsque l'on utilise le dernier titre, la carte est « avalée » par le tourniquet. Le prix du titre de TransMilenio est fixe et invariable peu importe la distance et le temps du parcours : 1700\$ COP. En comparaison, le salaire minimum mensuel en Colombie était en 2011 de 535 600\$ COP. Comme l'indique la figure 6, un individu gagnant le salaire minimum et se déplaçant tous les jours en TransMilenio dépenserait environ 19% de son revenu en transport. Or, il est connu qu'un ménage qui dépense un pourcentage élevé (plus de 20% du revenu) de son revenu en transport aura tendance à rationner ses déplacements. Ainsi, puisque le déplacement vers le lieu de travail du chef de famille est prioritaire, le reste du ménage (spécialement les femmes et enfants) peut être privé des fonds nécessaires à l'accès à un mode de transport motorisé. Cette privation des déplacements limite souvent l'accès à des opportunités urbaines comme l'éducation et les services de santé (Thomson, 1993).

Figure 6 : Tableau du poids des dépenses en fonction du revenu

Strate sociale	Salaire en nb de fois le salaire min. mensuel (535 600\$ COP)	% de la population totale dans cette strate	% de revenu consacré en transport par mois (par personne par revenu) ¹
Strate 1	Moins de 1 fois	9,3%	Plus de 19%
Strate 2	1 à 3 fois	39,2%	19% à 6%
Strate 3	3 à 5 fois	36,1%	6% à 4%
Strate 4	5 à 8 fois	9,4%	4% à 2%
Strate 5	8 à 16 fois	2,7%	2% à 1%
Strate 6	16 fois et plus	1,8%	Moins de 1 %

¹ Le calcul prévoit deux déplacements en TransMilenio par jour, 30 jours par mois. Ce montant (ou dépense en transport) est ensuite divisé par le revenu mensuel en fonction de la strate socio-économique.

L'alternative au TransMilenio, pour les populations qui n'ont pas les moyens d'avoir leur propre véhicule est l'autobus. Ceux-ci appartiennent à des coopératives ou des entreprises privées. Ils circulent sur les routes sans voie prioritaire et arrêtent chaque fois qu'un piéton ou un passager le réclame (donc sans arrêt fixe).

Figure 7 : Autobus



Ils parcourent un trajet qui est identifié sur un carton dans le pare-brise avant du véhicule. Ces parcours sont généralement des portions de 4 à 6 kilomètres le long de grands axes. Il n'existe pas de carte, d'horaire ou de site internet décrivant

ces services. Le prix, fixé par la ville, est de 1400\$ COP (avec un supplément de 50\$ COP après 18h00). Il n'existe pas non plus de transfert possible entre les différents autobus et il faut payer à chaque autobus que l'on prend.

Dans le cas du TransMilenio, on peut, après avoir acheté un titre, emprunter différents autobus tant et aussi longtemps que l'on ne sort pas des stations du BRT. Ainsi, le TransMilenio est plus économique que l'autobus privé pour les longues distances ou pour tout trajet nécessitant un transfert. De plus, circulant en site propre, il est plus rapide que l'autobus. C'est une fois muni d'un titre que l'on peut franchir les tourniquets qui donnent accès au quai de la station et monter dans

l'autobus de notre choix. Cette mesure accélère le processus au moment de l'embarquement puisque les passagers n'ont pas à entrer un derrière l'autre par la porte avant de l'autobus et payer au conducteur leur passage comme dans les autobus conventionnels. Au contraire, les autobus du BRT sont munis de plusieurs portes qui s'ouvrent simultanément lorsqu'ils sont à une station laissant entrer un plus grand nombre de passagers à la fois, comme le fait un métro. Par ailleurs, les coûts de construction d'un tel système sont dix fois moindres que ceux d'un métro. Selon Hidalgo (2004), ce mode de fonctionnement fait du TransMilenio une solution à haute capacité et à faible coût. De plus, il existe un service de desserte additionnel aux stations situées dans les extrémités des lignes et assuré par des autobus qui ne circulent toutefois pas en site propre. Ce service nommé *Alimentador* est gratuit et est pris en charge par les opérateurs des stations vers lesquelles les autobus acheminent les passagers. C'est principalement par les *Alimentadores* que les quartiers précaires du sud de Bogota ont accès au BRT et à la Ville. La morphologie de ces quartiers n'étant pas propice à l'implantation d'un segment du TransMilenio. Ceci s'explique par le fait qu'ils sont construits à flanc de montagne et que leur réseau viaire est trop étroit pour accueillir les infrastructures du BRT (Gilbert, 2008).

Figure 8 : Station de TransMilenio



Comme le montre la figure 8, le réseau nécessite beaucoup d'espace. La construction du TransMilenio a en effet monopolisé quatre voies, soit deux de chaque côté des stations, qui étaient autrefois utilisées par les voitures et autobus privés. La réutilisation des autoroutes construites dans les années 70 et 80 a été un élément déterminant en ce qui a trait à la faisabilité du projet. L'utilisation de l'espace public et la planification de ce mode de déplacement est en soi un important choix politique et social.

Les effets sur le paysage du TransMilenio ne s'arrêtent pas à la simple réaffectation de la chaussée. L'espace longeant les axes du BRT et entourant les stations a été remodelé. Concrètement, les trottoirs ont été élargis, des pistes cyclables ont été aménagées, du mobilier urbain a été ajouté, l'éclairage public a été ajusté pour augmenter le sentiment de sécurité (Figure 9). Aussi, des passerelles piétonnes donnant accès aux stations ont été érigées là où les voies automobiles ceinturant celle du TransMilenio sont trop nombreuses ou achalandées. Celles-ci sont conçues pour pouvoir être utilisées par les personnes à mobilité réduite. Les stations aux extrémités des tronçons, ou *portales*, ont développé un effet de centralité et attiré de nouvelles activités.

Figure 9 : Aménagement urbain le long des corridors du TransMilenio



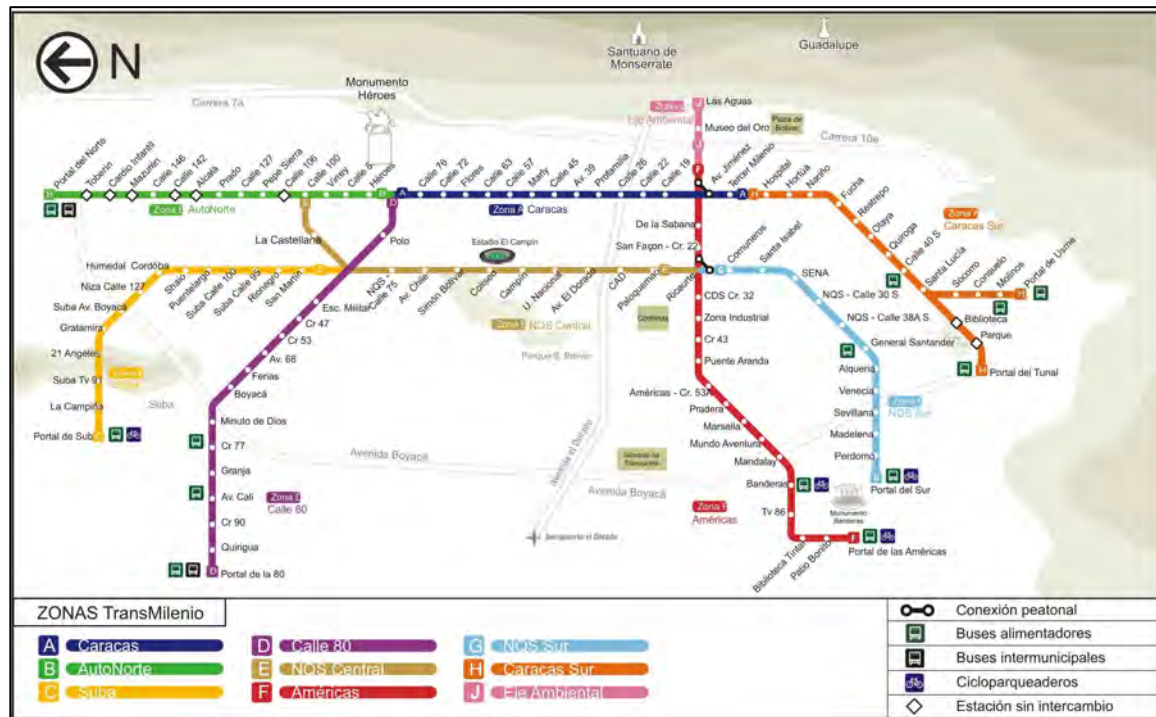
Dans le centre historique, une avenue principale, l'avenue *Jimenez*, a été complètement fermée à la circulation automobile dans le dessein d'une politique de requalification de ce quartier. L'implantation de ce système de transport en commun a de plus contribué à une politique plus générale de sécurisation de l'espace urbain (Gil-Breuf, 2007). Ceci s'explique d'une part par la volonté d'instaurer une circulation mixte, à l'échelle du piéton et d'autre part, par le sentiment d'une présence de l'autorité municipale qu'engendrent

les stations dans le tissu urbain. Localisées aux 500 mètres, voire moins au centre-ville, les stations fermées et sécurisées en tout temps par des agents de police marquent en effet une volonté des autorités de sécuriser l'espace public (Gil-Breuf, 2007). À cette volonté d'agir sur l'espace collectif vient s'ajouter le désir de donner aux populations des périphéries un accès à la ville, donc une volonté de lutter contre la pauvreté et l'exclusion.

Conforme à la structure de séparation des rôles dépeinte plus tôt, la décision d'implanter le TransMilenio a été faite au niveau municipal en accord avec les politiques nationales. Ainsi, la construction et l'entretien des corridors, stations, terminus et autres infrastructures nécessaires sont pris en charge par l'Institut de Développement Urbain (IDU), division de la Ville de Bogota (Dancourt, 2008). Pour

s'occuper du contrôle et de la planification du réseau, une compagnie publique contrôlée par la Ville et dirigée par le maire a été formée, le TransMilenio S.A.. Celle-ci étudie les éventuelles expansions du réseau et s'assure que les compagnies privées sous-contractées pour opérer les différents tronçons respectent leur contrat. Ces compagnies sont choisies à travers un processus d'appel d'offre et ne sont assurées d'aucun revenu minimum. Elles sont souvent des compagnies locales financées par des investisseurs nationaux ou internationaux. Leur revenu est en fonction, dans le cas des autobus circulant en site propre, du nombre de kilomètres parcourus par opérateur, et, dans le cas des *Alimentadores*, du nombre de passagers (Hidalgo, Ardila, Menckoff et Cuellar, 2005). Les entreprises sont propriétaires des autobus, engagent les conducteurs et sont en charge de l'entretien de leurs véhicules. Il est à souligner que la Ville ne verse aucune subvention pour le volet opération (Dancourt, 2008). La vente et la gestion des billets sont quant à elles administrées par une autre compagnie privée, elle aussi engagée sur appel d'offres. Cette dernière est responsable de l'installation et de l'entretien des points de vente et de la compilation des statistiques d'entrée et de sortie. Il existe à ce jour 9 tronçons d'une longueur de 84,2 kilomètres. La construction du TransMilenio a été planifiée en 7 phases s'échelonnant de 1999 à 2031 (Gómez, 2004). Lorsqu'il sera complété, le réseau devrait compter 386,6 km et pouvoir assumer 80% des besoins de transport de la métropole. En 2010, la ville a entamé la construction de la phase 3 qui comprend un tronçon reliant l'aéroport au Centre-ville (13,8 kilomètres).

Figure 10 : Plan du réseau du TransMilenio



La mobilité des *bogotanos* a relativement changé depuis le « chaos » des années 1990. Selon l'enquête « *como vamos* » de 2010, l'utilisation du TransMilenio est passée de 6% en 2001 à 23% en 2010 et ce sont désormais plus de 1,4 million de citoyens par jour qui utilisent le TransMilenio. Les autres transports collectifs sont passés de 67% en 2001 à 48% en 2010. L'utilisation de la voiture privée, elle, est passée de 19% en 1998 à 15% en 2010. Depuis l'implantation du BRT, le temps de transport par trajet est passé de plus de 90 minutes, avant la construction du BRT, à 56 minutes en 2007. Toutefois, la satisfaction des *bogotanos* à l'égard des services offerts par le TransMilenio a beaucoup diminué depuis ses débuts. D'un niveau de satisfaction de 93% en 2001, ce n'est plus que 67% des usagers qui se disent satisfaits ou très satisfaits en 2010. Cela peut s'expliquer par le fait que le TransMilenio est passé de nouveauté à réalité dans le quotidien de *bogotanos* (Gilbert, 2008). Il faut aussi souligner le fait que le service est souvent surchargé aux heures de pointe. Ce fait s'explique essentiellement par la forte augmentation dans l'utilisation du service depuis sa construction. De plus, comme il a été mentionné

plus tôt, la majorité des déplacements sont faits sur l'axe nord-sud, axe sur lequel il n'existe que deux tronçons. Enfin, les nouvelles portions ajoutées depuis l'inauguration de 2000, soit le *portale de Suba* et le *portale del Sur*, n'ont fait qu'augmenter l'afflux sur la portion donnant accès au centre-ville. Des délais dans la construction des autres axes nord-sud (planifiés originellement) retardent l'arrivée des tronçons qui pourraient soulager cette surcharge. Ainsi, la forte croissance de l'achalandage jumelée aux délais de construction des nouveaux tronçons a poussé certains candidats à la mairie (campagnes 2008 et 2011) à remettre en question l'efficacité du BRT.

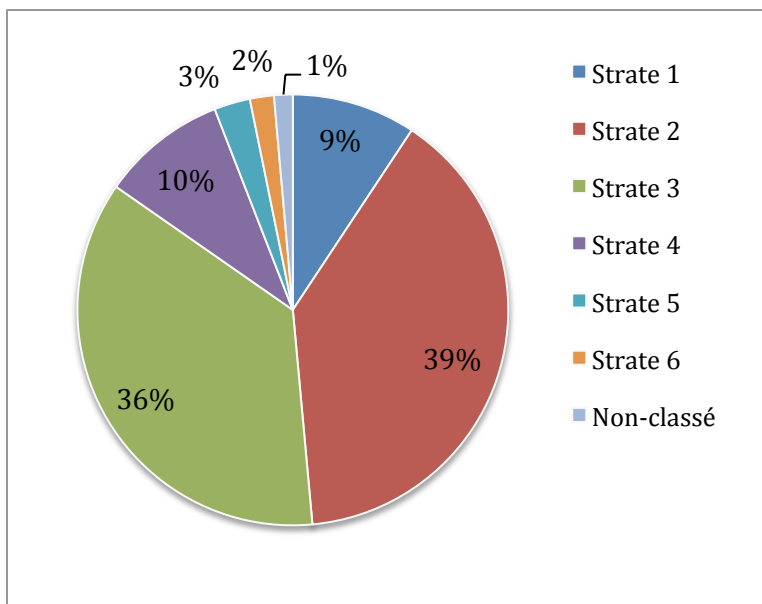
Cette montée d'insatisfaction à l'égard du TransMilenio a poussé certains candidats à la mairie à remettre en question le BRT et remettre de l'avant la possibilité d'un métro. Il faut comprendre que depuis la réforme de 1991 qui a eu pour effet d'augmenter le pouvoir d'action des maires, les candidats ont tendance à s'affranchir des bannières que sont les partis politiques et à se présenter comme indépendants. Ils basent alors leur campagne sur leur personnalité et leurs projets (Pasotti, 2010). L'enjeu du transport occupe une place prépondérante dans les campagnes. L'idée d'un métro est très populaire dans la population. Toutefois, lorsque l'on analyse un peu la situation, on constate que le métro est 10 fois plus cher que le BRT et beaucoup plus long à construire (Deng et Nelson, 2011). Il servirait de plus essentiellement à relier les quartiers centraux (donc exclurait les quartiers populaires périphériques). C'est donc souvent par opportunisme que les candidats promettent sa construction. La campagne de 2008 a montré qu'il peut être coûteux en votes d'être contre le métro. Peñalosa, contre, avait alors terminé deuxième au suffrage derrière Samuel Moreno qui, lui, avait promis la construction d'un métro. Cette promesse n'a jamais été tenue et en mai 2011, Moreno a été reconnu coupable de corruption et écarté de la mairie. La campagne de 2011 a permis l'élection de Gustavo Petro encore une fois devant Peñalosa. Le nouveau maire a promis la poursuite de la construction du TransMilenio selon le plan initial, mais a aussi promis d'étudier la possibilité d'un métro (Petro, 2012).

Le maire, grâce à son pouvoir établi dans la constitution, peut mettre de l'avant, poursuivre ou annuler un projet. Étant donné l'important roulement d'élus à la mairie, les grands projets peuvent devenir dépendants de l'humeur des électeurs. Il devient alors important d'étudier leurs effets. Si le TransMilenio est censé combattre la pauvreté, il est important de savoir dans quelle mesure ceci se réalise. De telles connaissances peuvent justifier la poursuite des projets et influencer les choix des électeurs autant que des décideurs. Pour étudier cette relation, nous avons choisi la localité de Suba est à propos. Les quartiers de l'ouest de Suba, plus pauvre, sont en effet desservis par le TransMilenio depuis 2006. L'investigation d'un de ces quartiers pourrait permettre de mieux comprendre cette relation.

Pauvreté : des strates socio-économiques et des exclus

Il existe à Bogota une classification socioéconomique des quartiers de l'on appelle *estratos* ou strate socio-économique. Celle-ci a été développée par l'Institut de Statistique de Colombie, un organe gouvernemental. Il existe six strates, la strate 1 représentant les plus démunis et la strate 6 les mieux nantis. Cette gradation est utilisée pour déterminer la facturation des services publics, le financement des programmes sociaux, le niveau d'imposition foncière et la contribution pour avoir accès aux services de santé dans les différents quartiers. Par exemple, pour ce qui est des services publics, la strate 1 a une aide pouvant atteindre jusqu'à 50% de la consommation, la strate 2 jusqu'à 40%, la strate 3 jusqu'à 15%, etc. (RedBogota.com, 2002).

Figure 11 : Répartition de la population de Bogota par strate socio-économiques à Bogota (%)



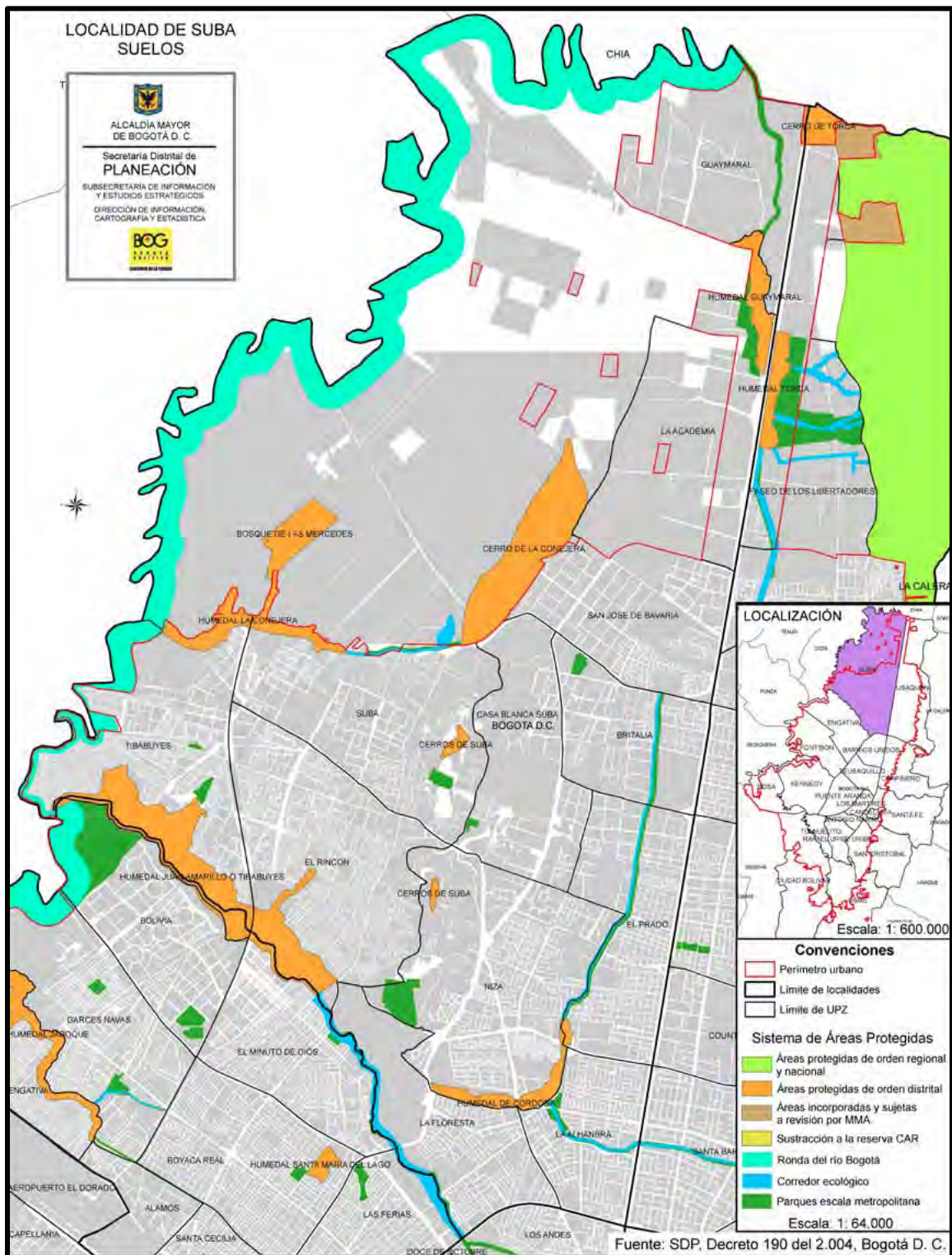
Le processus de stratification se fait par une cartographie de l'aire urbaine. L'unité utilisée est l'îlot (*manzana*). Celui-ci est d'abord zoné en fonction d'une liste de critères cherchant à déterminer l'affectation réelle du sol. On cherche donc dans un premier

temps à déterminer s'il s'agit de résidentiel, commercial, industriel, etc., et son intensité. Suite à quoi, les côtés des différents îlots font l'objet d'une analyse de leur cadre bâti via des indicateurs comme le matériel de construction, la densité de population, la qualité des espaces publics, le degré de dégradation du bâtiment, le paysage urbain en général, etc. C'est suite à la superposition de ces deux couches que la strate est déterminée (RedBogota.com, 2002). Cette évaluation est refaite tous les 5 ans. Il est à souligner que des 41 755 îlots de Bogota, 4 999 ne contiennent pas d'habitations donc ne se font pas assigner de strate sociale. Selon les données 2009-2010 du Secrétariat de la Planification de Bogota, des 7 363 782 habitants de Bogota, 9,3% feraient partie de la strate 1, 39,2% de la strate 2, 36,1% de la strate 3, 9,4% de la strate 4, 2,7% de la strate 5 et 1,8% de la strate 6. Le 1,4% restant est considéré comme sans strate sociale (RedBogota.com, 2002).

L'Institut de Statistique de Colombie a aussi fait un équivalent des strates socioéconomiques pour le revenu. Les six catégories sont déterminées en fonction du salaire minimum (535 600\$ COP par mois). La strate 1 a donc un revenu

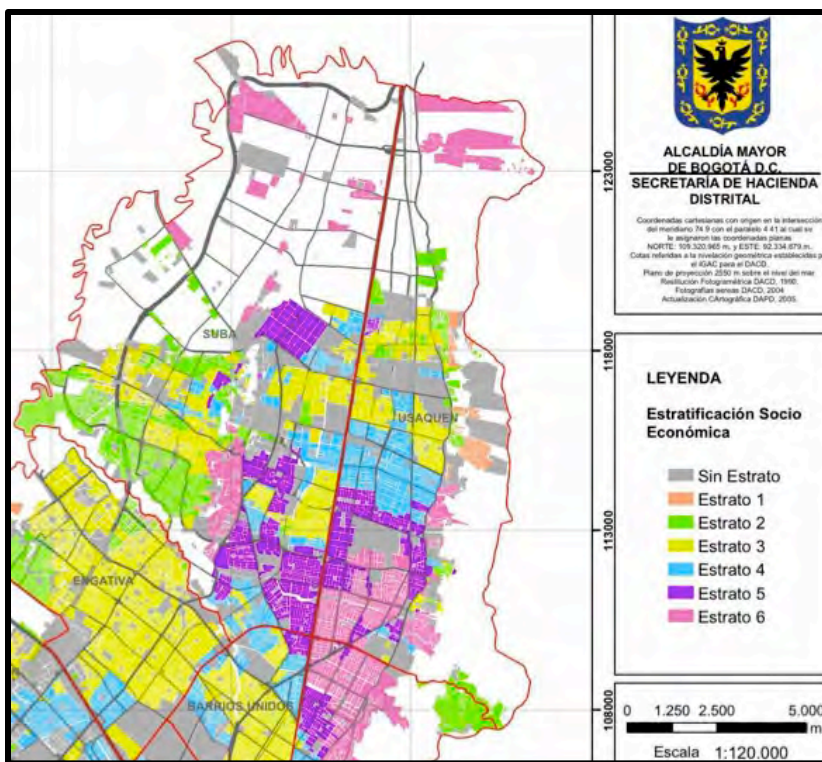
inférieur au salaire minimum, la strate 2, de 1 à 3 fois le salaire minimum, la strate 3, de 3 à 5, la strate 4 de 5 à 8, la strate 5 de 8 à 16, et la strate 6 de plus de 16 fois le salaire minimum.

Figure 12 : Les UPZ de Suba



Suba est la plus grande localité de l'aire urbaine de Bogota. Elle est également la plus peuplée avec 1 018 629 millions d'habitants (14 % de la population de Bogota). Son territoire de 100,56 km² est divisé entre 14,69 km² de terres dites protégées, 28,75km² rurales et 57,12 km² en zone urbaine. Suba a longtemps été une municipalité agricole indépendante de Bogota, en 1954, on n'y comptait que 200 habitations. Comme ce fut le cas pour le reste de la ville, Suba a connu une très forte croissance démographique grandement due à l'arrivée de nouvelles populations et à la croissance démographique. C'est en 1977 qu'elle fut annexée à la capitale. Elle est depuis 1991 divisée au niveau administratif en 13 UPZ (Secretaria Distrital de Planeacion, 2009).

Figure 13 : Cartographie des strates socio-économique de Suba



Comme le montre la carte des strates socioéconomiques (Figure 13), Suba abrite une population variée. On retrouve une population riche (strate 5 et 6) au sud-est de la *localidad*, à proximité du centre d'affaires de la ville et de la calle 100. On retrouve notamment dans ce secteur

d'affaires le « World Trade Center » du pays, de nombreux sièges sociaux de banques et des bureaux du gouvernement colombien comme celui du DAS (police

secrète et agence d'immigration). Au nord-est, on retrouve des quartiers composés de strates 3 et 4 situés le long du tronçon vert du TransMilenio. Les terres agricoles sont, elles, au nord et au nord-ouest de la localité. Selon des données de la ville, cette UPZ nommée « Zona Norte » est très peu habitée (179 habitants en 2009). On retrouve finalement à l'ouest les quartiers les plus pauvres (Secrétariat de la Planification, 2009).

La majorité des données socioéconomiques sont faites avec comme unité géographique la localité et non l'UPZ. C'est le cas des statistiques sur le nombre de personnes par logement. À ce niveau, la localité se classe dans la moyenne de la capitale soit 3,5. Toutefois, il est fort probable que les quartiers plus riches contrebalancent les quartiers plus pauvres et qu'en réalité, il existe un écart important au sein même de Suba. À titre indicateur, grâce aux données accessibles sur le site de la ville de Bogota, il est possible de calculer la densité de population par UPZ (tableau 2). Ces données démontrent une corrélation entre la densité de population et les strates habitant l'UPZ. On constate en somme que les quartiers précaires sont très densément peuplés et que les quartiers plus riches le sont beaucoup moins.

Figure 14 : Tableau de densité de population par UPZ dans Suba

Nom des UPZ	Aire urbaine (km ²)	Population (2009)	Densité de population (Hab/km ²)	Strates socio-économiques dominantes
La Academia	6,72	920	137	6
Guaymaral	4,54	167	37	6
San José de Bavaria	4,38	47 774	10 907	4 et 5
Britalia	3,29	57 730	17 547	3
El Prado	4,33	89 013	20 557	3
La Alambra	2,85	36 637	12 855	5
Casa Blanca Suba	4,20	36 521	8 695	Sans strate
Niza	7,57	65 073	8 596	6 et 5
La Floresta	3,93	25 324	6 443	4 et 5
Suba	6,53	134 709	20 629	2 et 3
El Rincon	7,10	302 006	42 536	2
Tibabuyes	7,26	222 576	30 658	2

Il existe 109 844 emplois à Suba divisés entre le secteur des services (38,7 %), commercial (41,9 %) et industriel (9,7 %). Avec une population active de 437 319 travailleurs, (408 106 est occupée), c'est donc dire qu'au moins le quart de la population active occupée travaille à l'extérieur de la localité (Secrétariat de la Planification, 2009).

À l'image des dynamiques agissant à l'ensemble de la ville, Suba contient des quartiers populaires périphériques. Étant donné que les pôles d'emploi sont fortement centralisés dans la ville et que Suba ne constitue pas un de ces pôles, sa population a un fort besoin de mobilité pour accéder aux milieux de travail en dehors de la localité. Historiquement, les autobus privés constituaient pratiquement le seul moyen pour les populations pauvres de se déplacer sur de moyennes ou grandes distances pour avoir accès à l'emploi. Avec l'augmentation de la congestion routière, le temps de déplacement a crû venant affecter la qualité de vie des

habitants et allant même, pour certains, jusqu'à limiter l'accès à la ville. Cette dynamique affecte particulièrement les quartiers populaires situés en périphérie de la ville. La construction du TransMilenio inauguré en 2000 a voulu corriger la situation en donnant accès pour l'ensemble de la population à un réseau de transport en commun rapide reliant la périphérie au centre-ville. Mais qu'en est-il vraiment ?

Méthodologie : De la théorie au *barrio*

Afin de mieux comprendre la relation transport/pauvreté développée précédemment, l'étude de cas a été choisie comme outil méthodologique. Cette démarche analytique est appropriée pour l'étude de relation qui cherche une preuve qualitative. De plus, telle que démontré dans le cadre théorique, il s'agit d'aborder la relation d'un angle qui est nouveau, ou qui était jusqu'ici négligé. Comme le soulignent Bradshaw et Wallace (1991), l'étude de cas est très utile pour comprendre certaines problématiques liées aux réalités des pays en voie de développement où les théories occidentales traditionnelles semblent mal adaptées pour expliquer certaines dynamiques. De plus, en utilisant une méthode qui opte pour un nombre restreint de situations analysées, on favorise la profondeur de l'analyse tout en laissant de l'espace à une démarche inductive. Puisque la compréhension de la relation est approfondie tout au long de la démarche, il est important de garder les questions ouvertes lors de la cueillette des données afin de garder la porte ouverte à toutes données qui pourraient aider à développer des outils pour comprendre la réalité.

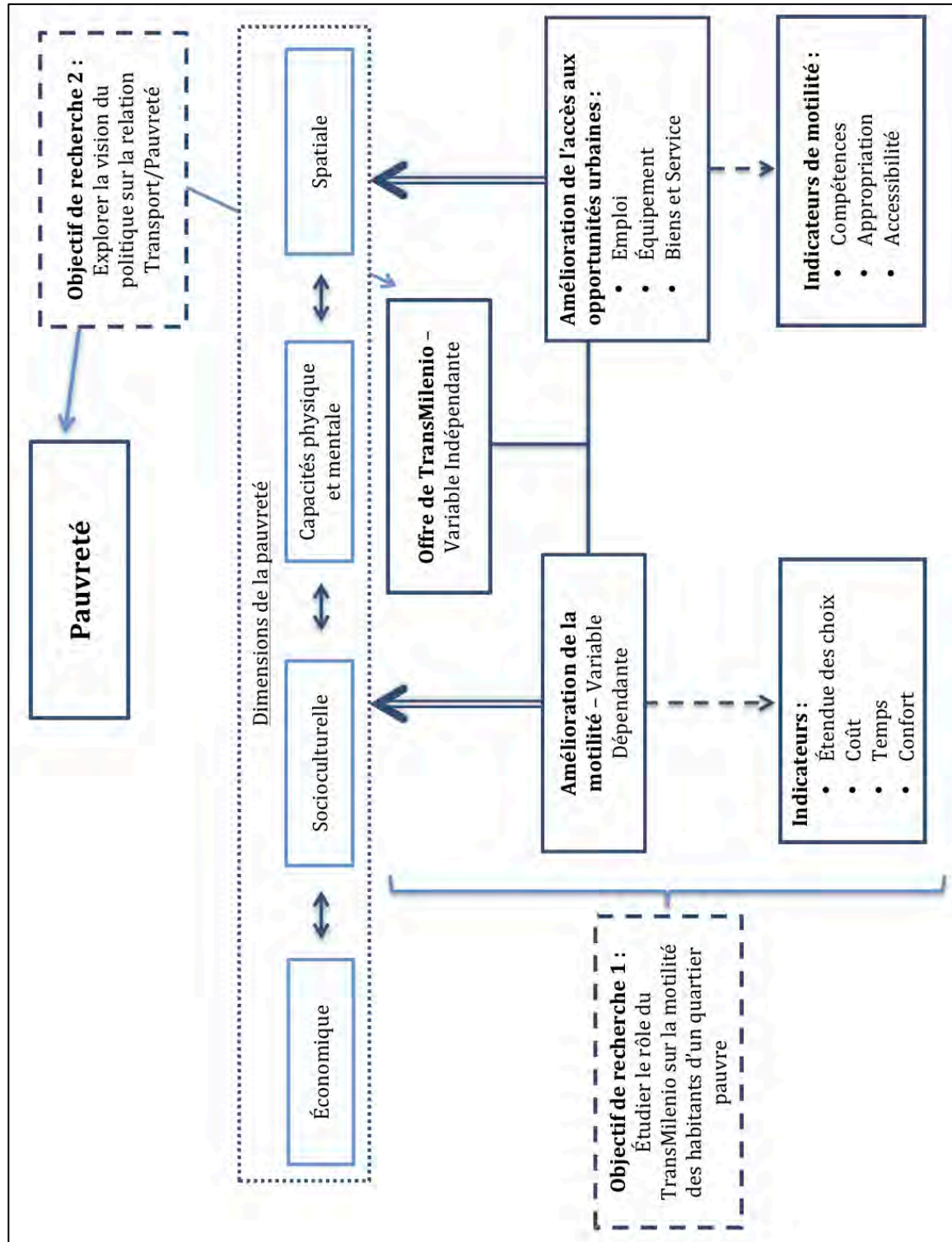
Tel que mentionné en introduction, l'implantation en 2000 (Phase 1) et 2006 (Phase 2) du TransMilenio à Bogota, en Colombie, constitue un potentiel d'étude incontournable. Il permet d'aborder l'étude de la relation transport/pauvreté sous l'angle d'une augmentation du potentiel de mobilité. Ce travail tente de savoir si cette augmentation de l'offre de transport a un rôle sur la pauvreté en augmentant la mobilité potentielle des citoyens desservis ou, en d'autres mots, si le TransMilenio augmente la motilité de la population pauvre. La pauvreté est, comme il a été expliqué plus tôt, une réalité complexe qui comprend des dimensions économiques, socioculturelles, psychophysiques (capacités physique et mental) et spatiales (voir la figure 15). Comme il a été illustré plus tôt, l'augmentation de la motilité peut faciliter l'accès aux opportunités urbaines comme l'emploi, les équipements de santé

et d'éducation, les biens et services de consommation et faciliter aussi les relations sociales. Donc, agir par l'entremise de la dimension spatiale permet aussi d'influencer la dimension économique (accès à l'emploi) et la dimension socioculturelle (accès aux relations sociales, à l'éducation, etc.).

La pauvreté est vue dans ce travail comme étant une faible capacité d'accéder aux opportunités urbaines. Il ne sera pas question d'établir un seuil de pauvreté absolu ou relatif en fonction de la possibilité de déplacement, mais plutôt de déterminer si l'arrivée du TransMilenio, a augmenté la motilité des citoyens d'un quartier pauvre de Suba. Cette augmentation de l'offre de transport sera étudiée par les indicateurs coût, temps, confort, étendue des choix. La motilité est, elle, mesurée via les indicateurs de compétences, d'appropriation et d'accessibilité. Ainsi, étant donné qu'il ne s'agit pas de déterminer si les déplacements effectués ont augmenté, mais plutôt de connaître les déplacements potentiels, nous avons opté pour une collecte de données de type questionnaire et entrevue semi-dirigée. Dans les bases de données existantes de la ville de Bogota, il est possible de connaître le moyen de transport des individus, mais non de savoir pourquoi ils l'utilisent.

Un autre facteur nous pousse à choisir un enquête terrain : l'effet des infrastructure de transport sur la gentrification des quartier. À ce sujet, Munoz-Ruskin a publié une étude en 2010 sur l'impact de l'arrivée des stations du Transmilenio sur la valeur foncière des propriétés situées dans un rayon de dix minutes de marche de celles-ci. Il conclut en avançant la possibilité que l'arrivée de ces stations ait engendré un phénomène de gentrification. Il recommande de pousser davantage la recherche : « In addition, further research is recommended to understand if the low-income mobility improved with TransMilenio, for example, through targeted household surveys across formal and informal housing markets, including both home owners and tenants » (2010, 82).

Figure 15: Schéma de recherche



En fonction de ces constats, deux approches ont été choisies dans ce travail : 1- une enquête-terrain dans un quartier pauvre afin de mieux comprendre la motilité des citoyens et de vérifier si l'arrivée du TransMilenio a augmenté celle-ci; 2- une entrevue avec Enrique Peñalosa, ancien maire de Bogota, instigateur du TransMilenio et candidat à la mairie aux élections d'octobre 2011 pour connaître la vision du politique quant à la relation transport/pauvreté. Explorer la vision du politique sur les effets du transport sur la pauvreté permettra de voir si elle cadre avec la réalité des citoyens pauvres.

Enquête terrain : Déterminer les indicateurs et les limites du cas

L'enquête terrain vise à mieux comprendre la motilité des habitants les plus pauvres de Suba. Il s'agit de vérifier si le TransMilenio occupe une place dans la mobilité potentielle et réelle des individus. Telle que définis dans le cadre théorique, trois facteurs influencent la motilité : les compétences, l'accessibilité et l'appropriation. Les compétences sont volontairement moins abordées. Il est en effet difficile d'évaluer les savoir-acquis et les capacités organisationnels dans le type d'étude que nous menons. La seule compétence qui est abordée est celle du permis de conduire comme savoir-acquis. Cette éventualité est traitée en fonction de son importance dans les résultats. L'étude vise plus spécifiquement les deux autres facteurs. L'accessibilité et l'appropriation sont donc mesurées en fonction de l'opportunité urbaine à laquelle l'individu tente d'accéder. Les opportunités urbaines sont le travail, la formation, les relations sociales, les soins de santé, les achats quotidiens et les loisirs. Nous avons choisi de nous concentrer sur les déplacements vers le travail. L'accès à l'emploi a une incidence sur la dimension économique de la pauvreté, augmenter les bassins d'emploi accessibles est donc un point majeur dans la diminution de la pauvreté. Avec un meilleur revenu, il est ensuite plus facile d'améliorer l'accès aux autres opportunités. Les déplacements vers autres opportunités urbaines sont analysés de façon secondaire.

Le questionnaire nous permet donc à la fois de mieux comprendre les conditions des déplacements des individus (accessibilité) et le processus de choix du moyen de transport (appropriation), mais aussi de délimiter notre étude de cas. En effet, l'un des points les plus importants dans le choix d'une étude de cas est sa capacité à être délimitée (Roy, 2009). Le secteur de notre étude de cas a été choisi pour sa proximité à une station du TransMilenio. Le secteur est une portion de quartier de l'UPZ de Suba dans la *localidad* de Suba et est situé à environ 200 mètres de la station de TransMilenio : 21 Angeles². La distance entre le logement des habitants et la station du TransMilenio est donc d'environ 5 minutes à pied (voir figure 17). Ce facteur est primordial puisqu'il s'agit d'étudier l'effet sur la motilité de ce moyen de transport. Le secteur est de plus peuplé d'une population pauvre et est hors de distance de marche des principaux pôles d'emploi de la ville. En effet, la *localidad* de Suba, comme il a été écrit précédemment, abrite peu d'emplois sur son territoire comparativement à sa population occupée (109 844 emplois à Suba ; 408 106 citoyens occupés). Les citoyens doivent donc, pour la plupart, sortir de leur quartier pour avoir accès aux diverses opportunités urbaines.

² La station « 21 Angeles » porte ce nom en mémoire de 21 enfants du quartier morts dans un accident d'autobus scolaire dans les environs de l'actuelle station.

Figure 17 : La station 21 Angeles et le quartier de Suba



Six indicateurs permettent de décrire le déplacement soit : le motif, les lieux de départ et d'arrivée, le temps, la distance, le coût et le(s) mode(s). Le lieu de départ est toujours le quartier en question. Seule l'adresse du lieu de travail est demandée à titre de lieu d'arrivée. Le temps fait référence au temps du parcours. La distance est, elle aussi, celle du parcours. Puisque la distance peut varier en fonction des perceptions et qu'il peut être difficile de la connaître lorsque l'on se déplace en transport en commun, cette variable est calculée au moment de l'analyse des résultats grâce à l'adresse de travail donnée. Il est ainsi possible de calculer la distance sur une carte de façon précise en temps et lieu. Étant donnée l'échelle de la recherche (macro), la distance à vol d'oiseau est suffisante. Certains chercheurs ont d'ailleurs montré que la différence dans le calcul de l'accessibilité n'est pas majeure entre la distance à vol d'oiseau et la distance réticulaire lorsqu'on analyse l'accessibilité à une échelle métropolitaine (Apparicio, Abdelmajid, Riva et

Shearmur, 2008). Le coût fait référence au prix des billets dans le cas du transport en commun ou de l'essence dans le cas de la voiture ou de la motocyclette. Dans le cas du transport en commun, le nombre de billets peut varier selon que les transporteurs utilisés aient une politique de correspondance ou non. Il est à noter que ce coût peut être nul dans le cas de la marche. Le mode est le reflet des moyens de transport utilisés pour parcourir la distance du parcours. Il peut être monomodal ou multimodal. Dans le cas du multimodal, on parle des différents trajets qui constituent le parcours. Pour étudier l'appropriation, il s'agit de demander au répondant d'expliquer le choix de son mode de déplacement. Ce choix peut être justifié par la vitesse de déplacement du mode, par son prix, par son confort, par sa sécurité, par le fait que c'est le seul moyen de transport qui permette d'accéder à l'opportunité en question, par le fait que c'est le mode qui fait le trajet le plus court pour aller au lieu souhaité ou toutes autres raisons. Il est également demandé au répondant son niveau de satisfaction et son appréciation du mode de déplacement pour faciliter l'accès au travail. Ceci est fait afin de mieux comprendre son appropriation à l'égard du TransMilenio. Finalement, une dernière question tente de mesurer l'appropriation en demandant si le BRT a eu un impact positif sur la qualité de vie du quartier avec possibilité de commenter.

18 ans est l'âge minimal choisi pour répondre au questionnaire. Ce choix a été fait de façon arbitraire afin de limiter le cas à la population qui est le plus susceptible d'être en âge de travailler. Puisque cette recherche se concentre davantage sur l'emploi comme opportunité urbaine, il est demandé si le répondant travaille et quel type d'emploi il occupe. Ensuite, le revenu de l'individu est demandé pour déterminer si le répondant est dans la population cible, les strates 1 et 2. De plus, cette donnée à une importance sur le choix du mode de transport (accessibilité). Les strates de revenu introduites plus tôt sont utilisées pour classer les répondants selon leur revenu. Finalement, pour répondre à l'hypothèse de Munoz-Ruskin au sujet de la gentrification, une question vise à savoir depuis combien de temps les répondants habitent dans le quartier. Jumelée au revenu, cette question permet de déterminer

s'il y a des signes de gentrification. La figure 16 illustre les questions de l'enquête et ce qu'elles cherchent à mesurer.

Figure 16 : Structure du questionnaire sur les déplacements individuels dans Suba

	Mesure
1- Genre	Information générale
2- Proximité d'une station de TransMilenio	Délimiter le cas
3- Âge	Délimiter le cas
4- Temps de résidence dans le quartier	Effet de gentrification
5- S'il travaille	Délimiter le cas
6- Quel type de travail	Information générale
7- Lieu de travail	Accessibilité
8- Mode de transport pour aller travailler	Accessibilité
9- Raison du choix du mode de déplacement	Appropriation
10- Durée du déplacement	Accessibilité
11- Coût du déplacement	Accessibilité
12- Opportunités urbaines pour la (les) quelle(s) le répondant utilise le TransMilenio	Accessibilité
13- Raison du choix du TransMilenio comme mode de déplacement	Appropriation
14- Revenu du répondant	Accessibilité/Délimiter le cas/ Effet de gentrification
15- Satisfaction à l'égard du TransMilenio	Appropriation
16- Appréciation du Transmilenio pour accéder au travail	Appropriation
17- Appréciation du TransMilenio sur la qualité de vie du quartier	Appropriation

Une quarantaine de questionnaires ont été distribués au moyen du porte-à-porte. 30 questionnaires ont été retournés au contact habitant le quartier ; ce sont les données de ces questionnaires qui serviront à faire l'analyse. À la lumière de ces informations, il sera possible de conclure si le Transmilenio a un impact sur la mobilité quotidienne et la motilité des habitants de la zone étudiée. Il est à souligner que la question n'est pas de savoir si l'opportunité urbaine est accessible ou pas, mais bien de savoir si le BRT de Bogota joue un rôle dans l'accès à l'emploi de populations pauvres de Suba et pourquoi.

Entrevue semi-dirigée avec Enrique Peñalosa

C'est une chose d'affirmer que le TransMilenio est un outil de lutte à la pauvreté. Il en est une autre d'expliquer comment le BRT lutte réellement contre la pauvreté. Dans une volonté d'examiner si la vision du politique, sur comment le TransMilenio est un outil de lutte à la pauvreté, concorde avec la réalité des citoyens pauvres, nous avons choisi de mener une entrevue semi-dirigée auprès de l'instigateur du projet de BRT de Bogota : Enrique Peñalosa.

Le but de l'entrevue semi-dirigée sera donc de connaître la vision de monsieur Peñalosa sur la relation TransMilenio/pauvreté. Tout en laissant le plus de place possible à la pensée de l'interlocuteur, il s'agira de le diriger vers les enjeux étudiés à travers quatre questions. Il sera d'abord question de déterminer comment lui fait le lien entre le transport et la lutte à la pauvreté, puis, de se pencher sur le rôle du BRT pour faciliter l'accès aux opportunités urbaines. Ensuite, il sera question d'évaluer le rôle du transport sur la qualité de vie des quartiers précaires. Enfin, on lui demandera quelle est sa définition de la pauvreté. La structure de l'entretien est illustré dans la figure 18.

Figure 18 : Structure de l'entretien avec Enrique Peñalosa

Quels sont les effets du TransMilenio sur la lutte à la pauvreté ?	Relation transport/pauvreté
Quel est l'impact du TransMilenio sur l'accès à l'emploi ?	Relation transport/opportunités urbaines
Quels sont les effets du TransMilenio sur la qualité de vie des quartiers précaires desservis ?	Accessibilité et appropriation
Quelle est votre définition de la pauvreté ?	Pauvreté

L'analyse des résultats : du *barrio* à la théorie

Analyse de la vision du politique : Enrique Peñalosa

Cette section a pour but de dépeindre les grandes lignes de la vision de monsieur Peñalosa sur le rôle du TransMilenio dans la lutte à la pauvreté. Cette vision sera par la suite comparée à celle perçue chez les citoyens par l'entremise de l'enquête réalisée dans un quartier précaire de Suba. La comparaison entre les deux points de vue se fera suite à l'analyse des données de l'enquête.

Lors de l'entretien réalisé le 19 juillet 2011 au bureau du parti de monsieur Peñalosa, *Partido verde*, il a d'abord été question de l'effet du TransMilenio sur la lutte à la pauvreté. À ce sujet, l'ancien maire de Bogota a fait une distinction entre la lutte à la pauvreté et la lutte pour l'égalité. Selon lui, le TransMilenio est un symbole fort de démocratie et d'égalité. Dans la mesure où seulement 20% des *bogotanos* possèdent une voiture, donner des voies prioritaires, faire passer l'autobus avant la voiture, c'est projeter une image forte de démocratie. Il explique également que le fait de choisir d'utiliser les fonds publics à des infrastructures qui vont bénéficier à une plus grande partie de la population est un facteur à ne pas négliger. En effet, le fait d'investir dans un système de transport abordable, accessible et sécuritaire pour les plus pauvres comme les plus riches est une mesure de lutte pour l'égalité et contre la pauvreté. Il oppose à ce choix celui de favoriser la construction d'infrastructures dédiées aux automobiles comme c'est le cas dans beaucoup de villes de pays en voie de développement. Les autoroutes, par exemple, augmentent davantage la mobilité des plus riches que des plus pauvres. De plus, il justifie le choix du BRT plutôt que du métro ou du tramway par ce désir d'égalité. En effet, le métro, s'il n'est pas subventionné, coûte plus cher. Pour le même prix, on peut construire 10 fois plus de kilomètres de BRT que de métro, donc relier d'avantage

de personnes et améliorer la connectivité du réseau de transport. Le fait d'opter pour une solution moins dispendieuse et plus égalitaire permet aussi de dégager des fonds pour la construction d'écoles, de parcs et de soins de santé dans les quartiers pauvres.

Lorsqu'on lui demande de définir la pauvreté, monsieur Peñalosa explique que tout individu devrait avoir la liberté de choisir et la possibilité de réaliser son plein potentiel. Il explique, pour la mettre en relation avec la dynamique urbaine, que la liberté des plus riches peu limiter l'épanouissement du potentiel des plus pauvres. En effet, si la ville favorise des infrastructures qui avantagent les propriétaires de voiture privées, ceux qui n'en n'ont pas seront limités dans leur choix. Il s'en suit donc une lutte de classes pour l'espace urbain qui oppose les usagers du transport privé et les usagers du transport public. La pauvreté est donc l'absence de choix, l'absence du pouvoir de choisir. Ce manque d'alternative peut donc, selon monsieur Peñalosa, venir du fait que l'on favorise une classe sociale plutôt qu'une autre au niveau de l'aménagement urbain.

Ainsi, monsieur Peñalosa voit un lien direct entre la construction du TransMilenio et la lutte à la pauvreté. Le fait que le tarif du TransMilenio soit fixe peu importe la longueur du trajet et que les *Alimentadores* soient gratuits y joue pour beaucoup. Ces mesures permettent aux usagers de faire pour un tarif moindre un trajet qui auparavant était plus cher et plus long en temps. De plus, la vitesse de déplacement, à cause des voies réservées pour le BRT et de la rapidité d'embarquement, augmente l'espace accessible dans un temps donné. Le TransMilenio donnerait ainsi accès à une plus grande partie de la ville pour un coût et un temps moindres. L'accès à la ville signifie l'accès à l'emploi, aux infrastructures, à l'éducation, à la santé et à la vie politique et culturelle de Bogota.

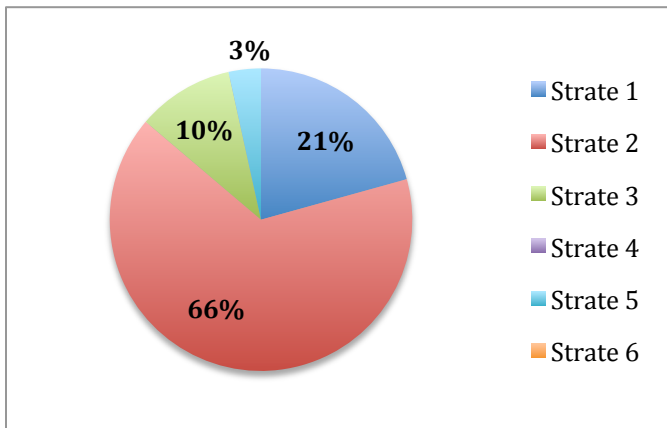
Monsieur Peñalosa croit également que le TransMilenio aurait un effet sur la qualité de vie des quartiers desservis et de la ville en général. Le BRT agirait sur le développement urbain de la ville tout en le structurant d'une certaine façon. Il agirait d'une part sur la valeur foncière des terrains entourant les stations. D'autre part, le TransMilenio stimulerait l'investissement privé à proximité des espaces desservis tant pour le secteur du logement que pour le commercial. Ainsi, le fait de se développer à proximité du BRT faciliterait l'accès physique à ces nouveaux développements pour l'ensemble de la ville. Outre cet effet organisateur, le TransMilenio améliorerait la qualité de vie des quartiers à proximité du système de transport par les aménagements qui accompagnent sa construction (les trottoirs, les rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité accrue dans les stations et les pistes cyclables). Il souligne aussi que le TransMilenio, depuis son entrée en service, a amélioré la qualité de l'air sur les grands axes desservis, autre facteur d'augmentation de la qualité de vie.

En somme, l'ancien maire de Bogota croit que le TransMilenio permet un développement de la ville plus égalitaire, plus durable et dans un esprit de collectivité. Cette vision globale des effets du TransMilenio sur la ville mérite d'être comparé à la vision du citoyen et de son désir et de sa possibilité de mobilité quotidienne. C'est ce qui sera fait à la section suivant grâce à l'analyse des résultats de l'enquête terrain.

Analyse du quotidien d'un quartier et sa mobilité

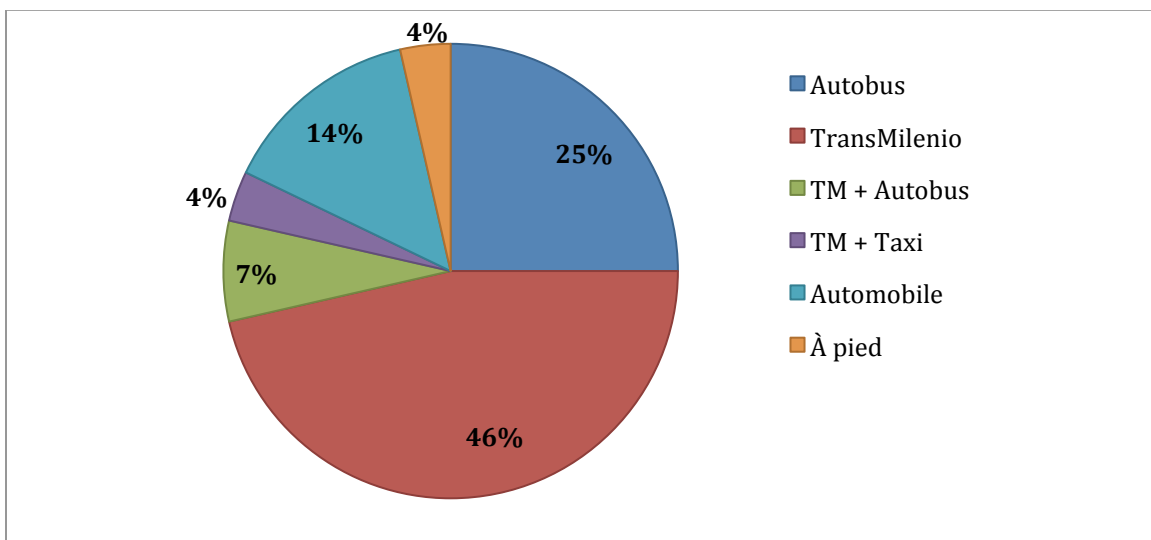
Les répondants sont des hommes à 57% (17 hommes et 13 femmes) et en moyenne habitent à 7 minutes à pied de la station 21 Angeles. L'âge moyen est de 35 ans et le nombre moyen d'années d'habitation dans le quartier est de 12 ans. Tous les répondants travaillent à l'exception d'un étudiant (4%).

Figure 19 : Répartition des strates socio-économiques en fonction du revenu



La majorité de ces travailleurs sont employés (82%) et le reste est soit patron (7%), soit travailleur autonome (7%). En ce qui a trait au revenu, la majorité des répondants se situe dans la Strate 2 (66%) et 1 (21%).

Figure 20 : Répartition des modes de transport pour aller travailler



La répartition du choix modal pour aller travailler montre l'importante utilisation du TransMilenio (TM). En effet, 46% des répondants utilisent le TransMilenio (seulement) pour accéder à leur lieu de travail. Ce pourcentage grimpe à 57% si l'on ajoute ceux qui utilisent l'autobus et le TransMilenio (7%) et ceux qui utilisent le taxi et le TransMilenio (4%) lors du trajet. Il est à souligner que 25% des

répondants utilisent seulement l'autobus et 14% se déplacent en automobile. La durée moyenne du trajet pour se rendre au travail est d'environ 48 minutes. Ce chiffre s'apparente à la moyenne des habitants de Bogota qui est de 56 minutes (Como Vamos, 2007). Le coût moyen d'un aller simple pour se rendre au travail est de 1854\$ COP, soit un peu plus que le tarif du TransMilenio (1700\$ COP) et de l'autobus (1400\$ COP). Nous n'avons pas intégré dans le calcul du coût les déplacements en voiture en raison de la difficulté à évaluer le coût réel. Toutefois, nous savons que les coûts liés à l'utilisation de la voiture dépassent les coûts d'utilisation des autres catégories de transport. En effet, à titre de comparaison, le prix d'un litre d'essence à Bogota est semblable à celui d'un billet de TransMilenio et le prix d'une voiture d'occasion équivaut à environ un an de salaire pour la strate la plus pauvre (Banque mondiale, 2010).

En ajoutant les autres motifs de déplacement comme la sociabilité, l'accès aux services de santé, les achats, les loisirs en plus du travail, le taux d'utilisation du TransMilenio passe à 90%. C'est donc dire que certains utilisateurs de l'automobile utilisent le TransMilenio pour accéder à certaines opportunités urbaines. L'offre de TransMilenio répond donc mieux aux besoins de mobilité que les autres modes (marche incluse). Par ailleurs, fait intéressant, 50% des répondants croient que le TransMilenio facilite l'accès à l'emploi. Toutefois, 82% des personnes sondées sont d'accord sur le fait que le TransMilenio a amélioré la qualité de vie du quartier. En somme, l'apport du TransMilenio au quartier va au-delà de l'accès amélioré à l'emploi.

Figure 21 : Analyse des résultats des déplacements motorisés

	Catégorie 1 (TM seulement)	Catégorie 2 (TM + autres)	Catégorie 3 (autobus seulement)	Catégorie 4 (voiture seulement)
Temps pour accéder au lieu de travail (Min)	52	38	52	18
Coût pour accéder au lieu de travail (aller simple en \$ COP)	1700	4200	1400	ND
Distribution des utilisateurs par Strate	Str. 1 : 38 % Str. 2 : 54 % Str. 3 : 8 %	Str. 3 : 100 %	Str. 1 : 14 % Str. 2 : 72 % Str. 3 : 14 %	Str. 2 : 33 % Str. 3 : 33 % Str. 5 : 33 %
Insatisfaction à l'égard du TM	46 %	33 %	27 %	25 %
% de ceux qui croient que le TM facilite l'accès à l'emploi	77 %	33 %	14 %	50 %
% de ceux qui croient que le TM a amélioré la qualité de vie du quartier	92 %	66 %	71 %	75 %

Afin de faire une analyse plus fine de l'accès à l'emploi, l'échantillon a été divisé en 4 catégories soit : les usagers du TransMilenio seulement (Catégorie 1), les usagers du TransMilenio plus un autre mode de transport (Autobus ou taxi) (Catégorie 2), les usagers d'autobus seulement (Catégorie 3) et les usagers de voiture (Catégorie 4). Cette classification permet de constater que les temps de déplacement moyen pour accéder au lieu de travail des catégories 1 et 3 sont égaux avec 52 minutes, suivi par la catégorie 2 (38 minutes) et finalement les usagers de la voiture avec seulement 18 minutes de déplacement en moyenne. Le coût moyen de déplacement ordonne les différentes catégories sensiblement dans le même ordre. Les usagers de la catégorie

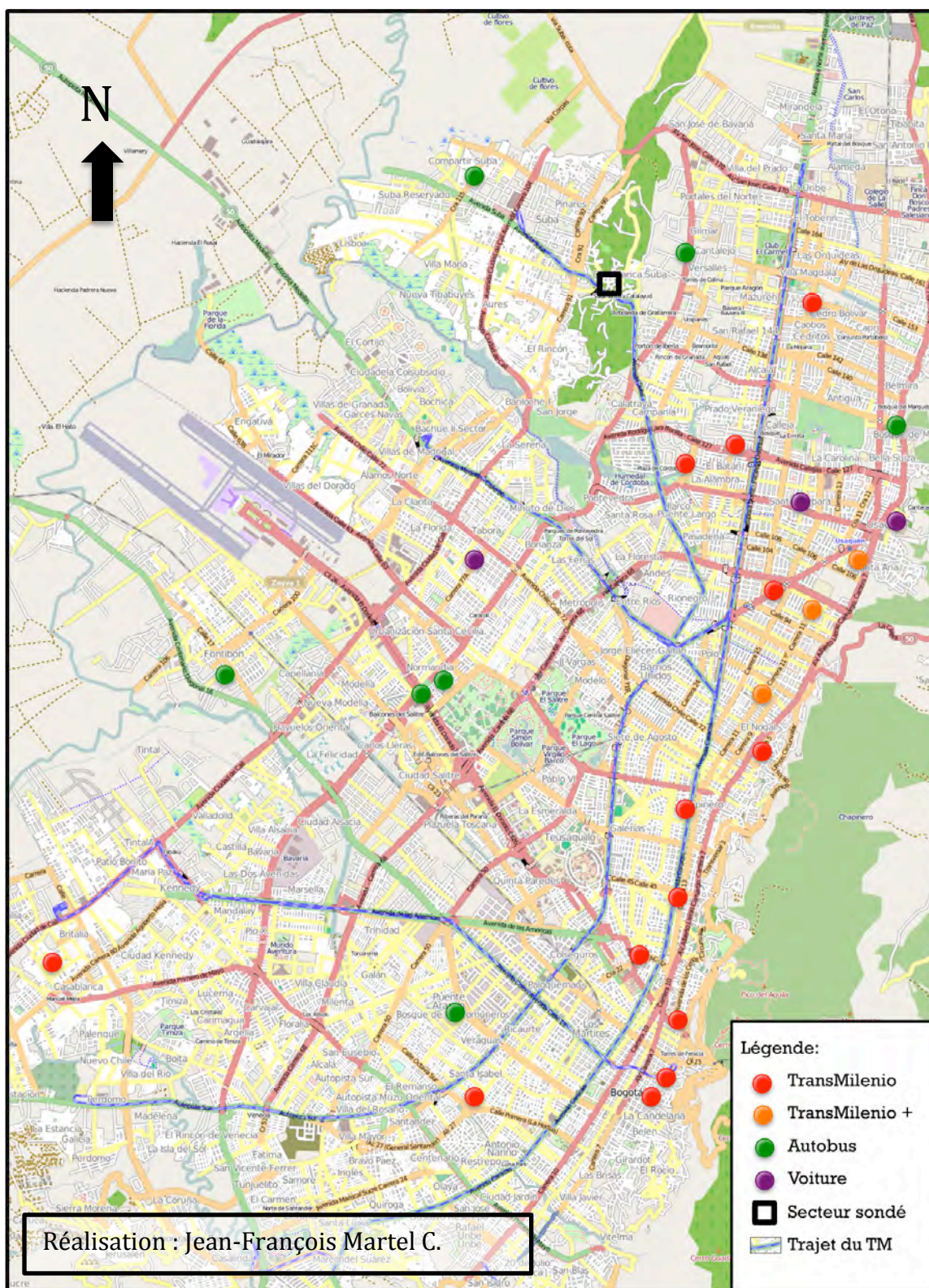
3 ont le coût de déplacement le plus faible (1400\$ COP) suivi des usagers du TransMilenio (1700\$ COP), puis la catégorie 2 (4200\$ COP). Même s'il est difficile de calculer les coûts exacts de l'utilisation de la voiture, ce moyen de transport reste le plus onéreux comme il a été expliqué à la page précédente.

Si l'on s'attarde à la composition des catégories en regard des strates socioéconomiques, on constate avec intérêt que 83% des individus appartenant à la strate 1 (la strate la plus pauvre) utilisent seulement le TransMilenio. Ceux-ci représentent 38% des utilisateurs du TransMilenio parmi nos répondants. La seule autre catégorie qui compte des individus de cette strate est la 3, les usagers d'autobus seulement. Sans surprise, les usagers de voiture font partie des strates les plus élevées, majoritairement les strates 3 et 5. Les usagers de la catégorie 2, quant à eux, font tous partie de la strate 2. Il semble donc y avoir une forte utilisation du TransMilenio chez les plus pauvres. C'est donc dire que les plus pauvres n'utilisent pas nécessairement le mode de transport le moins dispendieux (l'autobus). Nous pouvons conclure que dans le cas de l'accès à certaines opportunités urbaines comme l'emploi, les répondants font le choix d'octroyer une plus grande part de leur revenu en déplacement pour avoir accès aux lieux qui les abritent. Il faut aussi spécifier que pour les déplacements sur longue distance, les autobus ne constituent pas un substitut parfait au TransMilenio. En effet, les autobus assurent des trajets de tout au plus 10 kilomètres et n'offrent pas de système de correspondance. Ainsi, certains font le choix de déboursier davantage pour avoir accès à des lieux plus éloignés ou dans un laps de temps plus court. On peut faire l'hypothèse que le TransMilenio permet une valorisation relative du temps dû à l'accès de certains pôles d'emploi. Cette valorisation du temps est rendue possible grâce au coût invariable à la distance et à la vitesse de déplacement du TransMilenio. De plus, il semble se dessiner une relation entre la richesse et l'ajustement du mode de transport au déplacement. En d'autres termes, avec l'accumulation de richesse vient la possibilité d'augmenter le potentiel d'offre de transport et ainsi, de choisir un mode qui est plus adapté au déplacement à entreprendre.

Un autre fait intéressant est la réponse des participants à savoir si le BRT de Bogota faciliterait l'accès à l'emploi. Seuls les usagers du TransMilenio croient majoritairement que oui, à hauteur de 77%. Toutefois, si l'on demande si le TransMilenio a amélioré la qualité de vie dans le quartier, le pourcentage devient plus élevé et ce, dans toutes les catégories. Chez les usagers du TransMilenio, il atteint 92%, alors que dans les autres groupes, cela varie entre 66% et 75%. Toutes classes confondues, ce sont 82 % des répondants qui croient que le TransMilenio a amélioré la qualité de vie dans le quartier. On peut probablement attribuer ce pourcentage à l'utilisation du TransMilenio pour l'accès à d'autres opportunités urbaines. En effet, ce sont 90% des répondants qui utilisent le TransMilenio pour l'accès à une ou l'autre des opportunités urbaines (visiter amis et famille, accès aux services de santé, faire le marché, accès aux loisirs). Il est aussi possible, comme l'a expliqué Le Breton (2004), que les citoyens voient le BRT, qu'ils l'utilisent ou non, comme un capital de potentialité de qualité de vie. Pour les répondants qui utilisent le TransMilenio pour aller travailler, ce mode de transport est un potentiel d'accès à l'emploi. Toutefois pour ceux qui ne l'utilisent pas, il reste un potentiel, mais pour d'autres types de déplacements. Cette potentialité peut donc prendre la forme plus largement d'un accès à la ville.

Un autre fait notable est le niveau d'insatisfaction plus élevé chez les utilisateurs du TransMilenio. Gilbert (2008) soulève la même constatation suite à l'étude des enquêtes du *Como Vamos*, un sondage fait auprès de la population de Bogota sur différents sujets et notamment, le transport. Il explique que le degré de satisfaction à l'égard du TransMilenio a, depuis 2000, année de son inauguration, diminué. Il explique cette évolution par le fait que les *bogotanos* se sont aujourd'hui habitués au TransMilenio et ont assimilé ses bienfaits. Ceci dit, ils désirent désormais une amélioration du service, que ce soit au niveau de l'offre, du réseau ou de la qualité.

Figure 22 : Localisation des emplois en fonction du mode de transport pour y accéder



La figure 22 montre la localisation des lieux de travail des répondants en fonction de leur mode de déplacement. On constate que le TransMilenio semble donner accès à une plus grande part de la ville et ce, pour un temps de déplacement moyen semblable à celui de l'autobus. Le TransMilenio donne donc accès à des emplois qui sont plus éloignés du domicile : particulièrement les emplois situés au centre-ville, comme le montre la concentration de points rouges au sud-est de la carte. Il est aussi possible de constater que la majorité des usagers de l'autobus travaillent dans des secteurs qui ne sont pas (encore) desservis par le TransMilenio. En effet, 57% des utilisateurs de l'autobus expliquent leur choix par le fait que le mode choisi est la seule façon d'accéder à leur lieu de travail. Les usagers de la catégorie 2, qui utilisent le TransMilenio en plus d'un autre mode de transport (autobus ou taxi), sont dans une situation similaire : leur lieu de travail est situé trop loin d'une station du TransMilenio pour qu'ils puissent y accéder uniquement par ce moyen de transport seulement. Toutefois, au lieu d'opter pour un seul mode pour accéder à leur emploi (l'autobus), ils préfèrent utiliser le TransMilenio à cause de sa vitesse (66%) puis, l'autobus ou le taxi pour relier la station du BRT à leur lieu de travail. Ils font en outre le choix de payer plus d'un mode, donc plus cher, pour avoir un parcours plus court comme le montre le temps moyen de déplacement de cette catégorie (38 minutes) par rapport à l'utilisateur du TransMilenio (52 minutes) et de l'autobus (52 minutes). En ce qui concerne le TransMilenio, 46% des usagers expliquent leur choix par la vitesse du mode de déplacement et 38% par le fait qu'ils effectuent le trajet le plus court. Pour ce qui est de la voiture, les usagers expliquent leur choix par le confort du mode de transport (50%) et par la sécurité (25%).

Cette variation dans les choix du mode de transport peut s'expliquer par l'ampleur de l'offre de transport accessible à un individu. En effet, si un individu n'a pas accès à une automobile pour des raisons monétaires, c'est donc qu'il n'a pas non plus accès à un mode de transport plus « confortable » et « sécuritaire ». En d'autre terme, un individu va justifier le choix d'un mode de transport avec les attributs des modes de transport qui lui sont accessibles. Ainsi, sur le même principe qu'une

personne plus riche pourra adapter son mode de déplacement à sa destination, l'accès à une plus grande offre de transport donne aussi accès à un plus grand choix d'attributs de transport comme le confort, la sécurité, la flexibilité et la vitesse. Ce point démontre l'importance qu'a une offre de transport de base (accessible à tous) de bonne qualité, spécialement sur les plus pauvres.

Comme il a été mentionné plus tôt, 90% des personnes sondées utilisent le TransMilenio pour accéder à une opportunité urbaine (emploi, loisir, etc). En fait, seul un faible nombre d'usagers de la voiture n'utilisent jamais le BRT de Bogota. Parmi l'ensemble des utilisateurs du TransMilenio, 73% l'emploient entre autres pour aller voir des amis ou de la famille. Il semble donc que le TransMilenio ait un important rôle à jouer dans l'entretien des relations sociales des habitants du quartier. En effet, puisque la ville est très étendue, si un réseau social est très dispersé dans l'espace, les rencontres en face à face deviennent plus difficiles. Le TransMilenio, qui a le mérite de faciliter les longs déplacements urbains peut faciliter ces rencontres. De plus, le réseau social joue un rôle important afin que les individus ne tombent pas dans une situation de précarité. Comme le soulignent Diaz Olvera et Godard (2002 : 5), « le réseau de relations sociales peut être mobilisé pour satisfaire certains besoins ou résoudre certains problèmes ayant des implications économiques ». Il faut aussi souligner que la faible sociabilité fait partie de l'équation du cercle vicieux de la pauvreté au même titre que l'absence de mobilité et la pauvreté monétaire. Ainsi, il semble clair pour le quartier étudié que le TransMilenio, qui a amélioré la mobilité des habitants, a eu un impact sur les relations sociales et par conséquent contribue à briser le cercle de la pauvreté.

Une autre opportunité urbaine que le TransMilenio semble faciliter : l'accès aux loisirs (42%). Plusieurs répondants ont inscrit l'accès au centre-ville comme autres activités pour lesquelles ils utilisent le BRT. Le centre-ville abrite à la fois les lieux historiques, les institutions politiques et bon nombre de marchés publics. De plus,

sachant que de nombreuses célébrations et fêtes se déroulent en ces lieux, y accéder c'est donc avoir accès aux côtés social, culturel, voir politique de la ville. En ce qui concerne la raison du choix de l'utilisation du TransMilenio, c'est encore une fois « la vitesse » qui est le plus souvent invoqué (65%), suivi de « c'est la seule façon d'y accéder » (43%). Ainsi, pour accéder à certaines opportunités urbaines, le TransMilenio est le seul mode possible et ce, même chez les usagers de la voiture. Comme l'expliquait Diaz-Olvera et Kane (2002) avec l'exemple de la marche, le fait qu'un individu n'ait qu'un temps limité dans sa journée pour atteindre un lieu peut rendre celui-ci inaccessible si le temps pour y accéder est trop long. Les données de notre enquête disent que ce principe s'appliquerait aussi aux déplacements motorisés si la congestion routière est trop dense comme dans le cas de Bogota dans les années 1990. Autrement dit, le TransMilenio donne aujourd'hui accès à des lieux de la ville qui n'étaient pas accessibles à partir du quartier étudié avant l'arrivée de ce mode. Le taux de répondants élevé (82%) pensant que le TransMilenio a « amélioré la qualité de vie dans le quartier » peut donc aussi découler d'un accès facilité au réseau social et aux lieux éloignés de la ville.

Comparaison entre la vision du politique et celle des citoyens

Si l'on compare la vision du politicien colombien et celle des usagers (réels ou potentiels), on trouve quelques similitudes. Il semble en effet que monsieur Peñalosa ait une vision de la relation entre le TransMilenio et la lutte à la pauvreté qui est semblable à celle décrite dans la littérature et par les habitants du quartier de Suba. Mentionnons le fait qu'il aborde des thèmes plus politiques comme la lutte à l'égalité et à la pauvreté, le symbole démocratique du TransMilenio et le conflit de classes pour l'utilisation de l'espace pour justifier ses actions. Tandis que pour les habitants de Suba, c'est plus une question de temps et de coût.

Sa vision du BRT de Bogota comme un mode accessible aux plus pauvres semble se vérifier. L'enquête terrain montre que la quasi-totalité des répondants appartenant

à la strate la plus pauvre utilisent le TransMilenio. De plus, la figure 22 montre que les déplacements des usagers du TransMilenio sont en moyenne plus longs en distance pour un temps semblable (52 minutes chacun) par rapport à ceux des usagers de l'autobus. Ainsi, tout porte à croire que le TransMilenio donne accès à des emplois plus éloignés, donc à un plus grand bassin d'emplois. Puisque le quartier choisi dans l'enquête n'est pas desservi par un *Alimentador*, il est difficile de vérifier l'impact de ce facteur sur l'accès aux opportunités urbaines. Toutefois, un répondant utilise l'*Alimentador* pour accéder à son emploi en fin de parcours, après avoir utilisé dans un premier temps le TransMilenio. C'est donc dire que ce service non seulement lie plus de citoyens au réseau, mais aussi élargit les opportunités de travail.

Deux points intéressants ont été révélés par l'une ou l'autre des actions de collecte de données et n'ont pu être confirmés par l'autre. Premièrement, l'entretien avec monsieur Peñalosa a révélé l'importance des aménagements qui entourent la construction du TransMilenio comme les pistes cyclables, les trottoirs et les rampes d'accès pour personnes à mobilité réduite. Si elles n'ont pas transpiré dans l'enquête terrain, c'est probablement parce que les citoyens voient les deux choses, TransMilenio et aménagements urbains, comme distinctes et séparées. Deuxièmement, l'enquête terrain a mise à jour le rôle important du BRT dans l'entretien des relations sociales.

Finalement, il apparaît, en regard du fort pourcentage d'insatisfaction à l'endroit du TransMilenio (93% des répondants sont neutres ou insatisfaits à l'endroit du service) qu'une campagne d'information sur les bienfaits du réseau et du rôle qu'il joue dans la lutte à la pauvreté par l'accès aux opportunités urbaines est primordiale. Cette relation qui est encore peu comprise a pu être un peu mieux par cette recherche. Il convient maintenant d'en tirer les conclusions

Conclusion : Vers une meilleure compréhension du rôle du transport

Les grandes villes d'Amérique du sud ont attiré un nombre important de nouveaux habitants au cours des dernières décennies dû aux meilleures possibilités au plan économique et social. Elles ont en revanche rarement su répondre à ces espoirs. Force est d'admettre que bon nombre des nouveaux arrivants ont été exclus de l'accès aux opportunités de cette ville tant convoitée et ce, même après des générations à l'habiter. La forte concentration en certains lieux des opportunités comme l'emploi et les services de santé et d'éducation semble y être pour quelque chose. Cette concentration rend difficile l'accès à ces lieux pour les populations pauvres qui en sont éloignées. C'est entre autre motivée par la volonté de donner un accès plus égalitaire à la ville que Bogota a construit le TransMilenio. À la fin de sa construction prévu originellement pour 2031 (Gilbert 2008), ce système au tarif abordable et au temps de déplacement raisonnable, est sensé desservir l'ensemble de la ville.

Il est important de rappeler que des chances inégales d'accès aux services pour les ménages jouent sur leurs capacités stratégiques individuelles, ce qui se traduit par une altération des choix et libertés de ces individus (Caubel, 2006). En somme, les difficultés d'accès à la ville et aux opportunités qu'elle offre peuvent diminuer les capacités individuelles, la liberté réelle, et créer un manque de moyens qui empêche d'atteindre une qualité de vie et un niveau de participation à la société, contribuant ainsi à la pauvreté.

C'est la volonté de savoir si le TransMilenio de Bogota en Colombie améliore l'accès aux opportunités urbaines pour les populations plus pauvres habitant en périphérie qui a motivé cette recherche. Bogota et plus particulièrement le quartier de Suba,

s'est montrée un cas d'étude de cas fort à propos. L'enquête réalisée auprès d'une trentaine de personnes a aussi permis de raffiner la lien transport/pauvreté. Le Breton (2004) parle de quatre traits qui caractérisent une « trappe d'immobilité », (sa version du cercle vicieux de la pauvreté) : 1- la limitation de la vie quotidienne sur le territoire avoisinant le domicile ; 2- l'isolement relationnel des personnes ; 3- une représentation et qualification sociales des territoires ; 4- et l'adaptation de la vie quotidienne aux ressources accessibles sur leur territoire. L'enquête réalisée dans cette étude conclut que le TransMilenio a un impact sur chacun de ces traits et contribue à combattre l'immobilité.

Tout d'abord, l'enquête a démontré que les strates les plus pauvres de l'échantillon utilisent majoritairement le TransMilenio pour aller travailler ou pour se déplacer vers d'autres opportunités urbaines comme l'entretien du réseau social, l'accès aux services de santé et les loisirs. Les personnes ne sont donc pas isolées. L'enquête a quasi démontré que les utilisateurs du TransMilenio travaillent plus loin de leur domicile que les utilisateurs de tous autres modes de transport. Ce fait démontre que le TransMilenio combat à la fois la limitation de la vie quotidienne sur un territoire avoisinant le domicile puisqu'il permet d'accéder à un territoire dépassant le territoire avoisinant le domicile ; et montre aussi l'adaptation de la vie quotidienne aux ressources accessibles sur leur territoire puisque leur territoire se voit grandement élargi grâce à l'utilisation du TransMilenio.

Dans un second temps, le fait que 73% de l'échantillon utilise le TransMilenio pour visiter famille et amis montre son impact dans l'entretien du réseau social. Comme le soulignent Olvera et Godard (2002 : 5), « le réseau de relations sociales peut être mobilisé pour satisfaire certains besoins ou résoudre certains problèmes ayant des implications économiques ». Le TransMilenio lutte donc contre l'isolement relationnel des personnes et du même coup, contre la pauvreté.

Dans un troisième temps, l'enquête a aussi soulevé l'importance du TransMilenio pour avoir accès au centre-ville de Bogota, lieu où sont célébrés les événements culturels et les fêtes religieuses en plus d'être le symbole de l'activité politique et sociale. L'enquête a montré que plusieurs répondants considèrent que le TransMilenio est la seule façon d'y avoir accès et ce, même chez les utilisateurs de la voiture. Ce qui laisse croire que ces lieux n'étaient pas accessibles pour les habitants de Suba avant la construction du TransMilenio. Le TransMilenio a donc amélioré l'appropriation de ces lieux symboliques par les plus pauvres et a ainsi contribué à lutter contre une représentation et une qualification sociale de ces territoires comme étant extérieur de leur portée. Ainsi, notre recherche montre que le TransMilenio lutte contre chacun des quatre traits de la « trappe de l'immobilité » de Le Breton. En d'autres mots, le TransMilenio peut officiellement être considéré comme un outil de lutte à la pauvreté.

Quatrièmement, 82% des répondants croient que le TransMilenio améliore la qualité de vie dans le quartier. Ce constat montre que les citoyens peuvent voir le BRT, qu'ils l'utilisent ou non, comme un capital de potentialité de qualité de vie. Pour les répondants qui utilisent le TransMilenio pour aller travailler, ce mode de transport est un potentiel d'accès à l'emploi. Toutefois pour ceux qui ne l'utilisent pas, il reste un potentiel pour d'autres types de déplacements. Cette potentialité peut donc prendre la forme d'un accès plus large à la ville.

Cinquièmement, l'enquête esquisse aussi certaines relations entre la classe sociale et le choix du mode de transport ainsi qu'entre la classe sociale et la raison du choix du mode de transport. La première relation est intuitive. Une personne plus riche aura accès à un plus grand nombre de choix de mode de transport et optera pour celui qui lui convient en fonction de l'importance qu'elle accorde à tel ou tel critère. La seconde, la variation dans les raisons du choix du mode de transport, peut aussi s'expliquer par l'ampleur de l'offre de transport accessible à un individu. Ainsi, un

individu va justifier le choix d'un mode de transport par les attributs des modes de transport qui lui sont accessibles.

Ainsi, sur le même principe qu'une personne plus riche pourra adapter son mode de déplacement à sa destination, l'accès à une plus grande offre de transport donne aussi accès à un plus grand choix d'attributs de transport comme le confort, la sécurité, la flexibilité et la vitesse. Ce point démontre l'importance qu'a une offre de transport de base (accessible à tous) de bonne qualité, spécialement sur les plus pauvres. En effet, si la seule offre à la quelle ils ont accès est de mauvaise qualité et ne leur permet pas d'atteindre les destinations désirées, ils n'auront pas d'autres alternatives et donc, ils n'iront simplement pas. Ainsi, en étant un mode de transport accessible par ces tarifs abordables, même aux plus pauvres, et avec un temps de trajet raisonnable dû à la vitesse que lui permet d'atteindre sa circulation en site propre, le TransMilenio constitue un offre de transport de base de grande qualité.

Lors de l'entrevue réalisée avec l'ancien maire de Bogota et instigateur du TransMilenio, Enique Penalosa, nous avons pu constater que le politicien est bien au fait du bienfait du rôle du TransMilenio dans la lutte à la pauvreté, entant que mode de transport égalitaire. L'enquête réalisée à Suba et l'entrevue faite avec monsieur Peñalosa montrent que la réalité des plus pauvres est proche de la vision du politique. Malgré tout, le degré d'insatisfaction des citoyens à l'endroit du TransMilenio n'a cessé d'augmenter comme le montre l'enquête « Como vamos » menée par la Ville de Bogota et l'enquête menée dans ce travail. Certains politiciens voient cette amélioration de l'offre passer par la construction d'un métro plutôt que par l'expansion du TransMilenio. Toutefois, les particularités du TransMilenio qui lui permettent d'être un outil de lutte à la pauvreté (desserte des quartiers périphériques pauvres, lien aux opportunités urbaines, tarif abordable) ne semblent pas être transposables au métro. Il semble donc important que la population soit au fait de différence.

L'étude de cas présentée dans ce travail se veut un pas vers la compréhension du rôle du transport dans l'accès à la ville et aux opportunités urbaines. Cet accès, s'il est développé, peut être un outil de lutte à la pauvreté. Il reste encore beaucoup à faire pour comprendre cet outil, cette relation. Toutefois, s'il est une chose à retenir, c'est que la relation ne doit pas être simplement étudiée sous le regard des déplacements effectués, mais aussi sous le regard des possibilités réelles et des capacités potentielles. Tout comme la pauvreté, la relation transport-pauvreté ne doit pas être réduit à un nombre de dollars par jour, à un nombre de déplacements par semaine...

Si le transport a tendance à être mis de côté dans les stratégies de lutte à la pauvreté, c'est parce qu'il ne constitue pas en soi un service de base, un indicateur de qualité de vie. Cette recherche a tenté de démontrer que le moyen (le transport) peut avoir un impact significatif sur la fin (l'opportunité urbaine), voir sur la possibilité qu'il y ait une accession à cette fin. En somme, un système de transport de base de qualité (abordable et rapide) permet aux individus les plus démunis d'une société d'avoir la possibilité réelle de répondre par des choix et des actions à leurs besoins primaires.

Bibliographie

- Alcaldia Mayor de Bogota D.C. Secretaria Distrital de Planeacion. 2009. *Conociendo la localidad de Suba : Diagnostico de los aspectos fisicos, demograficos y socioeconomicos*, rédigé par Maria Camila Uribe Sanchez. Bogota, Colombie.
- Andrade, G. I. 1993. « El transporte público en Bogotá: Una calamidad ambiental », *El Espectador* (Bogota), 28 aout, p. 4A.
- Apparicio, Philippe, Mohamed Abdelmajid, Mylène Riva et Richard Shearmur. 2008. « Comparing alternative approaches to measuring the geographical accessibility of urban health services : Distance types and aggregation-error issues ». *International Journal of Health Geographics* 7 (no 7) : 1-14.
- Ardila, Arturo. 2005. *Study of Urban Public Transport Conditions in Bogotá, Colombia*. Washington, États-Unis: Groupe de la Banque mondiale.
- Avenel, Cyprien. 2004. *Sociologie des «quartiers sensibles»*. Sociologie 128. Armand Colin.
- Banque mondiale. 1994. *World Development Report 1994 : Infrastructure for Development*. New York, États-Unis : Oxford University Press.
- Barjonet, Pierre, Michelle Gerentsvey et Celia Mores. 2010. « Perception des risques et choix du mode de transport : Approche conceptuelle et modélisation prédictive ». *Flux* 3 (no 81) : 19-32
- Béaud, Stéphane. (2000), « Bacheliers ouvriers ou précaires. Dire et gérer le déclassement ». Dans Isabelle Billiard, Danièle Debordeaux et Martine Lurol, dir., *Vivre la précarité, Trajectoires et projets de vie*. Paris : L'Aube, 177-202.

- Benicourt, Emmanuelle. 2001. « La pauvreté selon le PNUD et la Banque mondiale ». *Études rurales* 159-160 : 1-17.
- Bogota. *Como Vamos*. En ligne : www.bogotacomovamos.org (page consultée le 27 octobre 2011).
- Bradshaw, York et Michael Wallace. 1991. « Informing Generality and Explaining Uniqueness : The Place of Case Studies in Comparative Research ». *International Journal of Comparative Sociology* 32 (no 1-2) : 154-171.
- Caubel, David. 2006. *Réduire les disparités territoriales et sociales d'accès à la ville. Une réponse concrète, mais imparfaite, par les transports collectifs* (Présenté au Colloque tenu à Sfax du 4 au 6 septembre). Sfax : GRERBAM.
- Cervero, Robert. 2003. « Growing Smart by Linking Transportation and Land Use : Perspectives from California ». *Built Environment* 1 (no 1) : 66-78.
- Chapple, Karen. 2006. « Overcoming mismatch: beyond dispersal, mobility, and development strategies ». *Journal of the American Planning Association* 72 (no 3) : 322-336.
- Concialdi, Pierre. 1998. « Pauvreté ». *Cahiers français* (no 286) : 68-77.
- Dancourt, Flora. 2008. *Gouvernance urbaine à Bogota : TransMilenio ou l'organisation des transports collectifs de Bogotá*. Paris : Convention Urbanistes du Monde.
- De Gúzman, Ivan. 2003. « Futuro del transporte masivo en Bogota : Metro-TranMilenio ». <http://univerciudad.redbogota.com/ediciones/004/opina01.htm>
- Delaunay, Daniel. 2010. « Mobilités, ségrégations résidentielles et bonus démographique dans la zone métropolitaine de Santiago du Chili ». *Revue Tiers Monde* 201 (no 1) : 65-85.
- Deng, Taotao et John D. Nelson. 2011. « Recent Developments in Bus Rapid Transit : A Review of the Literature ». *Transport Reviews* 31(no 1): 69-96.

- Diaz Olvera, Lourdes et Cissé Kane. 2002. « M comme Marche ou ... crève ». Dans Xavier Godard, dir., *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*. Paris : Karthala-Inrets, 191-202.
- Diaz Olvera, Lourdes et Xavier Godard, dir. 2002. « P comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre ». Dans Xavier Godard, dir., *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*. Paris : Karthala-Inrets, 249-262.
- Dureau, Françoise, Véronique Dupont, Éva Lelièvre, Jean-Pierre Levy et Thierry Lulle. 2000. *Métropoles en mouvement: une comparaison internationale*. Paris : Collection Villes.
- Dureau, Françoise et Vincent Gouëset. 2010. « Forme de peuplement et inégalités de déplacements : l'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogota : Soacha et Madrid (1993-2009) ». *Revue Tiers Monde* 201 (no 1) : 131-156.
- Gigerenzer, Gerd. 2004. « Dread Risk, September 11, and Fatal Traffic Accidents ». *Psychological Science* 15 (no 4) : 286-287.
- Gil-Beu, Alice. 2007. « Ville durable et transport collectif : le Transmilenio à Bogota ». *Annales de Géographie* 5 (no 657) : 533-547.
- Gilbert, Alain. 1996. *The Mega-City in Latin America*. New York : United Nations University Press.
- Gilbert, Alain. 2008. « Bus Rapid Transit: Is Transmilenio a Miracle Cure? ». *Transport Reviews* 28 (no 4) : 439-467.
- Grafmeyer, Yves. 2000. *L'école de Chicago : Naissance de l'écologie urbain*. Champs : Flammarion.

- Godard, Xavier, Michel Queray et Flora Deville. 2008. *Les mobilités et les échanges dans la construction et la structuration des espaces métropolisés*. Marseille : DRE.
- Gómez, Jairo. 2004. *Transmilenio: La joya de Bogotá*, Transmilenio. Bogota : Transmilenio SA et Alcaldia Mayor de Bogota.
- Herpin, Nicolas et Daniel Verger. 1998. « La pauvreté une et multiple ». *Économie et statistique* 308 (no 308-310) : 3-22.
- Hidalgo Guerrero, Dario. (2004). *TransMilenio Bus Rapid Transit System Expansion 2002-2005 – Bogotá, Colombia*. Proceedings of the Eleventh CODATU (Cooperation for Urban Mobility in the Developing World) XI (tenu le 24 April 2004), Bucharest.
- Hidalgo Guerrero, Dario, Arturo Ardila, Gerhard Menckhoff et Mauricio Cuellar. 2005. *TransMilenio busway-based mass transit, Bogotá, Colombia*. Washington, États-Unis : Groupe de la Banque mondiale.
- Kaufmann, Vincent, Martin Schuler, Olivier Crevoisier et Pierre Rossel. 2004. « Mobilité et Motilité : de l'intention à l'action » (Rapport de recherche juin 2003). Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR), École de Polytechnique Fédérales de Lausanne.
- Keeling, David J. (2008), « Latin America's Transportation Conundrum ». *Journal of Latin American Geography* 7 (no 2) : 133-154
- Lattes, Alfredo E., Jorge Rodríguez et Miguel Villa. 2002. « Population dynamics and urbanization in Latin America: concepts and data limitations ». Dans Tony Champion et Graeme Hugo, dir., *New Forms of urbanization: Beyond the Urban-Rural Dichotomy*. Burlington : Ashgate Publishing Company, 89-111.

- Le Breton, Éric. (2004), « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire ». Dans Jean-Pierre Orfeuil, dir., *Transports, pauvreté, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour-d'Aigues : Aube, 49-73.
- Le Breton, Éric. 2002. « La mobilité quotidienne dans la vie précaire » (Note de recherche). Institut pour la ville en mouvement, PSA Peugeot-Citroën et Abeille Aide et Entraide.
- Leinbach, Thomas R. 2000. « Transport and Third World development: Review, issues, and prescription ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 29 (no 5) : 337-344.
- Mignot, Dominique. 2001. « Mobilité et grande pauvreté ». Le ministère de l'équipement, des transports et du logement, l'Union des transports publics.
- Milano, Serge. 1995. « La lutte contre la pauvreté ». *Problèmes politiques et sociaux* (no 751) : 1-80.
- Munoz-Raskin, Ramon. 2010. « Walking accessibility to bus rapid transit: Does it affect property values? The case of Bogotá, Colombia ». *Transport Policy* 17 (no 2) : 72-84
- Orfeuil, Jean-Pierre, dir. 2004. *Transports, pauvretés, exclusions: pouvoir bouger pour s'en sortir*. Paris: Éditions de l'aube.
- Osorio Pérez, Flor Edilma. 2002. *Los desplazados. Entre survie et résistance, territorialités et identités en suspens*. Thèse de Doctorat. Université de Toulouse.
- Pasotti, Eleonora. 2010. *Political branding in cities : The decline of machine politics in Bogota, Naples, and Chicago*. New York: Cambridge University Press.
- Peñalosa, Enrique. 2003. *La ciudad y la igualdad*. www.porelpaisquequeremos.com

- Petro, Gustavo. 2012. *Plan de gobierno*. En ligne : gustavopetro.com/index.php/plan-de-gobierno (page consultée le 14 novembre 2011).
- Pinçon-Charlot, Monique, Edmond Préteceille et Paul Rendu. 1986. *Ségrégation urbaine. Classes sociales et équipement collectifs en région parisienne*. Paris : Anthropos.
- Piron, Marie, Françoise Dureau et Christian Mullon. 2004. «Utilisation de typologies multi-dates pour l'analyse des transformations socio-spatiales de Bogota». *European Journal of Geography : Espace, Société, Territoire* 256.
- Roy, Simon N. 2009. « L'étude de cas ». Dans Benoît Gauthier, dir., *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données*. Québec : Presses de l'université du Québec, 199-225.
- Salon, Deborah et Sumila Gulyani. 2010. « Mobility, Poverty, and Gender : Travail « choices » of slum residents in Nairobi, Kenya » *Transport Reviews* 30 (no 5) : 641-657.
- Schelling Thomas C. 1978. *Micromotives and macrobehavior*. New York (London): W.W. Norton and Company.
- Secreraria Hacienda de Bogota D.C. 2002. *Bogota en Datos. Indicadores de Respuesta : Vivienda*. En ligne : www.institutodesestudiosurbanos.info/endatos/0200/02-030-vivienda/02.03.01.htm (page consultée le 10 août 2011). Colombia.
- Sen, Amartya. 2009. *L'idée de justice*. Paris : Flammarion.
- Sen, Amartya. 1992. *Repenser l'inégalité*. Paris : Le Seuil.

- Séguin Anne-Marie et Gérard Divay. 2002. « Pauvreté urbaine : la promotion des quartiers socialement viables ». Dans F. Leslie Seidle, dir., *The federal role in Canada's cities : four policy perspectives*. Ottawa : Canadian Policy Research Networks.
- Simpson, Penny M. et Judy A. Siguaw. 2008. « Perceived travel risks : The traveller perspective and manageability ». *International Journal of Tourism Research* 10 : 315-327.
- Skinner, Reinhard. 2004. *City profile : Bogota*. Cities 21 (no 1) : 73-81.
- Talen, Emily. 1998. « Visualizing Fairness : Equity Maps for Planners ». *Journal of American Planning Association* 64 (no 1) : 22-38.
- Thomson, Ian. 1993. « Improving Urban Transport for the Poor ». *Cepal Review* 49 : April 1993.
- Valtriani, Patrick. 1993. « Un concept de pauvreté disjonctif ». *Économie appliquée* 46 (no 4) : 127-158.
- Venter, Christoffel, Vera Vokolkova et Jaroslav Michalek. 2007. « Gender, Residential Location, and Household Travel: Empirical Findings from Low-income Urban Settlements in Durban, South Africa ». *Transport Reviews* 27 (no 6) : 653-677.
- World Bank. 2004, *Project Information Document : Additional Financing for Colombia Integrated Mass Transit Systems*. Washington : World Bank
- World Bank. 2010. *Data*. En ligne : www.data.worldbank.org (page consultée le 23 avril 2012).

Annexe

Encuesta acceso al trabajo

Este cuestionario es realizado en el marco de estudio sobre la relación entre el transporte y el acceso al empleo. Esta dirigido a personas mayores de edad, habitantes de la localidad de suba que habiten a una distancia máxima de 15 minutos caminando de una estación de TransMilenio y que tengan un empleo.

1. ¿Género?
 - a. Hombre
 - b. Mujer

2. ¿A cuánto tiempo caminando vive usted de una estación de TransMilenio? (minutos) :

3. ¿Cuántos años tiene ? (18 y más) _____

4. ¿Hace cuantos años vive usted en este barrio? _____

5. ¿Trabaja?
 - a. Si
 - b. No

6. En este trabajo usted es:
 - a. Empleado
 - b. Empleado doméstico
 - c. Trabajador independiente
 - d. Patrón o empleador
 - e. Trabajador familiar sin remuneración
 - f. Otro : _____

7. ¿Dónde se ubica su trabajo? Dirección: _____

8. Medio de transporte utilizado en el traslado. Puede encerrar en un círculo más de un medio de transporte si para su trayecto utiliza más de uno.

- | | |
|------------------------------------|------------------------------|
| a. A pie | i. Bus |
| b. Bicicleta | j. Buseta |
| c. Moto | k. Microbús |
| d. Vehículo privado como conductor | l. Transporte intermunicipal |
| e. Vehículo privado como pasajero | m. Bus privado/ De compañía |
| f. Taxi | n. Bus escolar |
| g. TransMilenio | o. Camión |
| h. Bus alimentador | p. Otro, cuál : _____ |

9. ¿Por qué utiliza este medio de transporte para llegar a su trabajo?

- | | |
|-----------------------|---|
| a. La velocidad | e. Es el único medio que me sirve para llegar al mi trabajo |
| b. Es más económico | |
| c. La comodidad | f. Realiza el recorrido más corto para llegar a mi trabajo |
| d. La seguridad | |
| g. Otro, cuál : _____ | |

10. ¿Cuánto tiempo le toma desplazarse hasta su lugar de trabajo? (minutos)

11. ¿Cuánto le cuesta el desplazamiento? (solo la ida) (si es carro, escribir carro)

12. ¿Para qué actividad (es) usted utiliza el Transmileo? puede encerrar más de una

- a. Para ir a la casa de familiares o amigos
- b. Para ir a una entidad prestadora de salud (Hospital, clínica, médicos, etc..)
- c. Para ir a hacer mercado
- d. Para actividades de entretenimiento
- e. Ninguna
- f. Otra, cuál : _____

13. ¿Por qué utiliza TransMilenio para realizar estas actividades? Puede encerrar en un círculo más de una razón. Escriba dentro del paréntesis la letra asociada a la actividad de la pregunta #12.

- | | |
|-----------------------------|--|
| a. Velocidad (____) | e. El trayecto más corto para llegar a la actividad (____) |
| b. Precio(____) | |
| c. Comodidad (____) | f. Único medio de transporte para llegar (____) |
| d. Seguridad (____) | |
| g. Otro, cuál: _____ (____) | |

14. Aproximadamente, ¿Cuánto es su ingreso mensual?

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| a. menos de \$ 535.600 | d. De \$ 2 678.000 a \$ 4 284.799 |
| b. De \$ 535.600 a \$ 1 606.999 | e. De \$ 4 284.800 a \$ 8 569.600 |
| c. De \$ 1 607.000 a \$ 2 677.999 | f. Más de \$ 8 569.600 |

15. ¿Qué tan satisfecho está con el TransMilenio ?

- a. Satisfechos
- b. Insatisfechos
- c. Intermedio

16. Piensa usted que el TransMilenio facilita el acceso al empleo desde su barrio

- a. Si
- b. No

17. Piensa usted que el TransMilenio en su barrio a mejorado la calidad de vida

a. Si

b. No

Comente : _____

Gracias por su colaboración!