

QUESTIONS SUR LA MOBILITE URBAINE DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

E. HENRY

La question de la mobilité est **rarement posée** dans l'analyse des villes du Tiers-Monde.

Quand elle l'est, c'est souvent en des termes qui contiennent la réponse : à partir des **méthodes** élaborées dans les pays développés, dont on a dit et redit qu'elles étaient inadaptées.

Ces méthodes véhiculent une ou des **définitions** de la mobilité : ce sont peut-être ces définitions qui sont à préciser ou à réviser.

C'est en tout cas un exercice auquel on peut se livrer pour ouvrir un **débat** en vue de poser une problématique.

1. Champ de référence

En bonne scholastique, on devrait commencer par définir le champ de référence, à savoir les pays en développement (ou leurs diverses appellations contrôlées : pays en voie de développement, sous-développés, dépendants, périphériques, extravertis, du tiers-monde...).

Pour éviter l'exercice fastidieux de révision critique de ces définitions et de leurs théories sous-jacentes, on parlera seulement du **contexte des PED**, en soulignant leur diversité géographique, économique, de taille, de degré d'urbanisation, et en renvoyant aux classifications internationales (en voie d'industrialisation, moins avancés, etc.). Parmi ces indices de la classification, on retiendra ceux ayant trait aux variables de degrés, d'étapes et de rythmes d'urbanisation.

La diversité de **situations urbaines** est grande entre et à l'intérieur des pays en développement. Les processus d'urbanisation sont plus récents en Afrique, plus consolidés en Asie, plus massifiés en Amérique Latine ; les problèmes de l'urbanisation sont différents dans les capitales et dans les villes moyennes. L'essentiel des travaux actuels concerne d'abord l'Amérique Latine ; ce sera en tout cas notre référence, au risque d'introduire des biais dans l'analyse.

Comment alors se risquer à présenter un cadre explicatif global de la mobilité urbaine en PED ?

C'est pourtant une gageure indispensable, si l'on veut analyser les relations entre transports et développement. Toutes les théories sur le développement interrogeant le futur du Tiers-Monde, posent le problème du transport, qu'on le voie comme entrave ou comme contribution :

- transport structurant le développement (au niveau national souvent) ;
- restriction à la mobilité alimentant les déséquilibres des structures urbaines.

2. La mobilité comme flux de déplacements

L'approche la plus classique en ingénierie des transports consiste à déterminer la demande pour calibrer l'offre, en construisant des modèles de prévision sur les données observées, à partir d'une batterie de méthodes d'enquêtes plus ou moins sophistiquées (enquêtes origine-destination, comptages des véhicules ou à bord des bus, comptages des passagers aux points d'arrêts, etc.).

L'application de ce genre d'enquête pose des **problèmes de réalisation** dans les PED qui amènent parfois à douter de la fiabilité des résultats obtenus.

L'utilité de ces exercices est relativisée par :

- la **non-prise en compte de certains déplacements**, non enregistrables (à pied ou en dehors des modalités d'offre institutionnalisées), mais dont l'importance peut être grande dans les PED.

- **les difficultés de généralisation**, notamment en l'absence d'information relative à la structure des déplacements

- **les difficultés de prévision de l'évolution de la demande**, dans des systèmes urbains non stabilisés.

Ils sont pourtant la base pour l'élaboration des **modèles prévisionnels** (comme par exemple ceux réalisés par la Banque Mondiale en 1975). Sans rentrer dans les détails, on peut s'interroger sur la validité de l'application de ces modèles, conçus dans les pays développés, pour prédire une demande, face à une motorisation individuelle beaucoup plus faible en PED, et avec des situations où l'offre, loin de s'ajuster automatiquement à la demande, lui est nettement inférieure.

3. Répartition modale des déplacements

L'analyse de la répartition modale des déplacements est un des éléments de l'étude de la mobilité dans les pays développés, où les divers modes interagissent les uns sur les autres (marche à pied, 2 roues, automobiles, diverses formes de transports en commun). Il est donc possible de les considérer simultanément dans un tel contexte, comme diverses expressions modales de la mobilité en général.

On souligne que dans les PED, les **transports non motorisés** prédominent sur les motorisés (c'est du moins le cas en Afrique et dans certains pays asiatiques), et les transports **collectifs sur les individuels** (plus de 60 % des déplacements en Amérique Latine).

On peut surtout se demander s'il n'y a pas une forte corrélation entre hiérarchie modale des déplacements et hiérarchie socio-économique des usagers.

N'assiste-t-on pas alors à la constitution de chaînes fermées et autonomes offre-demande :

- véhicules particuliers ----- mobilité "aisée"
- transports publics collectifs ----- mobilité "dépendante"
- transports privés semi-collectifs ----- mobilité "spontanée"

Les problèmes liés à chacun de ces types de mobilité sont spécifiques, et justifient des interventions particulières. Mais on semble loin d'une situation théorique de réel "choix modal". Peut-on d'ailleurs regrouper ces différentes chaînes de déplacements, selon les modes et les usagers, dans une notion unique de mobilité ?

4. Des motifs aux besoins de déplacements

L'analyse des déplacements des personnes dans l'espace urbain se centre, dans les pays développés, sur les motifs exprimés par les usagers. Les enquêtes réalisées dans ce sens dans les pays en développement soulignent qu'en ce qui concerne les **déplacements motorisés**, l'essentiel de la demande concerne les activités de **travail et d'enseignement**. Ces activités provoqueraient des déplacements contraints et non combinés avec la réalisation d'autres activités, essentiellement à cause de leur durée très longue et de la forte différenciation spatiale des villes du Tiers Monde qui rend difficile la combinaison d'activités à propos d'un seul déplacement.

A l'inverse, les activités dites secondaires (achats, récréation, sports, etc.) sembleraient se réaliser de façon prédominante par des déplacements non motorisés, et en tous cas engendrer une mobilité restreinte et irrégulière.

Cela signifierait-il que ces autres motifs ne correspondent pas à des **besoins** de déplacement ? L'analyse des besoins ne peut se contenter d'une telle réponse, surtout dans les PED où, pour une grande partie de la population, de nombreux besoins restent inassouvis.

Un autre problème est celui du passage des **motifs individuels** aux **besoins sociaux**. Dans les pays développés, ont été élaborées des méthodologies compréhensives de la structure des déplacements à partir de la considération des programmes d'activités des individus (enquêtes ménages, carnets de bord, etc.). Dans ces cas, pour généraliser l'individuel aux comportements collectifs, on part du postulat implicite que les déterminants sociaux sont identiques par catégories socio-professionnelles, par groupes d'âge ou selon de grands ensembles de population. Dans le monde urbain, les activités seraient structurées autour

d'**Institutions sociales** cristallisées (travail, commerce, loisirs, équipements, etc.). Ces institutions sont-elles aussi structurées, aussi stables et aussi partagées dans les PED ? Une recherche exploratoire menée sur trois quartiers de Quito semblerait montrer le contraire. Le problème du passage des motifs individuels aux besoins collectifs reste alors entier.

5. Mobilité et structure urbaine

Il est classique de penser que la structure urbaine détermine la mobilité. Ceci est probablement d'autant plus vrai dans les villes du Tiers Monde, mais ouvre trois séries d'interrogations :

- **Quelle est la logique de structuration des activités dans l'espace ?** On se trouve là face non seulement à **différents types d'activités** (production, commerce, tertiaire, résidentiel, etc.) mais aussi face à **différents niveaux** de réalisation de ces activités (pour la production et le tertiaire par exemple : logiques monopolistiques, concurrentielles et artisanales). L'espace (et les transports) sont-ils une base d'articulation entre ces différents types d'activités et formes de production ? Ou au contraire, les restrictions posées à la mobilité ne rendent-elles pas plus difficile leur interconnexion ? Quelle est la signification du fait que de nombreuses grandes entreprises industrielles, et même des dépendances administratives, prennent directement en charge le ramassage du personnel ? A l'inverse, quelle configuration urbaine résulte de villes structurées par de grandes entreprises, où aucun transport collectif n'existe en dehors des véhicules de ramassage d'entreprises ?

- En ce qui concerne l'espace résidentiel, la logique dominant son organisation est la **division sociale de l'espace**.

Des zones résidentielles sont plus ou moins **accessibles** selon leur localisation, leur constitution, leur histoire. L'accessibilité, en termes de mobilité quotidienne, doit donc être directement reliée à l'accessibilité à l'espace résidentiel, aux modes d'accès au sol, de confrontation à la rente foncière et immobilière. Il s'avère alors nécessaire d'établir les relations réciproques entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle, dans des espaces urbains en pleine constitution (la présentation des recherches sur Quito et Sao Paolo préciseront ces questions).

• Enfin, la **dynamique urbaine** est largement tributaire de l'organisation des services urbains. La mobilité doit être référée à la gestion des transports dans le cadre plus large de la gestion des villes. La mobilité apparaît alors comme une des expressions de la **crise urbaine**.

6. Mobilité et urbanisation

Le mode d'urbanisation est généralement considéré comme une variable extérieure dans l'analyse de la mobilité. Dans les pays en développement, on se trouve face à des systèmes urbains peu stabilisés et en forte croissance démographique et spatiale. L'urbanisation doit donc être intégrée à l'analyse de la mobilité.

De manière très pragmatique, le **périmètre urbain** des agglomérations du Tiers Monde est rarement un cadre fixe, voire souvent méconnu. En termes spatiaux, ces agglomérations croissent par annexion progressive de noyaux ruraux. Les terrains agricoles sont transformés en urbanisations, et les petits bourgs en réservoirs de force de travail migrant quotidiennement vers la ville. Comment la mobilité est-elle marquée par cette relation centre-périphérie ?

L'urbanisation est surtout déterminée par l'importance et les rythmes des **courants migratoires** en provenance de l'intérieur. On peut supposer que mobilité quotidienne et mobilité migratoire (pendulaire, occasionnelle ou définitive) sont dans une même logique celle de la **mobilité spatiale**.

On peut être tenté par des hypothèses culturalistes pour mettre en rapport ces deux types de mobilité : les migrants (supposés d'origine rurale) auraient une appréhension propre de l'espace urbain qui dicterait leurs modes de déplacement dans la ville. Mais de manière plus fondamentale, ne s'agit-il pas dans l'un et l'autre cas de mobilité de la main d'oeuvre face à un processus de prolétarianisation complexe ayant pour aboutissement la ville ? Il est difficile, mais nécessaire, de redéfinir la mobilité comme un des éléments de la mobilisation de la force de travail pour les divers segments du marché de l'emploi urbain.

7. Mobilité et groupes sociaux

Les déterminations de la mobilité par les CSP d'appartenance et les stratégies de mobilité sociale (doublées de mobilité résidentielle) sont devenues relativement claires dans les pays développés. Dans les PED, on parle souvent de la "**mobilité des plus pauvres**" (c'est-à-dire, souvent, de leur relative **immobilité**). Ces groupes sont localisés spatialement dans les quartiers, dits marginaux, qui seraient des espaces clos où les individus réalisent l'essentiel de leurs activités, hormis le travail. Peut-on alors parler de modes de vie enclavés ? Une série d'entretiens réalisés à Lima sembleraient montrer que les plus enclavés sont les ouvriers stables ? Et quid des couches moyennes ?

La mobilité a pourtant directement à voir avec les situations socio-économiques et les relations des individus avec le marché de l'emploi. **Mobilité quotidienne et mobilité socio-professionnelle** semblent être des éléments indissociables.

Il s'agit là de recenser une multitude de situations et de trajectoires professionnelles (petits commerçants, ouvriers de la construction, artisans, employés personnels, etc.) et de voir en dynamique comment ces situations précises déterminent une mobilité différentielle. C'est un terrain qu'on peut explorer à partir de situations-types, et d'entretiens qualitatifs.

La confrontation avec les données macro sur l'ensemble d'une agglomération est souvent ardue, à cause de la précarité de telles données, quand elles existent...

Les groupes sociaux sont enfin porteurs d'**horizons socio-culturels** où se redéfinissent les notions de temps, de rythmes de vie, d'accès à l'espace et à sa symbolique. Dans le contexte des PED, c'est un terrain encore fondamentalement vierge.

En contrepoints, on pourra cependant signaler l'**intense sensibilité populaire** aux problèmes de la mobilité. Tout au moins en Amérique Latine, une entrave au transport urbain peut entraîner des mouvements de masse d'une envergure dépassant celle d'actions syndicales (Brésil, Argentine, Pérou, Colombie, Bolivie et autres, sont autant de situations qu'il faudrait analyser).

8. Pour un point de vue intégral et dynamique sur la mobilité

Il apparaît plus que nécessaire de redéfinir la notion de mobilité, quand on veut l'appliquer à des villes du Tiers-Monde.

L'essentiel de notre démarche est :

- de proposer un **point de vue dynamique** où l'on raisonne plus sur des trajectoires que sur des situations fixes ;
- **d'établir les articulations** entre mobilité quotidienne, mobilité résidentielle et mobilité socio-professionnelle, en rattachant les déplacements aux processus structurant les villes ;
- **d'aborder les dimensions socio-politiques** de la mobilité comme une des manifestations de la crise des systèmes en place.

La mobilité fait partie de phénomènes sociaux totaux ;

- de référer les diverses propositions d'organisation de l'offre de transport, toujours minoritaire, à cette définition **complexe** d'une **demande pléthorique** et largement inassouvie.



Ces quelques questions, posées succinctement, n'ont pour prétention que de proposer un cadrage général de la mobilité urbaine dans les PED. Elles devraient être soutenues par un travail systématique de bibliographie et de références empiriques à des recherches menées ou en cours.

GROUPE DE RECHERCHE

Villes et citadins des tiers-mondes

(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)

Programme "Citadinités"

Dossier n° 2

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE
L'ESPACE URBAIN**

Document provisoire

Octobre 1986

Mise en forme du dossier :

- Ph. HAERINGER

- J.C. DAVID

GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC

correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON

Tél. : 78 00 69 83