

Le conte de deux cités ? Mobilités quotidiennes et opportunités individuelles

Soumis par admin le mer, 02/21/2018 - 13:59

Mots clés

Inégalités

Politiques publiques

Transports collectifs

Planification

Amérique du Sud

Discipline

Urbanisme, architecture et paysagisme

Mode de transport

Bus

Visuel

Le conte de deux cités ? Mobilités quotidiennes et opportunités individuelles à Bogota

Chapô

Bogota est le lieu idéal pour observer la manière dont la mobilité quotidienne peut influencer positivement sur l'accès individuel aux opportunités urbaines. C'est du moins le récit dominant au sein de la recherche universitaire et dans les rapports publics.

Toutefois, les quartiers périphériques de Bogota racontent une autre histoire. Le témoignage de certains de leurs habitants montre que leurs mobilités quotidiennes peuvent empêcher l'accès aux opportunités qu'offre la ville.

Continent

Amérique du Sud

Date de publication

mer, 02/21/2018 - 12:00

Présentation longue

[[{"type":"media","fid":"3339","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"1008","height":"494"},"view_mode":"de

Bogota, une référence en urbanisme

Bogota est le lieu idéal pour observer la manière dont la mobilité quotidienne peut influencer positivement sur l'accès individuel aux opportunités urbaines. C'est du moins le récit dominant au sein de la recherche universitaire et dans les rapports discutant les problèmes de mobilité dans les villes du Sud. Bogota incarne l'évolution d'une ville plutôt moyenne du Sud, devenue une référence en urbanisme. Dans ce récit, Bogota, comme de nombreuses autres villes des pays du Sud, connaît une croissance rapide. En Colombie, les déséquilibres économiques et un conflit qui dure depuis des décennies poussent les populations rurales vers les villes. Ce processus migratoire favorise la croissance de quartiers informels, qui offrent illégalement ou semi-légalement des logements à faible coût, mais sans accès aux ressources de base. Toutefois, ces zones ne permettent pas les interventions publiques garantissant l'accès à des services de base comme le transport, et elles n'offrent pas un accès correct aux opportunités offertes par les villes, comme les services éducatifs et de santé, particulièrement vrai pour les populations les plus mal loties : pour elles, les transports publics sont le seul choix modal disponible. La qualité d'un service fourni par de nombreux opérateurs, en concurrence les uns avec les autres, est très médiocre. Le territoire de huit millions d'habitants, qui s'étend sur 40 kilomètres du nord au sud.

[[{"type":"media","fid":"3326","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"1008","height":"634"},"view_mode":"de

<p>© Photo par Geraldine Rodriguez</p>

Au cœur de cette situation problématique, une stratégie de mobilité urbaine peut tout changer. En l'an 2000, TransMilenio a lancé un système de transports publics à haut niveau de service, conçu pour fonctionner à l'objectif est d'offrir des transports publics plus fiables, plus rapides et moins coûteux à différents groupes sociaux et nécessitant des investissements moins importants qu'un métro. Les zones qui ne sont pas desservies par le réseau peuvent le rejoindre grâce à des lignes de bus intégrées. TransMilenio ne vise pas simplement à améliorer la mobilité (ce qu'il fait), mais plutôt à permettre l'inclusion sociale : selon le maire Peñalosa, ces bus doivent être des lieux où les citoyens ont un pied d'égalité, dans un environnement respectueux de la dignité humaine. Ainsi, lorsque des organisations comme l'Instituto de Estudios de Desarrollo encouragent les interventions liées à la mobilité pour faciliter l'inclusion sociale dans les villes du Sud, le cas de Bogota est souvent cité comme un modèle de réussite. Les études officielles semblent confirmer ce succès : selon l'enquête de mobilité menée par la municipalité, les classes moyennes et populaires de Bogota – plus de 90 % des habitants de la ville – tendent à se déplacer plus facilement en transports publics et le TransMilenio.

[[{"type": "media", "fid": "3327", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1008", "height": "593"}, "view_mode": "default"}]]

<p>© Photo par Geraldine Rodriguez</p>

Nuancer la success story

Toutefois, les quartiers périphériques de Bogota racontent une autre histoire. La plupart de leurs habitants ne bénéficient pas de bus urbains, en raison de sa faible capacité à relier les zones périphériques de la ville aux quartiers qui offrent de meilleures opportunités en termes d'éducation, de santé, de travail et de loisirs. Les pratiques quotidiennes de mobilité des habitants témoignent du fait que le point la capacité de chacun à profiter des opportunités urbaines dépend de sa propre mobilité. Comme le remarque l'illustration de Borja, Bogota est un archipel sans mer – une suite de quartiers isolés les uns des autres, en raison d'un système de transport public. Le TransMilenio et la ville marginale apparaissent ainsi comme deux faces contraires de Bogota. Penchons-nous sur de nouvelles données afin d'entendre l'histoire de l'autre Bogota.

 [[{"type": "media", "fid": "3328", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "879", "height": "495"}, "view_mode": "default"}]]

<p>© Carte par Giovanni Vecchio</p>

Deux quartiers : La Merced del Sur et La Torre

Ce Bogota-là se situe principalement dans le sud et dans l'est de la ville. Les quartiers informels prédominent dans cette zone, caractérisée par sa situation en hauteur et son éloignement du centre; en outre, elle est plus densément peuplée et abrite un grand nombre de mal loties. Le premier quartier étudié dans ce travail est La Merced del Sur, qui s'est développé depuis les années 1950 autour des mines et de fourneaux (c'est ici, par exemple, qu'étaient produites les briques utilisées dans la construction de nombreux logements). Il jouit d'une situation plutôt avantageuse dans la ville, situé à une distance d'un kilomètre d'une station de TransMilenio. La Torre, est plus récent et a été marqué par l'arrivée de réfugiés d'autres régions colombiennes, fuyant le conflit armé et une situation géographique plus marginale et le manque de ressources essentielles. Le témoignage de certains habitants, recueilli dans ce travail, rapporte comment les mobilités quotidiennes permettent (ou empêchent) l'accès aux opportunités offertes par la ville. Ces mobilités, qui sont importantes pour eux, là où elles ont lieu, mais aussi leurs pratiques de mobilités et les perceptions associées à ces pratiques.

<center>[[{"type": "media", "fid": "3329", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "879", "height": "496"}, "view_mode": "default"}]]</center>

<p>Temps de déplacement en transports publics pour les quartiers de La Torre (gauche) et La Merced del Sur (droite). Source: Giovanni Vecchio</p>

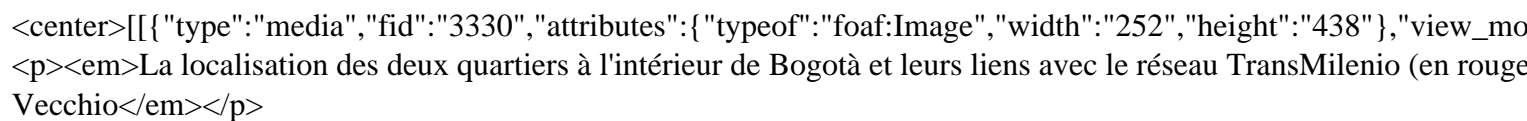
Accès aux activités jugées importantes

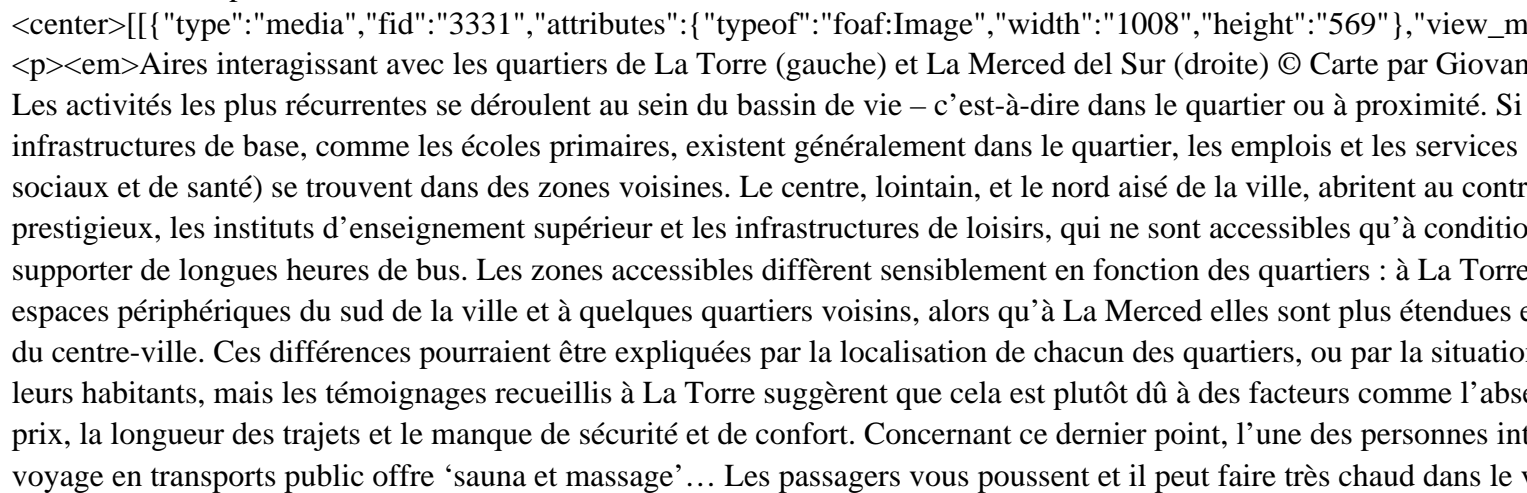
La plupart des tâches évoquées sont en lien avec les nécessités quotidiennes, pour soi-même et pour sa famille : aller au travail ou emmener les enfants à l'école. Ces activités s'avèrent être celles auxquelles les habitants accordent le plus d'importance. Elles ne posent pas soucis :

<div style="padding-left: 35px;"><p>"Je peux aller dans tous les endroits nécessaires pour moi et ma famille."
(Illustration de La Torre)</p></div>

Bien que ces tâches soient jugées importantes, elles n'en restent pas moins liées à la satisfaction de besoins élémentaires. Les possibilités de mobilité permettraient probablement la réalisation d'autres activités appréciées par les habitants. Par exemple, aller au travail ou emmener les enfants à l'école.

principalement habitée par des personnes ayant fui le conflit colombien et qui doivent se rendre dans des services administratifs dans le centre-ville de Bogotá pour bénéficier de services de santé ou de formation. Pendant ce temps, à La Merced del Sur, la station du TransMilenio – les personnes impliquées dans des activités éducatives (comme les travailleurs qui suivent des cours de langues) et de loisirs sont plus nombreuses. Les différences de composition sociale des deux quartiers génèrent des besoins différents. Les distances et l'accès au réseau de transport public entraînent des disparités quant aux possibilités de réaliser des activités jugées importantes.


<p>La localisation des deux quartiers à l'intérieur de Bogotá et leurs liens avec le réseau TransMilenio (en rouge).</p>


<p>Aires interagissant avec les quartiers de La Torre (gauche) et La Merced del Sur (droite) © Carte par Giovanna Vecchio</p><p>Les activités les plus récurrentes se déroulent au sein du bassin de vie – c'est-à-dire dans le quartier ou à proximité. Si les infrastructures de base, comme les écoles primaires, existent généralement dans le quartier, les emplois et les services sociaux et de santé) se trouvent dans des zones voisines. Le centre, lointain, et le nord aisé de la ville, abritent au contraire des infrastructures prestigieuses, les instituts d'enseignement supérieur et les infrastructures de loisirs, qui ne sont accessibles qu'à condition de supporter de longues heures de bus. Les zones accessibles diffèrent sensiblement en fonction des quartiers : à La Torre, les espaces périphériques du sud de la ville et à quelques quartiers voisins, alors qu'à La Merced elles sont plus étendues et proches du centre-ville. Ces différences pourraient être expliquées par la localisation de chacun des quartiers, ou par la situation sociale de leurs habitants, mais les témoignages recueillis à La Torre suggèrent que cela est plutôt dû à des facteurs comme l'absence de prix, la longueur des trajets et le manque de sécurité et de confort. Concernant ce dernier point, l'une des personnes interviewées pour son voyage en transports public offre 'sauna et massage' ... Les passagers vous poussent et il peut faire très chaud dans le véhicule.</p>



<p>© Photo par Geraldine Rodriguez</p>

Les habitants des deux quartiers se déplacent principalement à pied ou en transport en commun. Ceux de La Merced du Sud ont accès à des bus à haut niveau de service (en raison de la proximité de la station et de l'absence de services de bus classiques), alors que ceux de La Torre dépendent surtout des bus classiques du réseau de transport intégré. Il est intéressant de noter que les deux zones ne bénéficient pas de connexions directes, en transports publics, aux quartiers voisins ou aux grandes infrastructures de transport les plus proches. Les longues marches ou les services informels de « navettes » proposés par de petites camionnettes (aide précieuse pour veiller à ce que les personnes âgées ou les personnes handicapées) sont nécessaires pour se rendre aux arrêts des transports en commun. Lorsque les transports publics n'existent pas, les habitants s'en remettent à la marche pour accomplir leurs tâches, en dépit des inconvénients présentés par un tel chemin. Les personnes décrivent leurs trajets à pied comme une expérience de trottoirs absents, d'air pollué, d'intersections dangereuses et de la présence de sans-abris et de toxicomanes.

Faire face à des opportunités de mobilité limitées

Il ressort de la majorité des entretiens que la mobilité est vécue comme une expérience désagréable. Les personnes interviewées citent, par exemple, du manque de fiabilité des transports publics et de la difficulté de voyager avec des enfants. Les transports publics ne sont pas très confortables :

<div style="padding-left: 35px;"><p>Les transports publics sont la seule possibilité. La seule chose à savoir faire, c'est d'être à l'avance, pour pouvoir arriver à l'heure à destination.
(Diosa, La Torre)</p></div>

La marche elle-même est associée à une expérience négative et dangereuse :

<div style="padding-left: 35px;"><p>Les services de bus sont dangereux, comme les principales intersections, et la marche est difficile. Ils ne comprennent pas qu'il est très difficile de se déplacer avec trois enfants...
(Juri, La Merced del Sur).</p></div>

<div style="padding-left: 35px;"><p>Quand je marche, je me sens souvent en danger, parce que mes enfants sont avec moi et dans les rues on peut se sentir en danger. C'est une image qui reste dans l'esprit de mes enfants, et je n'aime pas ça.
(Julia Andrea, La Merced del Sur)</p></div>



<p>© Photo par Geraldine Rodriguez</p>

Ainsi, on peut trouver surprenant qu'en dépit de tels récits, les habitants de La Merced del Sur et de La Torre ne perçoivent pas de façon négative les opportunités que leur système de transport leur offre.

Je vis très loin de tout mais je suis heureuse. (Marisol, La Torre)
Je vais aller dans tous les endroits nécessaires, j'ai de la chance. (Alba Mirela, La Merced del Sur)

Les possibilités de mobilité limitées ne semblent pas affecter la capacité des habitants à accomplir les tâches qui leur tiennent à cœur. Marisol perçoit la distance comme un facteur l'empêchant de profiter des opportunités offertes par d'autres parties de la ville ; néanmoins, elle affirme vivre heureuse – ce qui pourrait indiquer soit sa résignation au statu quo, soit sa capacité à réaliser les activités qu'elle juge importantes. Cette satisfaction est probablement due au fait que le réseau de mobilité existant n'a qu'un effet partiel sur la capacité de chacun à se rendre là où il le souhaite et à accéder aux activités de son choix. Dans la plupart des cas, les individus mènent leur vie en développant des stratégies d'adaptation, comme la marche sur de longues distances ou la concentration d'activités diverses dans des lieux proches. En un sens, les gens se déplacent malgré le système actuel de mobilité. Les habitants de La Torre et de La Merced del Sur ont ainsi accès à certaines opportunités importantes pour eux, mais pour l'essentiel, cela ne découle pas des efforts de planification urbaine.



© Photo par Geraldine Rodriguez

Quelles solutions ?

L'histoire de ce Bogota marginal remet en question l'image chatoyante, promue dans le monde entier, d'un TransMilenio qui aurait transformé la mobilité d'une métropole chaotique du Sud. Le système de mobilité actuel permet aux habitants d'avoir un accès aux opportunités qui sont à la fois nécessaires à leurs besoins élémentaires et ancrées au niveau local, puisque les personnes font face à des difficultés lorsqu'il s'agit d'accéder à d'autres parties de la ville et aux opportunités qui s'y trouvent.

Les limites du système de bus à haut niveau de service, lorsqu'il s'agit de garantir à tous un large accès aux opportunités urbaines, poussent à envisager de nouveaux plans d'action visant à des formes de mobilité socialement et écologiquement durables, intéressantes tant pour les zones urbaines du Nord que pour celles du Sud. L'histoire des deux villes de Bogota nous apprend à montrer que les interventions massives en termes d'infrastructures de transport public doivent être complétées par d'autres mesures d'urbanisme (offrant ainsi d'autres choix modaux), ou se voir substituées une toute autre logique. Plutôt que de se concentrer sur la fourniture de transports pour les emmener là où les opportunités importantes existent, ce sont les emplois, les écoles, les magasins, les écoles et les centres de santé qui pourraient leur être amenés.

En dépit de sa dimension spatiale et de ses conditions socioéconomiques particulières, Bogota montre une fois encore la nécessité de concentrer les efforts de planification sur les usages de la mobilité – c'est-à-dire de réfléchir en termes d'accessibilité, définie comme le potentiel de participation à des activités. La mobilité urbaine est cruciale dans l'accomplissement des activités, quelles qu'elles soient, que nous avons des raisons de juger importantes, et elle nous offre ainsi les opportunités nécessaires pour mener une vie digne.

Enfin, et peu importe le système de transport qui les y aide (ou ne les y aide pas), les habitants de Bogota luttent avec force pour réaliser ce qui compte pour eux, comme le rappelle, dans des mots plus forts que les miens, une chanson de musique alternative colombienne :

Quando voy por la ciudad las cosas se confunden,
Atravieso la ciudad a veces y se me ocurre
De pie viendo al frente; de pie siempre de pie.
(Quand je traverse la ville tout est confus, je traverse la ville pour voir ce qu'il se passe,
Debout, en regardant devant moi ; debout, toujours debout.)
Sin oficio

Giovanni Vecchio





© Photo par Geraldine Rodriguez

Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise  <https://fr.forumviesmobiles.org/> 

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Cadres de vie

Diversité des modes de vie

Inégalités

Proximité

Réduction des inégalités

Transports collectifs

Villes et territoires