

Revue

TIERS MONDE

N°201 • janvier-mars 2010

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

sous la direction de Monique Bertrand



ARMAND COLIN

SOMMAIRE

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

Sous la direction de Monique Bertrand

DOSSIER

Monique Bertrand

Introduction 7

Véronique Dupont

Création de nomades urbains et appauvrissement 25
Impact des politiques d'éradication des camps de squatters à Delhi

Florence Boyer

Croissance urbaine, statut migratoire et choix résidentiels des Ouagalais 47
Vers une insertion urbaine ségréguée ?

Daniel Delaunay

Mobilités, ségrégations résidentielles et bonus démographique dans la zone métropolitaine de Santiago du Chili 65

Monique Bertrand

De l'accès au logement à la relation domicile-travail : enjeux sociaux et spatiaux des mobilités dans la Région du Grand Accra (Ghana) 87

Patrick Gubry, Lê Hô Phong Linh

Niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes : Hô Chi Minh Ville et Hanoi 107

Françoise Dureau, Vincent Gouëset

Formes de peuplement et inégalités de déplacements 131
L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá : Soacha et Madrid (1993-2009)

Sommaire

Catherine Paquette

Mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico

157

Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité

VARIA

Stéphanie Tawa Lama-Rewal

Des républiques villageoises aux associations de quartier

177

Généalogie des dispositifs participatifs indiens

DOCUMENTS

Yong He, Yunnan Shi

Les positions de l'Europe, des États-Unis et de la Chine en Afrique

193

Implications pour son développement

ANALYSES BIBLIOGRAPHIQUES

215

OUVRAGES SUR LE DÉVELOPPEMENT DIFFUSÉS EN FRANCE DE JUIN À DÉCEMBRE 2009

231

ABSTRACTS

237

RESUMENES

241

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

INTRODUCTION

Monique Bertrand*

Des marchés du travail reconfigurés par la flexibilité, des métropoles régies par la vitesse, des sociétés réactives au monde : les enjeux d'une « mobilité généralisée » font l'objet de nombreuses analyses, impliquant les conditions de vie des citoyens autant que les infrastructures urbaines (Allemand, Ascher, Lévy, 2005 ; Massot, Orfeuill, 2005). La diversification des déplacements physiques et de nouvelles technologies de coprésence font débats au Nord, non sans influencer l'étude de grandes agglomérations des Suds. Là-aussi la mobilité deviendrait une valeur quasi-normative. Elle optimiserait les choix en matière de logement, de travail et de consommation, favoriserait les mieux dotés et manquerait aux plus pauvres, par effets d'enclavement, de ségrégation et de trappes territoriales.

Depuis la fin des années 1990, bailleurs de fonds et experts reviennent ainsi avec force sur le lien général entre transport et développement dans les pays en développement, en l'appliquant désormais à l'évaluation de la pauvreté (World Bank, 1999 ; Booth, Hammer, Lowell, 2000). La mobilité apparaît partie prenante de la vulnérabilité économique quand elle ne suffit pas à garantir l'accès aux biens et aux services, en particulier pour les femmes (Turner, Fouracre, 1995 ; Porter, 2002a). Il convient par conséquent d'en faire une composante explicite du renforcement des « capacités » individuelles et collectives des plus démunis, de lui réserver une place dans les stratégies d'inclusion des pauvres au bénéfice et à la gestion des équipements urbains. Sur ce double registre des handicaps et des potentialités (communications mobiles, offres alternatives de déplacement physique : Porter, 2002b), de récentes synthèses établissent un lien fort entre les pauvretés rurale et urbaine, ainsi que d'utiles comparaisons entre

* Géographe, directrice de recherche à l'Institut de recherches pour le développement, UMR 201 « Développement et sociétés » IRD – IEDES, Université Paris 1.

régions en développement (Fernando, Porter, 2002). L'accessibilité devient une priorité forte du développement « durable ».

Les villes en développement¹ présentent cependant de réels écarts de perspective du fait de niveaux contrastés d'investissement et de vie. La mobilité spatiale y joue certes un rôle économique et social intériorisé de longue date dans leurs substrats ruraux et précapitalistes. Leurs rapports avec leur arrière-pays sont de même anciennement modifiés par les redistributions de la force de travail et des infrastructures (Zelinsky, Kosinski, Prothero, 1970). Mais ces déplacements montrent surtout des enjeux stratifiés selon qu'ils prennent place dans l'histoire des communautés et des lignées, dans le cycle de vie des citoyens ou dans des logiques routinières de subsistance.

« Nourries » d'apports migratoires, les agglomérations « respirent » ainsi au rythme de circulations temporaires (Prothero, Chapman, 1985) et de navettes pendulaires, en se redéployant selon de vigoureuses poussées centrifuges. Inspirées de l'écologie urbaine, nombre d'études ont illustré ce métabolisme de villes vivantes à l'égard de leurs communautés ethniques. Pourtant, leurs dynamiques migratoires cèdent la place à de difficiles défis de survie urbaine au jour le jour. Avec un croît démographique fort, bien que ralenti en Amérique latine, avec de sérieuses concurrences sur l'usage du sol, l'expansion des métropoles exige le financement de réseaux adaptés aux enjeux de la mondialisation. Après les effets de l'ajustement structurel sur les marchés du travail et du logement, les déplacements motorisés argumentent un nouveau palier dans la marchandisation des ressources urbaines. La question des transports compte de plus en plus aux côtés de facteurs de développement humain ou de composantes du capital social associés à la ville. Autrefois comprise comme un simple vecteur *vers* des ressources territorialisées, et liée à l'aménagement du territoire, la mobilité est désormais perçue elle-même comme ressource *dans et de* la ville².

Le glissement vaut d'ailleurs autant pour les approches libérales du développement que pour de nouveaux plaidoyers internationaux du « droit à la ville » (Lefebvre, 1968). Avec des registres à la fois juridiques et sociaux, des chartes Nord – Sud, des réseaux de villes et des coordinations d'ONG ont aujourd'hui intériorisé la mobilité comme composante de ce droit, au côté du logement, pour que soit reconnu un nouveau corpus de fondamentaux auprès des Nations unies. Mais qu'elle relève de l'efficience économique ou de nouvelles

1. Convenons de la formule pour couvrir la variété des Suds, dont les différences de taux, de rythme et de concentration de l'urbanisation sont connues, et même si les références théoriques sur la ville restent de fait largement empruntées aux trajectoires historiques du Nord.

2. L'engouement pour le terme de mobilité, et sa polysémie, n'échappent ni aux injonctions économiques – la flexibilité face aux changements de conjoncture, les performances de la ville dense... –, ni aux modes intellectuelles : ici l'apologie postmoderne du fugace ; là le registre littéraire d'un rapport erratique aux lieux. Le tout se rejoint peut-être dans une « vision positive, à la fois descriptive et prédictive, de la mobilité comme forme de liberté » (Bacqué, Fol, 2007).

régulations publiques, cette reconnaissance entre en contradiction avec deux incitations à réduire la mobilité, au Sud comme au Nord : d'une part du fait de surconsommations énergétiques ; d'autre part du fait d'orientations localistes données au développement, ciblant préférentiellement des acteurs ancrés dans leurs territoires et des mobilisations *in situ*.

Le débat a pour premier intérêt de rappeler à l'analyse et aux choix politiques les laissés pour compte de précédentes mesures de développement : les « marcheurs exclusifs » de l'Afrique subsaharienne, des déplacements à finalité non directement économique, la contribution des femmes, etc. Il prend cependant une tournure convenue : la capacité à se déplacer vaudrait *a priori* « capital », et ferait oublier plus d'un réflexe analytique de la recherche. C'est donc sur les discriminations sociales et territoriales de la mobilité que ce numéro entend revenir.

Dans ce contexte, il convient d'insister sur l'enjeu scientifique et politique à aborder, par le terme générique de mobilité, le spectre des mouvements migratoires, résidentiels et quotidiens qui animent ou affectent l'accès du plus grand nombre aux villes. Leurs discriminations exacerbant des ségrégations plus souvent qu'elles les atténuent, l'introduction de ce numéro revient donc d'abord sur l'inventaire des flux et des angles du débat urbain (première partie). Leur interdépendance est ensuite examinée relativement aux six études de cas du dossier (seconde partie). Plutôt que d'opposer des priorités d'étude et d'intervention en termes de mobilité, il s'agit bien de les relier dans la compréhension de formes plurielles de vulnérabilité urbaine.

DES MOUVEMENTS ET LEURS AGENDAS DANS LES TRANSITIONS URBAINES DES « SUDS »

Trois séries de mouvements soulignent en effet d'importants changements pour le développement des villes : tantôt condition de l'optimisation de leurs rationalités économiques, tantôt gage d'un accès élargi à leurs guichets marchands. Les contributions à ce numéro n'épuisent pas les conclusions liées à chacun de leurs impacts : de croît démographique, d'étalement urbain, de dissociation des lieux de vie. Mais il s'agit d'abord de rappeler leurs amplitudes spatiales et leurs échéances temporelles respectives, ainsi que les débats que mobilise leur interprétation sociale.

Les études migratoires s'appuient ainsi sur l'analyse des modes d'accumulation économiques et de la répartition du travail, sur la gestion sociale et les effets de circulations transrégionales sur le développement. De la modélisation des cycles migratoires, depuis les régions d'origine (Zelinsky, 1971), jusqu'à l'installation de communautés de migrants, le rôle des villes est pris en compte

depuis longtemps. La question urbaine reste pourtant historiquement fondée sur celle du logement. Celle-ci a mis en avant les structures foncières, les cycles de vie des ménages, les conditions de subsistance des citadins et leur participation à la cité. Quant à la gestion des transports, elle suscite de vifs débats sur les coûts économiques et écologiques de la motorisation, et sur les avantages comparatifs des offres publiques et privées.

Mais par-delà ces spécificités d'approche, on note de communs changements de perspective politique : comment gérer tantôt le trop plein de circulation, tantôt son insuffisance ? La mobilité est-elle un problème à traiter et à canaliser, ou davantage une ressource à redistribuer ?

Migrations et urbanisation : réserves et captures démographiques

On doit d'abord aux études migratoires une première caractérisation des individus et des collectifs qui « bougent » relativement à ceux qui ne bougent pas, ou plus. L'objet de ce rappel n'est pas de dresser l'inventaire des catégories d'étude de la migration (temporaire et définitive, de déplacés et de réfugiés...), objet d'autres publications. De ce premier niveau d'observation ressort surtout le fait que les mouvements convergeant vers les villes, ainsi que ceux qui en sortent de manière non moins variée, en ont déjà bien complexifié les dynamiques démographiques. Les priorités d'étude jouent pourtant aujourd'hui au détriment des mouvements qui, encore très majoritaires, conduisent des nationaux à s'installer en ville à l'issue de parcours composites, impliquant des passages par d'autres localités et par l'étranger. L'évolution de grandes agglomérations en régions urbanisées, selon des concurrences économiques accrues et selon des gouvernements moins exclusivement centraux, attire alors l'attention sur des migrants en transits internationaux.

Le renouvellement des générations citadines se trouve de même mal apprécié par l'expertise, alors qu'il marque un changement de taille depuis la seconde moitié du ^{xx}e siècle. L'impulsion de ce croît se déplace, voire s'inverse entre la contribution des mouvements migratoires et celle du solde naturel : si la première est restée longtemps majoritaire, le bilan des décès et des naissances sur place devient plus décisif dans le peuplement urbain global. Les villes se trouvent donc redevables d'une épaisseur pluri-générationnelle qui ne peut plus se satisfaire de modèles réducteurs, comme lorsque « l'exode rural » est rendu directement responsable de leur bidonvillisation, ou qu'une capitale est censée représenter le « terminus » de la migration. L'intrication de flux centripètes et centrifuges contribue à de puissants rebonds démographiques, dans lesquels les durées de résidence en ville démarquent les strates de migrants entre elles et avec différentes générations de natifs.

La « gestion des migrants » apporte enfin son lot de défis à la question urbaine, surtout lorsqu'il s'agit de travailleurs d'origines étrangères et d'intégrations contestées. Un peu de recul historique montre qu'il s'agit en réalité d'une vieille préoccupation politique, autrefois plus attentive à des « sinistrés économiques » de l'intérieur qu'à des migrants internationaux. Mais elle maintient des obsessions souvent contraires. Tantôt il s'agit de retenir dans l'emploi urbain des actifs d'origines paysannes en les détournant de logiques saisonnières d'emploi. Tantôt il s'agit à l'inverse de maintenir un volant « flottant » de main-d'œuvre dans une relation temporaire avec la ville, par refoulement ou par soumission aux contrôles de permis de travail ou de résidence. L'exemple vietnamien abordé dans ce numéro montre toutefois une politique migratoire en cours d'assouplissement.

Des options de cantonnement des étrangers actualisent cette gestion de niches de travail. Mais le gros des réserves migratoires des villes reste bien dans leurs arrières-pays. L'arrivée de ruraux sur plusieurs décennies les a donc doublement rajeunies : par apports directs et par une natalité forte. De Mexico à Ouagadougou, leurs besoins résidentiels s'en trouvent aujourd'hui dédoublés : d'une part du fait de l'insertion des migrants, d'autre part parce que leurs enfants, nés en ville et parvenus à l'âge adulte, s'enquièreent de leurs propres logements.

Mouvements résidentiels intra-urbains : la diversification des trajectoires

L'interprétation du processus de mobilité n'est pas davantage unifiée lorsque l'on s'attache aux déménagements des ménages en ville : qu'ils contribuent à la reconversion d'espaces ruraux en marge d'agglomération ; ou qu'ils renouvellent la composition de quartiers déjà urbanisés, par filtrage à l'arrivée ou sélection au départ de leurs habitants.

La question du logement débouche ainsi sur l'analyse de mouvements plus individualisés. Ceux-ci sont couramment abordés sous l'angle des relations centre-périphérie et des frontières, à relativiser, entre quartiers lotis et ville illégale. Or les politiques publiques se sont manifestement désengagées de la production et de l'environnement du logement, en ne laissant que d'insuffisantes opérations de sécurisation foncière ou de réhabilitation. Si depuis les années 1980, les citadins déménagent plus souvent que leurs prédécesseurs, le volontarisme urbain est quant à lui battu en brèche. L'État bâtisseur n'est pas relayé par les pouvoirs décentralisés. Bien des organismes parapublics de financement du logement cèdent le pas au « bon fonctionnement » des marchés bancaires.

Un second paradoxe vient de la panne du modèle de promotion citadine que l'accès à la propriété avait entretenu jusque dans la même décennie, à partir d'étapes d'insertion fondées sur l'hébergement ou la location provisoires, et souvent au prix de l'irrégularité. Si aujourd'hui les locataires apparaissent

sur-mobiles dans l'ensemble des positions résidentielles, ce n'est pas dans le sens d'une amélioration de leurs positions économiques qui s'appuierait mécaniquement sur leur durée de résidence en ville. La location devient plus diffuse dans l'espace urbain, mais elle reste l'angle mort des priorités données à la « ville des propriétaires ». D'une manière générale, cette différenciation des trajectoires résidentielles reste mal perçue dans les modes opératoires de l'urbanisme, y compris en termes de participation communautaire. La montée en force de parcours non-ascendants, mais dont on ne peut dire non plus qu'ils relèvent d'exclusions irrévocables ou d'un franc défaut de mobilité, souligne surtout la variété des évolutions métropolitaines.

Le rôle organique reconnu à la mobilité par l'École de Chicago, comme « pulsation de la ville » et mécanisme d'adaptation à la vie moderne, se trouve donc mis à mal quand les politiques urbaines continuent de procéder à des mouvements forcés massifs, et ce bien après l'écho donné par les conférences onusiennes « Habitat » à la capacité de construire du peuple ; quand la stabilité prend le sens de confinement territorial ; quand la relation propriétaire – locataire se durcit en anéantissant l'ethos communautaire d'hospitalité entre le logeur et ses étrangers. Sous l'angle du « délogé récidiviste », de l'« irrégulier » multi-éjecté ou tout juste toléré dans un moment politique, les marges de manœuvre que confère la mobilité résidentielle aux citoyens s'inscrivent dans de vieux débats sur leur capacité à faire la ville ou à la subir. S'agit-il de véritables stratégies d'acteurs ou de choix plus que contraints ? D'anticipations dûment informées ou de réactions improvisées sur le tard ? D'une lame de fond débordant la planification urbaine ou de bricolages juste susceptibles de retarder les effets attendus de bulles foncières ?

Mobilité – pauvreté dans le quotidien des villes

La mobilité liée aux systèmes de transport urbain ressort enfin bien de la dernière décennie de travaux. Ceux consacrés à de grandes agglomérations africaines sont en particulier de portée heuristique, et bien que la comparaison entre exemples francophones et anglophones s'y attache à des Afriques différentes³. Il ne s'agit pas seulement d'y moderniser les équipements et leur gestion, ce que des métropoles latino-américaines ont fait en vitrines internationales, mais de partir des besoins de déplacement au quotidien des citoyens. Les conférences « Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains », les travaux du « Laboratoire d'économie des transports » et le réseau « Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique

3. De l'Ouest pour les premiers (Diaz Olvera, Godard, 2000), de l'Est et du Sud pour les secondes (Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2003 ; Behrens, Diaz Olvera, Plat, Pochet, 2006).

sub-saharienne » soulignent ainsi les défauts d'accès aux ressources que les villes sont censées offrir à leurs habitants mieux que les zones rurales.

Dans cette perspective, les points de comparaison identifiés entre les villes en développement et les villes du Nord, se fondent moins sur la pauvreté « en soi » que sur les risques d'exclusion qu'exacerbe la mobilité. Le même rapprochement vaut donc, en termes d'inclusion sociale, pour le débat concernant des politiques de transport qu'il faudrait cibler, ou non, sur les citoyens les plus vulnérables (Mignot, 2001). De même, les contributions à ce numéro s'attacheront moins à la pauvreté, comme un état économique pour lui-même, qu'aux inégalités d'accès.

La méthodologie du lien pauvreté – mobilité prend donc ses distances face aux biais des études consacrées aux seuls ghettos territoriaux. Dans des contextes où les données locales font défaut, l'enquête de terrain dépasse alors les limites des mesures « origines / destination » en relevant les déplacements de tous types effectués par pauvres et non-pauvres en un même jour de référence. Tout mouvement est rapporté à son motif, ses modalités, sa durée et son coût relatif aux dépenses des ménages. L'apport est précieux quand les transports en commun sont coûteux pour les pauvres et qu'il importe de « compter sur ses pieds » (Godard, Fatonzoun, 2002 ; Godard, 2002 ; Plat *et alii*, 2004). Cette approche modale des déplacements justifie surtout une typologie des précarités urbaines : au profil des « marcheurs exclusifs » s'ajoutent les combinaisons de la marche et de recours motorisés, qui font jouer la diversité des agglomérations (Diaz Olvera *et alii*, 1998, 2002). Après s'être attachée aux crises des offres publiques et informelles de transport, l'approche se concentre donc sur les usages de la ville : activités gravitant autour du domicile, déplacements limités au quartier ou sorties lointaines économiquement plus sélectives (Diaz Olvera *et alii*, 2000).

C'est sur ces enjeux territoriaux qu'apparaissent cependant les limites des études. La première vient de l'approche transversale du logement retenue au moment des enquêtes, si fines soient-elles. Les contraintes de localisation résidentielle des pauvres sont bien abordées pour montrer l'obligation croissante qui leur est faite de se déplacer en ville ; mais l'hypothèse de leur « relégation en périphérie » ne fait pas l'objet d'une mesure rétrospective poussée.

Au regard de ressources foncières fragmentées, une deuxième réserve vient du lien trop général établi entre espace urbain et pauvreté. L'hypothèse de populations victimes de l'éloignement des centres-villes reste grossière, même si elle fonde bien des cumuls de handicap économique. Elle mérite discussion en particulier dans des agglomérations dont un dense habitat populaire marque encore les centres.

Enfin, la temporalité de la mobilité reste essentiellement quotidienne. Peu est dit, en termes d'adaptation conjointe ou contradictoire de ces pratiques et de celles liées au logement, des déplacements hebdomadaires ou saisonniers impliquant par exemple des navetteurs de longue durée (Dupont, Dureau, 1994). De même pour des pratiques relevant non du passage d'un point fixe (*le domicile*) à un autre (*le lieu de travail*), mais fondées au contraire sur un mouvement constant : multi-résidence, portage le long des axes de circulation ou recherche itinérante de clientèles de quartier.

Avec ces flux du quotidien, des choix politiques ressortent pourtant en faveur de nouveaux « corridors de transport ». Concentrant les priorités financières et les meilleures performances techniques, ce sont eux qui concrétisent de nouveaux partenariats publics-privés et engagent le devenir de nombre d'agglomérations. Le délaissement des voies secondaires et les déplacements moins « optimisés », en durée et en coûts relatifs aux revenus, laissent alors apparaître des effets d'isolement du même type que ceux que suscite le défaut de mobilité chez les citadins les plus vulnérables. L'ensemble des mouvements migratoires et intra-urbains conduit surtout à une approche nuancée des relations mobilité / pauvreté.

PAUVRETÉS AU PLURIEL DE LA VILLE : RELIER LES DISCRIMINATIONS DE LA MOBILITÉ

De nombreuses études consacrées aux villes françaises incitent en effet à désagréger les enjeux de la mobilité selon trois capacités / restrictions à « bouger » (Orfeuill, 2004) : l'accès au travail conduit inégalement à *la ville*, l'accès au logement redistribue différenciellement *dans la ville*, tandis que l'accès à d'autres biens et services diversifie les modes de transport *en ville*.

Ces enjeux s'exacerbent dans les agglomérations en développement du fait des cumuls de pauvreté qu'elles accusent : non seulement avec l'arrivée d'une main-d'œuvre peu qualifiée, en particulier depuis les milieux ruraux, mais aussi par le renforcement de précarités déjà présentes, résidentielles et environnementales, du fait de services déficients, de transports absents ou pénalisants. Le crédit accordé aux performances de l'informel semble donc s'estomper dans la fabrique de ces villes au profit du retour en force des problématiques d'exclusion. Leur métropolisation conduit à y insister sur les dimensions spatiales de la vulnérabilité : « trappes » d'insécurité foncière, enclavement professionnel, accessibilité contrainte par les embouteillages, déplacements captifs de monopoles de transport.

De nouveaux acteurs du développement font pourtant évoluer la prise en compte de cette pauvreté massive depuis les années 1990 : de définitions monétaires et de grands agrégats démographiques, on passe à l'examen des

conditions de subsistance dans toutes leurs dimensions, impliquant également représentations et arbitrages (Rakodi, 1995). Trois séries de conclusions seront donc tirées de la contribution des pratiques spatiales à ces conditions socio-économiques.

La première inverse d'abord le sens de relations reconnues par le champ d'étude de la migration entre la mobilité et la pauvreté rurale. Alors que la décision de migrer paraissait susceptible d'atténuer des situations de vulnérabilité pour certains individus ou lignées (échappatoire aux crises de surpopulation, résistance à la marginalisation de systèmes productifs, reproduction élargie de familles et de leurs portefeuilles de ressources), l'urbanisation à l'ère libérale introduirait de sérieuses ruptures. Désormais la mobilité aggraverait des précarités déjà installées : en éloignant les actifs peu qualifiés de leur emploi ; en les reportant vers des sites mal desservis ou en les ballottant dans des situations d'incertitude. La pauvreté est donc appréhendée comme un ensemble de relations fonctionnant par défaut en ville.

D'autres conclusions défendent davantage une continuité d'analyse entre les pauvres des campagnes et ceux des villes. Les seconds ne seraient *a priori* pas moins acteurs de leur survie que les premiers dans les approches subjectivistes, participatives et environnementales associées à la réduction de la pauvreté (Wratten, 1995). À défaut de peser sur les marchés de l'emploi, les citadins resteraient ainsi partie prenante de l'amélioration de leurs conditions de vie. Au Sud, les débats se démarqueraient ainsi des cadres théoriques nés des expériences urbaines du Nord : dans les termes du sous-prolétariat et associant la marginalité tantôt au centre-ville déshérité, tantôt à l'habitat social périphérique.

Mais si ces villes sont loin de reposer sur un salariat généralisé et ses panes d'intégration, leurs cohésions sociales et territoriales apparaissent très variables et inégalement mises en péril. D'un terrain d'étude à l'autre, les mouvements divergent dans leur intensité et leurs orientations. Leurs effets semblent surtout devenir plus ambivalents, ce qui ressort en troisième analyse de démarches moins prédictives et plus typologiques à l'égard des pauvretés urbaines. Les unes apparaissent chroniquement installées, tandis que les autres procèdent de circulations encore erratiques. Justifions donc que leur pluriel soit ici mis en exergue et réponde au singulier du processus de mobilité. Les études de cas retenues dans ce numéro permettent d'en aborder trois lignes de contextualisation : selon la portée sociale des mouvements ; selon l'interdépendance des pratiques spatiales ; selon des effets de lieux et de recompositions urbanistiques.

Survies et (ré)insertions urbaines autour du logement : refoulement des pauvres versus mobilités inclusives ?

La diversité des villes constitue la première clef de lecture de ces liens complexes. Lorsqu'elle est massive, la pauvreté conduit d'abord à formuler à la baisse les marges de manœuvre attribuées à la mobilité dans une référence générale au changement social. Trois décennies de développement urbain ont cependant banalisé la compréhension de micro-procédures d'adaptation citadine, en termes de *projets* (migratoires), de *stratégies* (de localisation résidentielle) et de *choix* (de résistance à l'isolement). Les mouvements générés par la constitution du toit, sa délocalisation (Delhi) ou sa sécurisation (Ouagadougou) deviennent ainsi l'analyseur d'une relation plus large à la ville.

Selon ces termes, les parcours biographiques reconstitués sur les terrains d'enquête indiens et burkinabè rappellent d'abord la difficulté de relier les événements antérieurs à l'arrivée en ville aux épisodes ultérieurs de relocalisation urbaine sans tomber dans l'individualisme méthodologique. On connaît les limites reprochées aux définitions de la migration comme un processus linéaire inscrit dans une perspective univoque de départ / arrivée (Courgeau, 1988). À cela s'ajoutent les débats sur les frontières à traverser pour démarquer statistiquement le mouvement de la stabilité, la sédentarité recherchée de l'immobilisation imposée.

Les catégories gestionnaires abordées avec ces cursus résidentiels (squatters « délogés » et plus ou moins « réinstallés », migrants « de retour ») signalent de plus les incertitudes pesant sur les flux orientés vers les villes et en leur sein. Les chiffres donnés par Véronique Dupont en matière d'expulsion des taudis traduisent la brutalité sociale de la mobilité quand de nouveaux sans-abris ne sont pas tout simplement chassés de la capitale indienne. Dans celle du Burkina Faso, les réservoirs de la migration continuent de faire jouer un modèle dualiste d'inscription des familles dans l'espace résidentiel loti *versus* irrégulier, que Florence Boyer confronte à d'autres facteurs de différenciation urbaine. Le parallèle entre les deux exemples vaut moins par le contrôle politique exercé sur leurs territoires, que par la relativisation des sens trop univoques prêtés à la redistribution des habitants des centres aux périphéries de la ville. Avec de tels revers fonciers et transitions démographiques, comment faut-il alors entendre le « nomadisme » urbain ? Véronique Dupont l'aborde pour les plus démunis, exclus des programmes de relogement, comme le vécu d'évictions répétées, incapables de fonder de réelles perspectives de relocalisation. Mais l'idée conviendrait aussi à certains migrants décrits à Ouagadougou : au fait de se rapatrier d'une capitale à l'autre au gré de tensions sous-régionales, pour ceux de retour de Côte d'Ivoire ; au fait de parier sur une place loin de la ville dense, pour ceux venus de l'intérieur du Burkina Faso. Avec des refoulements urbains qui dissuaderaient d'anciens bidonvillois de rester à Delhi, avec des

reflux internationaux qui conduisent certains Burkinabè à se replier sur des logements locatifs ou prêtés à titre gratuit, la représentation de la ville comme le point de chute final de l'expérience migratoire est de nouveau battue en brèche.

Faut-il pour autant mettre sur un même plan les conclusions apportées sur les précarités les plus radicales (propriétaires délogés, évictions locatives dans d'autres villes), et les résistances au déclassément qu'adoptent d'autres citoyens attachés à telle ou telle partie de la ville : au prix de dépendances familiales, au prix de restrictions d'épargne, ou encore du maintien dans un habitat insalubre ? Selon les cas, l'analyse engage de petites classes moyennes fragilisées ou le marais des emplois informels, une sociologie assujettie aux cohabitations intergénérationnelles ou à de dangereuses conditions de transport. De telles solutions de continuité se traitent mieux ville par ville que dans la comparaison des agglomérations. En contrepoint des interventions politiques, réglementaires et juridiques, des ajustements individuels, familiaux voire communautaires sont alors à considérer, dont la portée diffère selon qu'il s'agit de bidonvilles « irrécupérables » ou de quartiers « acceptables » à condition d'être désenclavés.

Articuler ressources biographiques et recours quotidiens dans la ville

Un autre facteur de divergence des interprétations de la mobilité vient du fait qu'elle combine plusieurs pratiques spatiales de la ville. Au-delà des navettes entre domiciles et lieux d'emploi ou de formation, se pose la question de formes dédoublées de logement et de formes itinérantes de travail, que relève Monique Bertrand à Accra. Les déplacements analysés par Patrick Gubry et Lê Hô Phong Linh tiennent compte également des pratiques de consommation et de sociabilité. Un questionnement plus intégré consisterait donc à se demander, par exemple, si les migrants de différentes origines et les natifs de différentes générations sont soumis à la même intensité de redistribution résidentielle dans les différentes composantes de l'espace métropolitain ; et à comparer la manière dont ils relient respectivement leurs conditions de logement et d'autres lieux d'investissement de la ville. La méthode permet à Daniel Delaunay, avec l'appui des recensements chiliens de 1992 et 2002, de prendre le contrepied d'approches trop focalisées sur les extrêmes socio-économiques des villes. Mais les conditions ne sont pas toujours réunies pour qu'une telle « articulation d'articulations » soit menée en toute rigueur méthodologique. On butte tantôt sur un problème d'effectifs suffisants pour faire jouer certaines variables d'enquête (migrants internationaux au regard des migrants de l'intérieur, par exemple) ; tantôt sur un problème de disponibilité des micro-données dans les recensements les mieux désagrégés (mobilité quotidienne en particulier) ; tantôt sur des catégories restrictives (comme le domicile ou l'emploi principal).

Du coup, c'est plutôt deux à deux que les études relient les discriminations de la mobilité, en mobilisant des éléments contextuels moins lourds. Celles

consacrées à Santiago du Chili, à Accra et aux deux métropoles vietnamiennes croisent ainsi les dynamiques résidentielles et les nécessités de la mobilité quotidienne. La première analyse l'effet du cycle de vie et des qualifications professionnelles des individus sur la ségrégation urbaine ; la deuxième s'appuie sur les caractéristiques du logement et de son environnement ; la troisième repose sur une mesure originale et synthétique du niveau de vie des ménages. La méthode permet de comprendre comment le desserrement des structures urbaines oriente les flux du logement et du travail ; et en retour comment le jeu combiné des mouvements et de stabilités relatives contribue à produire des effets de lieux : les uns construits par des logiques d'attractivité ; d'autres associés à des sédentarités positives ; l'immobilité par défaut de moyens de déplacement définissant un dernier profil.

Selon leurs positions relatives, leurs conditions de desserte et l'attention dont ils font l'objet dans les politiques publiques, les territoires de la ville mettent donc en jeu les modèles spatiaux de discrimination de la mobilité. On en rappelait d'abord plus haut le fonctionnement différencié selon l'amplitude géographique des flux : les migrations inter-régionales rapprocheraient les actifs de l'offre globale de travail, tandis que la mobilité intra-urbaine, résidentielle et quotidienne, augmenterait la qualité de la demande de travail en rapprochant les actifs et leurs familles de services administratifs, éducatifs et sanitaires. Mais les lacunes de ces derniers et l'informalisation massive de l'emploi apportent un sérieux démenti à ce modèle dans les villes en développement. Elle force à reconsidérer les réponses que les citoyens apportent à leur survie en termes de revenus irréguliers, d'activités précaires, de lieux et de cumuls d'emplois instables. Certaines démultiplient les déplacements ; d'autres finissent par produire un nouvel attachement aux ressources de quartiers (Delaunay, Dupont, Dureau, 2002). D'abord imposée vers les concentrations démographiques de banlieue, à l'échelle métropolitaine, la mobilité dévoile d'inégales adaptations à une échelle territoriale plus fine. C'est ce que montrent de sensibles nuances entre les communautés déshéritées du Grand Accra, et l'analyse des déplacements urbains vietnamiens par arrondissement.

Les défaillances du modèle de connexion économique et d'appariement spatial du logement et du travail sont donc rappelées. L'expérience urbaine des Noirs américains en donnait déjà un bon exemple dans les années 1960, en étant discutée du double point de vue des employeurs et des travailleurs (Kain, 1962, 1968), avant d'inspirer l'analyse d'autres « décrochages » que celui de ghettos centraux à l'égard d'emplois salariés suburbains (Gobillon, Selod, Yenou, 2007).

À l'évidence, la donne du travail ne simplifie pas l'analyse de la mobilité dans les villes en développement. Soit que sa composante formelle est très concentrée ; soit que sa composante informelle, difficile à cartographier, échappe aux catégories du zonage fonctionnel ; soit que certains territoires s'isolent en

concentrant actifs non-qualifiés, inactifs et désœuvrés. La dispersion spatiale du statut de petit travailleur indépendant préserve manifestement des opportunités à travailler sans trop bouger ou à bouger sans trop payer. Mais son interprétation accuse de sérieux revers de balanciers : un coup pour les vertus de la ville compacte, dans laquelle ces ressources de proximité trouveraient toujours leur place ; un coup pour l'impératif de la vitesse, qui ne recollerait que quelques morceaux de l'étalement urbain et laisserait le reste à l'abandon ; un coup pour la vie de quartier qui finirait par se densifier dans de lointaines périphéries pauvres ; un dernier contrepoint pour rappeler qu'on y gagne toujours moins qu'au centre à niveau d'emploi équivalent, et évidemment moins que dans les périphéries aisées à distance équivalente du centre ; que la vitalité des déplacements à deux-roues, ou de certaines filières informelles de transport, ne vaut pas mise en sécurité de leurs usagers ; qu'enfin le facteur temps ne suffit pas toujours à faire d'un simple toit un logement durablement viable ni à générer de l'équité territoriale en matière d'aménagement.

L'articulation de ces mesures biographiques et quotidiennes de la mobilité justifie donc bien le pluriel des vulnérabilités urbaines. Certaines accusent des effets cumulatifs : l'écart économique se creuse ainsi au Vietnam, entre les arrondissements périphériques, les plus pauvres, et les centres urbains désormais embourgeoisés. À Accra par contre, les navettes domicile-travail s'alignent inégalement sur la distance au centre prise par le logement. Certaines discriminations jouent en sens inverse des autres. Ici des déménagements restent précaires en étant associés à de trop petits horizons économiques ; ailleurs certaines dynamiques territoriales parviennent à contrarier un facteur d'isolement.

Face à l'alternative économique que révèlent ces pratiques citadines, entre mobilité et immobilisation, une autre alternative, politique, ajoute-t-elle de nouvelles perspectives d'évolution pour les espaces urbains les moins dotés, en termes de mobilisation communautaire *versus* mobilité individuelle ? Quand la mobilisation n'est plus nationale, elle s'inscrit en effet dans les registres de la proximité et de la participation locale. Des gouvernances urbaines en font une formule explicite d'*empowerment* des quartiers déshérités, non sans revenir sur quelques mythes « du local ». En déplaçant les perspectives d'action sur des capacités collectives, ces registres offrent-ils des garanties de sécurisation, sinon de promotion sociale, plus crédibles que des pratiques spatiales déjà intériorisées face à l'étalement urbain, comme l'escapisme migratoire, le nomadisme locatif et le déplacement au quotidien ? À l'inverse, le pari de villes fondées sur une propriété foncière individualisée et sur une motorisation tout azimut, dont les classes aisées sont le modèle, offre-t-il le meilleur gage de développement durable ?

Mobilité et changements métropolitains : des périphéries qui cessent de marginaliser ?

Au-delà des temps de vie des citoyens, les politiques publiques appliquées à leurs environnements offrent une dernière clef de contextualisation de la mobilité urbaine. Spécialement dans les périphéries de la ville, ces politiques influencent son niveau et ses effets : en donnant raison à ceux qui parient sur une régularisation foncière ; plus rarement en favorisant le logement et le transport en commun des pauvres ; parfois par ricochet de mesures d'équipement dont les plus solvables profitent en premier lieu. Que les lointaines banlieues soient nées des insuffisances de l'action publique, ou qu'elles en soient le produit au moins partiel, elles portent une grande partie du devenir des ségrégations urbaines.

Le constat est ancien, même dans les villes peu redevables de programmations publiques (Kain, 1992) et même en centrant l'analyse sur les rapports de classe (Castells, 1972). Mais le gouvernement de nombreuses agglomérations apparaît débordé par une précarité multidimensionnelle. La reformulation de questions sociales structurelles en une incantatoire « lutte contre la pauvreté » n'empêche pas cet état de fait, surtout quand la gestion des crédits consentis à quelques cibles conduit *de facto* à mettre les pauvres en concurrence entre eux. Quand les mobilisations locales sont peu concluantes, ceux-ci ne risquent-ils pas de se retourner vers des ressources plus lointaines et vers des pratiques individualisées ? On en revient alors à l'alternative immobilisation / mobilité pour démarquer les subsistances quotidiennes ou les résistances à la précarité sur un temps plus long.

Les pratiques citadines ne rejoignent donc pas toujours les réponses politiques données à la pauvreté urbaine, quand celles-ci existent. En mettant l'accent sur de nouvelles gouvernances du transport urbain, une première option vise à fluidifier les circulations pour lutter contre les phénomènes de ghettoïsation. Dans cette optique, les lieux de vie des ménages ne peuvent que se démultiplier davantage ; et les ressources centrées sur la vie de quartier constitueraient un frein à l'intégration sociale. Une seconde orientation politique valorise au contraire des ancrages territoriaux mieux maîtrisés, la reconnaissance de pouvoirs décentralisés et d'organisations à base communautaire dans une approche plus fragmentaire des ressources urbaines. Leur valorisation est aussi censée limiter les effets négatifs – pollution et insécurité notamment – de la mobilité physique.

Dans cette alternative, la question des périphéries urbaines devient « centrale ». Parce qu'elles restent organiquement liées aux lieux de travail et de pouvoirs anciennement urbanisés, elles ne manquent pas de peser dans les débats sur la contribution des services de transport aux droits à la ville. Mais parce qu'elles se développent souvent en marge des normes urbanistiques, elles

fondent également de nouvelles expériences de mobilisation locale. Certaines concentrations démographiques rendent enfin la mobilité de nouveau positive, en la réorganisant de périphérie à périphérie, par exemple vers de grands pôles de consommation populaire et sans nécessairement passer par le centre.

Les périphéries de Mexico abordées par Catherine Paquette soulignent ainsi la dynamique d'intégration urbaine dont l'offre diversifiée de transports collectifs et de services marchands est la cheville ouvrière pour les ménages à bas revenus. L'existence de ressources locales contribue de plus à limiter leurs trajets pour bon nombre d'activités quotidiennes. Selon Françoise Dureau et Vincent Gouëset, pourtant, les inégalités en matière de transport, vers les emplois centraux notamment, restent une caractéristique forte des divisions sociales de Bogota, y compris au sein des familles. Face aux transformations du cadre de vie et des équipements de deux banlieues populaires, les différences entre pauvres sont parfois aussi sensibles qu'entre pauvres et classes moyennes.

Le renouvellement intergénérationnel des grandes agglomérations conduit surtout à constater que des banlieues emblématiques de « l'exclusion des pauvres » des années 1970 deviennent des lieux de réappropriation de la ville. Victimes hier de relégations, elles sont aujourd'hui dépassées par de plus lointains fronts de périurbanisation. Alors qu'on pensait que les coûts de navettes motorisées dissuaderaient bon nombre de pauvres de rester en ville, du moins à la place désignée pour eux en marge des agglomérations, des sociabilités s'y sont reconstruites au-delà du seul critère de proximité à l'emploi. L'épaisseur historique de la mobilité réside bien là : d'une vague de migrants à l'autre ; des opérations bulldozers à l'expulsion orchestrée par de petits bailleurs, puis à l'haussmannisation due à de grosses plus-values foncières ; des ségrégations par le logement aux mutations du travail, puis aux discriminations liées aux aménités et à l'équipement public.

Les deux études consacrées aux métropoles latino-américaines prennent acte de ces changements d'ensemble, y compris dans leurs implications pour l'emploi féminin, et des contrastes sociaux souvent saisissants qui en découlent dans les grandes banlieues. Le financement des infrastructures de communication, la réhabilitation ou la privatisation de services de transport y sont au cœur de priorités données à l'accessibilité par les financements nationaux et internationaux. Ils n'en justifient que plus le suivi de pratiques citadines afférentes à ces transformations : accroissement global des distances parcourues en ville, diversification des choix au quotidien. Les changements de parcours et de représentations mettent en branle de nouveaux déplacements, mais aussi des refus de mobilité et de nouveaux arbitrages entre la mobilité et la proximité. De quoi poursuivre les recherches. Reste cependant à agir sur les causes mêmes de la pauvreté pour que le développement des villes porte de véritables mobilités sociales.

- Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), 2005, *Les sens du mouvement*, Paris, Belin / Institut pour la Ville en Mouvement, 336 p.
- Bacqué M.-H., Fol S., 2007, « L'inégalité face à la mobilité. Du constat à l'injonction », *Revue Suisse de Sociologie*, vol. 33, n° 1, pp. 89-104.
- Behrens R., Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2006, « Collection of Passenger Travel Data in Sub-Saharan African Cities: Towards Improving Survey Instruments and Procedures », *Transport Policy*, vol. 13, n° 1, pp. 85-96.
- Booth D., Hanmer L., Lovell E., 2000, *Poverty and Transport. A Report Prepared for the World Bank in Collaboration with DFID*, London, Overseas Development Institute, 152 p.
- Castells M., 1972, *La question urbaine*, Paris, François Maspero, 451 p.
- Courgeau D., 1988, *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*, Paris, INED, 301 p.
- Delaunay D., Dupont V., Dureau F., 2002, « Travailler à domicile ou à l'extérieur : une comparaison internationale dans deux métropoles du Sud (Bogota et Delhi) » in Dureau F., Lévy J.-P. (dir.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, pp. 185-207.
- Diaz Olvera L., Godard X., 2000, *Poverty and Urban Transport: French Experience in Developing Countries, Final Report to the World Bank*, SITRASS, 126 p.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 1998, *Villes africaines au quotidien. Mobilités quotidiennes et contraintes sociales à Bamako et Ouagadougou*, Lyon, LET (Études et recherches n° 9), 170 p.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2000, « Pauvreté et espaces quotidiens à Niamey », *L'Espace géographique*, n° 4, pp. 329-340.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2002, *Mobilité quotidienne et pauvreté. Méthodologie et résultats. Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar*, Rapport final pour le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar, 84 p.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2003, « Transportation Conditions and Access to Services in a Context of Urban Sprawl and Deregulation. The Case of Dar es Salaam », *Transport policy*, vol. 10, n° 4, pp. 287-298.
- Dupont V., Dureau F., 1994, « Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines : illustrations à partir de l'Équateur et de l'Inde », *Revue Tiers Monde*, t. 35, n° 140, pp. 801-829.
- Fernando P., Porter G. (dir.), 2002, *Balancing the Load: Women, Gender, and Transport*, London, Zed Books, 291 p.
- Gobillon L., Selod H. and Zenou Y., 2007, « The Mechanisms of Spatial Mismatch », *Urban Studies*, vol. 44, n° 12, pp. 2401-2427.
- Godard X. (dir.), 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara. Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Arcueil, INRETS, Paris, Karthala, 416 p.
- Godard X., Fatonzoun I. (dir.), 2002, *Urban Mobility for All. Proceedings of the Tenth International CODATU Conference*, Lisse, Balkema Publishers, 618 p.
- Kain J. F., 1962, « The Journey to Work as a Determinant of Residential Location », *Papers and Proceedings, Regional Science Association*, n° 9, pp. 137-161.
- Kain J. F., 1968, « Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization », *Quarterly Journal of Economics*, vol. 82, n° 2, pp. 175-197.
- Kain J. F., 1992, « The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades Later », *Housing Policy Debate*, vol. 3, n° 2, pp. 371-460.

- Lefebvre H., 1968, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 164 p.
- Massot M.-H., Orfeuil J.-P., 2005, « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 1, n° 118, pp. 81-100.
- Mignot D. (resp.), 2001, *Mobilité et grande pauvreté. Rapport final* (DRAST n° 00MT07. 2001), 224 p.
- Orfeuil J.-P. (dir.), 2004, *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 180 p.
- Plat D., Adolehoume A., Diaz Olvera L., Pochet P., Sahabana M. *et alii*, 2004, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala*, Rapports finaux du SITRASS pour le compte du SSATP (Banque mondiale, CEA), 154 et 142 p.
- Porter G., 2002a, « Living in a Walking World: Rural Mobility and Social Equity Issues in Sub-Saharan Africa », *World Development*, vol. 30, n° 2, pp. 285-300.
- Porter G., 2002b, « Improving Mobility and Access for the Off-Road Rural Poor Through Intermediate Means of Transport », *World Transport Policy and Practice*, vol. 8, n° 4, pp. 6-19.
- Prothero R. M., Chapman M. (dir.), 1985, *Circulation in Third World Countries*, London, Routledge & Kegan Paul, 473 p.
- Rakodi C., 1995, « Poverty Lines or Household Strategies. A Review of conceptual Issues in the Study of Urban Poverty », *Habitat International*, vol. 19, n° 4, pp. 407-426.
- Turner J., Fouracre P., 1995, « Women and Transport in Developing Countries », *Transport Reviews*, vol. 15, n° 1, pp. 77-96.
- World Bank, 1999, *Managing the Social Dimensions of Transport. The Role of Social Assessment*, Social Development Department, Transport Division, 156 p.
- Wratten E., 1995, « Conceptualizing Urban Poverty », *Environment and Urbanization*, vol. 7, n° 1, pp. 11-33.
- Zelinsky W., 1971, « The Hypothesis of the Mobility Transition », *Geographical Review*, vol. 61, n° 2, pp. 219-249.
- Zelinsky W., Kosinski L. A., Prothero R. M. (dir.), 1970, *Geography and a Crowding World, A Symposium on Population Pressures upon Physical and Social Resources in the Developing Lands*, London, Oxford University Press, 1970, 688 p.

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

CRÉATION DE NOMADES URBAINS ET APPAUVRISSEMENT

Impact des politiques d'éradication des camps de squatters à Delhi

Véronique Dupont*

Les politiques d'éradication des camps de squatters à Delhi excluent de nombreuses familles des programmes de réinstallation. Cette contribution révèle différents mécanismes d'exclusion, évalue l'ampleur de la population affectée et les conséquences de l'éviction forcée sur ses conditions de vie. Le délogement entraîne un appauvrissement des familles en affectant leur capital physique, financier, humain et social. La répétition des évictions, observée au niveau des sites de squatters et dans les histoires de vie individuelles, contribue à la nomadisation des exclus des réinstallations et à leur maintien dans une trappe de pauvreté. Diverses stratégies de survie émergent des parcours des familles exclues.

Mots clés : Delhi, bidonvilles, éviction forcée, déplacements de population, appauvrissement.

Éléments incontournables du paysage des grandes villes indiennes, les bidonvilles ou *slums* – manifestation de la pauvreté d'habitat et expression la plus visible de la pauvreté urbaine – ont fait depuis une cinquantaine d'année l'objet d'opérations d'éradication accompagnées ou non de programmes de relogement ou de réinstallation sur des trames d'accueil en périphérie. Ces stratégies urbaines sont fréquentes dans les villes des pays en développement et les pouvoirs publics y ont eu recours de longue date. Les recherches se sont intéressées aux divers programmes de réhabilitation et à leurs effets (Durand-Lasserve, 1986 ; Golblum, 1987), ainsi qu'à la question des évictions et de leurs laissés-pour-compte (*Environment and Urbanization*, 1994 ; Durand-Lasserve, 2006),

* Institut de recherche pour le développement, UMR 201 « Développement et sociétés » Université Paris 1 – IRD.

en écho aux rapports alarmants des organisations de défense des droits de l'homme et du droit à l'habitat¹. En Inde, les conséquences des « nettoyages urbains » sur les familles délogées et la perpétuation de l'habitat informel ont également été dénoncées, et leur contexte politico-économique, social et judiciaire analysé² ; cependant des investigations spécifiquement ciblées sur les exclus des programmes de réhabilitation font défaut dans les écrits académiques, en particulier dans le cas de Delhi. Les travaux présentés ici contribuent à ce champ d'étude, en examinant dans quelle mesure et selon quels mécanismes les politiques d'éradication des camps de squatters dans la capitale indienne contribuent à appauvrir des familles déjà vulnérables en les excluant des programmes de réinstallation et en les transformant en « nomades urbains ». Appréhender ce phénomène d'exclusion, en essayant d'apprécier l'ampleur de la population affectée et les conséquences de l'éviction forcée sur ses conditions de vie, apparaît indispensable pour évaluer l'impact social de telles politiques publiques et constitue l'enjeu général de cette recherche³.

En Inde, les études et les politiques ciblant la pauvreté urbaine se sont souvent focalisées sur les populations des *slums* (NIUA, 1989 ; Rishub, 2009), privilégiant implicitement une approche en termes de pauvreté d'habitat, définie, selon le centre des Nations unies sur les établissements humains, par l'absence d'accès à un habitat sûr et salubre, doté d'une tenure foncière sécurisée et d'infrastructures sanitaires de base (UN-Habitat, 1996). Cependant, les *slums* n'hébergent pas tous les citadins pauvres, et tous les habitants des *slums* ne sont pas nécessairement pauvres selon des critères de revenus (Risbud, 2009). Par exemple, l'étude de Baud *et al.* (2009) sur trois grandes métropoles indiennes dont Delhi montre, à partir de la cartographie d'un indice de privations multiples, que les poches de plus forte pauvreté ne sont pas concentrées dans les *slums*.

L'approche de la pauvreté retenue ici en reconnaît les dimensions multiples, sans se limiter à l'insuffisance des seuls revenus et/ou à la pauvreté d'habitat, en se plaçant dans la lignée des conceptions de la pauvreté structurelle définie par les nécessités de base insatisfaites (Salama, Valier, 1995) et par les carences multiples en diverses ressources, pas uniquement matérielles. Nous adopterons un cadre d'analyse en termes de moyens d'existence des ménages, intégrant différents types de « capitaux » – humain, financier, physique et social – dont la pénurie rend plus difficile l'accès à certaines ressources et la satisfaction de

1. Voir les rapports du *Centre on Housing Rights and Evictions* (www.cohre.org), et pour l'Inde ceux du *Indian People's Tribunal on Environment and Human Rights* (www.iptindia.org).

2. Une revue de la littérature sur ce thème dépasserait le cadre de cet article ; nous retiendrons, parmi les études récentes sur Delhi : Baviskar (2003), Bhan (2009), Dupont (2008), Dupont et Ramanathan (2007), Ghertner (2008), Menon-Sen et Bhan (2008).

3. Ce travail s'inscrit dans le projet collectif « Politiques urbaines, territoires et exclusion sociale. Une comparaison Inde-Brésil » financé par l'ANR.

besoins essentiels, et contribue en conséquence à la pauvreté (Moser, 1998 ; Rakodi, Llyod-Jones, 2002 ; Baud *et al.*, 2009).

En s'interrogeant sur la spécificité de la pauvreté urbaine, d'autres auteurs (Wratten, 1995 ; Milbert, 1995) ont mis en avant certains risques propres à l'environnement urbain (congestion de l'habitat combinée à la pollution industrielle et des eaux, habitat dans des zones insalubres et/ou dangereuses) qui touchent souvent les quartiers d'habitat précaire, notamment les occupations illégales de terrains non constructibles. La pauvreté urbaine est ainsi associée à certains types de vulnérabilité. Un autre trait souligné par Wratten (1995, p. 24) concerne la vulnérabilité générée par l'intervention de l'État et de la police : « dans un contexte de contraintes rigides sur l'offre de terrains viabilisés et de logements, les habitants des camps de squatters vivent dans la terreur des évictions officielles dans lesquelles ils peuvent perdre leurs maigres avoirs immobiliers et effets personnels ».

Nous serons également attentifs à la privation de droits, au cœur de la notion d'éviction forcée et de ses effets, et aux risques que ces privations font peser sur les potentialités⁴, en particulier celles des enfants. Nous nous référons à l'approche en termes de droits de l'homme de l'ONU, qui définit l'éviction forcée comme « l'expulsion de tout individu, famille ou communauté chassés de leur foyer, de leur terre ou de leur environnement, contre leur volonté et d'une façon directement ou indirectement attribuable à l'État » (OHCHR-UNOG, 1996, Introduction). Ainsi l'éviction forcée n'est pas un déplacement réductible à une simple mobilité résidentielle. Deux éléments importants de distinction méritent d'être soulignés : « la responsabilité de l'État » ; et « un élément de force ou de coercition », « l'éviction forcée s'accompagn[ant] souvent de la destruction irréparable des habitations des intéressés » (*ibid.*).

La métaphore des « nomades » urbains, adoptée pour désigner les victimes des opérations de rénovation et de nettoyage urbains, « des transitoires dans un état perpétuel de relocalisation » (Davis, 2006, p. 98 ; voir aussi BAVO, 2007), vise l'absence d'habitat fixe caractérisant l'« instabilité résidentielle d'indigence » (Lévy-Vroelant, 1992, p. 37), jusqu'à sa forme extrême d'errance. Si nous évoquons la *création* de nomades *urbains*, c'est pour démarquer ces mobiles pauvres et contraints, non seulement de la figure historique du pasteur nomade, mais aussi de la métaphore du nomade moderne, citadin aisé, hyper mobile et « branché » (Rétaillé, 1998).

Nous ne considérerons pas pour autant les familles expulsées des bidonvilles comme des victimes passives. Elles seront aussi appréhendées comme des acteurs mettant en œuvre des stratégies de survie, voire des stratégies résidentielles

4. Au sens des « *capabilities* » d'Armatya Sen (Drèze, Sen, 1995, pp. 10-11).

(Gautman, 1990), même si la marge de manœuvre est très restreinte et si les choix s'opèrent sous des contraintes particulièrement fortes, dans un contexte social et politique déterminant. Nous revendiquons ainsi « une démarche qui consiste à restituer à l'acteur sa part d'initiative dans l'élaboration de sa propre existence » (Godard, 1990, p. 9 ; voir aussi Turton, 2003a). Notre approche rejoint en Inde celle des *subaltern studies*, qui reconnaît la capacité d'action des « subalternes », y compris dans le contexte d'évictions forcées (Baviskar, 2003).

Une première partie de l'article rappellera le contexte général des politiques urbaines en Inde puis se recentrera sur le cas de Delhi et la période post-1990, correspondant à l'insertion croissante de l'économie nationale dans la mondialisation et, dans la capitale, à des restructurations urbaines et de vastes opérations de « nettoyage » des zones de squatters. La deuxième partie présentera les grandes lignes des programmes en vigueur depuis 1990 pour éradiquer les camps de squatters et réinstaller leurs habitants dans des trames d'accueil, en s'attachant à identifier les différents mécanismes d'exclusion. La troisième partie analysera les effets de l'éviction forcée sur les conditions de vie des ménages, en examinant les diverses dimensions de l'appauvrissement et l'hypothèse de nomadisation.

Plusieurs types de données sont combinés dans cet article : statistiques officielles et d'ONG, résultats d'études publiées et, plus spécialement, données issues de nos propres investigations à Delhi. Ces dernières comprennent : une enquête effectuée en 2007 sur les sites de démolition et leur conversion ; des enquêtes qualitatives auprès de familles délogées exclues des programmes de réinstallation, conduites en 2008 et 2009 dans 27 sites différents illustrant les diverses options de relocalisation dans l'aire métropolitaine⁵ ; et des visites de suivi de terrain en février 2009.

CONTEXTE, GENÈSE ET POIDS DES BIDONVILLES À DELHI

L'attitude des pouvoirs publics face à la pauvreté urbaine

La pauvreté urbaine en Inde est largement perçue comme la conséquence de la pauvreté rurale (Milbert, 1995), avec le spectre de masses de migrants pauvres venant s'entasser dans les bidonvilles des grandes métropoles, pesant sur les infrastructures urbaines, et contribuant à la détérioration des villes (Mukkerji, 2001). Face à cette crainte, les pouvoirs publics se sont efforcés jusqu'au début des années 1980 de décourager les migrations en rendant les métropoles moins attractives ; les implantations industrielles étaient fortement

5. Ces enquêtes ont été réalisées en collaboration avec Usha Ramanathan. Les interviews ont été conduites avec l'assistance de Kanak Tiwari en février, mars et octobre 2008, et avec celle de Dhananjay Tingal en novembre et décembre 2009. Leur méthodologie est détaillée dans Dupont (2009).

contrôlées, les infrastructures et le logement des classes populaires ont été négligés (Milbert, 1995 ; Deshingkar, Farrington, 2009). Parallèlement, l'application de normes exigeantes de construction par les planificateurs a favorisé un modèle d'urbanisme élitiste, à Delhi en particulier, au détriment des besoins en logement de la masse des plus pauvres (Milbert, 1988). Si la nouvelle stratégie urbaine adoptée à la fin des années 1980 vise à promouvoir le développement des infrastructures et à mieux répondre à la demande en logements en s'appuyant sur des réformes de décentralisation, déréglementation et privatisation, les plus pauvres en ont peu bénéficié⁶. Le dixième Plan quinquennal (2002-2007) constate ainsi : « environ 90 % du déficit de logement [urbain] concerne les groupes de revenus les plus faibles » (GOI, 2002, p. 621) ; en outre « il y a peu d'indications que les autorités urbaines – qui sont souvent la seule organisation en charge de la viabilisation des terrains – fournissent aux citadins pauvres la part du foncier qui leur revient » (*ibid.*, p. 624). Selon le recensement de 2001, 23 % de la population des villes de plus de 50 000 habitants vivaient dans des *slums*, cette proportion augmentant dans les plus grandes métropoles. La situation prévalant à Delhi illustre ce contexte général, avec en outre des spécificités propres à l'histoire de la capitale.

Delhi, une capitale marquée par son histoire et aux ambitions de ville globale

Au lendemain de l'Indépendance de l'Inde en 1947, Delhi dut faire face à un afflux massif de réfugiés du Pakistan et à un doublement de sa population de 1941 à 1951 (de 700 000 à 1,4 million), entraînant une urbanisation incontrôlée. La croissance de la ville s'est poursuivie à un rythme particulièrement soutenu pour une métropole de cette taille, avec une contribution majeure des migrations. En 2001 (dernier recensement), l'agglomération urbaine atteint 12,8 millions d'habitants dans ses limites officielles ; mais l'expansion urbaine effective forme une mégapole d'environ 21 millions habitants en 2009.

Dans cette situation de pression démographique et foncière très forte, les politiques d'aménagement urbain et de logement n'ont pas répondu aux besoins d'une très large part de la population. Pourtant, la capitale fut dotée en 1957 d'une autorité urbaine sous tutelle du gouvernement central, la *Delhi Development Authority* (DDA), disposant d'un monopole sur l'acquisition des terrains dans toute la zone urbanisable, et aux missions très étendues : élaboration et mise en œuvre d'un plan d'urbanisme ; lotissement, viabilisation et rétrocession des terrains acquis ; construction de logements et autres projets d'aménagement.

6. Le dernier grand programme urbain lancé par le gouvernement central en 2005, la Mission nationale Jawaharlal Nehru de renouveau urbain (JNNURM en anglais) risque de renforcer les processus d'exclusion, notamment par des démolitions de bidonvilles pour la mise en œuvre de projets d'infrastructure.

Malgré des objectifs initiaux d'équité sociale, à travers l'attribution d'appartements en accession à la propriété pour les groupes à bas revenus et le principe de réserver pour l'installation de ces derniers des zones intégrées dans des quartiers socialement mixtes et à proximité des centres d'emplois, les lenteurs et dérives dans la mise en œuvre des programmes et le non-respect des engagements initiaux ont fortement limité les options de logement à bon marché dans le secteur formel (Dewan Verma, 2002 ; Dupont, Ramanathan, 2007). *In fine*, les classes moyennes inférieures et les classes populaires ont été reléguées vers des formes d'urbanisation informelle, lotissements non autorisés et invasions de terrain pour les migrants les plus démunis.

Ces derniers ont eu recours à des occupations illégales de terrains avec auto-construction d'habitations précaires (appelées *jhuggi-jhompri* à Delhi), plus ou moins consolidées avec le temps, mais restant caractérisées par l'insuffisance des services urbains. Pour les autorités publiques, ces bidonvilles sont des *camps de squatters*, visés par les programmes d'éviction et de relocalisation mis en œuvre à Delhi à partir des années 1960, et de moins en moins tolérés depuis la fin des années 1990, dans une capitale aspirant au statut de ville globale.

Les efforts déployés pour attirer des capitaux étrangers, les grands travaux d'infrastructure, ont un impact sur la restructuration socio-spatiale de Delhi à travers notamment l'application d'une politique vigoureuse d'éradication des bidonvilles. Ce climat se trouve renforcé par la tenue prochaine, en 2010, d'un événement sportif international dans la capitale indienne, les Jeux du Commonwealth. Pour le gouvernement, cet événement représente une occasion importante – voire un prétexte – et une date butoir pour parachever « l'embellissement » de la capitale et la refaçonner afin de répondre aux exigences de son internationalisation, dans un contexte global promouvant des villes « libérées » de leurs *slums* (UN-Habitat, 2003 ; Gilbert, 2007).

La population des camps de squatters : une forte croissance mais un volume actuel incertain

Malgré les programmes de logement et les mesures d'éradication des bidonvilles, la population des camps de squatters à Delhi n'a cessé d'augmenter du début des années 1950 à la fin des années 1990, à l'exception de l'état d'urgence (1975-1977) pendant lequel près de 750 000 personnes ont été déplacées vers des trames d'accueil en périphérie. En 1998, avant l'intensification des démolitions, la population vivant dans les camps de squatters s'élevait à environ 3 millions dans les limites administratives de l'agglomération, représentant alors 27 % de sa population (contre 4,4 % en 1951)⁷, mais occupant seulement moins de 5 %

7. Source : Slum and Jhuggi-Jhompri Department, Municipal Corporation of Delhi. Ce département (désigné infra par « Département des *Slums* ») est chargé de l'exécution des divers programmes concernant les camps de squatters.

des terrains (DUEIIP, 2001). Les camps de squatters, environ 1 100 groupements de taille très variée, allant de quelques dizaines d'habitations à plus de 10 000, se trouvaient alors dans tous les secteurs de la capitale, occupant des terrains essentiellement publics, dont 84 % appartenant à la DDA (DUEIIP, 2001).

Les chiffres publiés ultérieurement par le gouvernement du Territoire de Delhi ou le Département des *Slums*⁸ révèlent une absence d'actualisation des données sur la population des camps de squatters après les campagnes de démolition. D'autres données figurant dans le Plan de développement urbain de Delhi publié en 2007⁹ indiquent une très forte réduction du nombre de camps de squatters et de leur population, de 3 millions en 1997 à 2,1 millions en 2001 (soit 17 % de la population urbaine), attribuée aux démolitions de grande envergure depuis 1999 (IL & FS ECOSMART, 2007). Or, ces chiffres ne sont pas cohérents avec les données du Département des *Slums*, pourtant cité comme source ; ils surestiment l'impact des démolitions et ignorent l'effet de la croissance naturelle et des migrations sur la population des squatters, ainsi que les retours à l'habitat informel des familles délogées (Dupont, 2008). Au total, les défaillances des diverses données officielles sur les camps de squatters conduisent à s'interroger sur le sérieux de l'exercice de planification urbaine et de traitement de la pauvreté d'habitat qu'elles sont supposées renseigner.

PROGRAMMES D'ÉRADICATION DES CAMPS DE SQUATTERS ET DE RÉINSTALLATION DEPUIS 1990

Réhabilitation partielle et relocalisations conditionnelles

En 1990, la municipalité de Delhi systématise sa stratégie vis-à-vis des camps de squatters, en intégrant dans un schéma d'ensemble très détaillé des mesures déjà prévues depuis les années 1960 (Dupont, Ramanathan, 2007 ; Risbud, 2009). On retrouve trois types d'intervention : fourniture de services de base, réhabilitation partielle *in situ*, et éviction avec relocalisation –une politique réitérée dans le plan d'urbanisme à l'horizon 2021 (DDA, 2007, Section 4.2.3)¹⁰. De fait, la réhabilitation *in situ*, préconisée dans les documents de politique nationale, est restée à Delhi une option théorique, appliquée seulement dans quelques opérations pilotes. La relocalisation sur des trames d'accueil lui a été préférée jusqu'à présent, le monopole de la DDA sur l'acquisition des terrains fournissant les moyens de cette stratégie.

8. Voir les documents postés sur le site du Planning Department, Government of National Capital Territory of Delhi : *Delhi Tenth Five Year Plan (2002-07)*, *Economic Survey of Delhi 2007-08*, *Delhi Annual Plan 2007-08* (<http://www.delhiplanning.nic.in>).

9. Document officiel préparé dans le cadre de la JNNURM.

10. Ce plan envisage également une évolution vers des programmes de logement en appartement, dans le cadre d'un partenariat public-privé avec une participation financière importante des familles éligibles (DDA, 2007).

En principe, la démolition des camps de squatters ne devrait intervenir qu'en cas de réquisition des terrains pour des projets d'intérêt public. Le respect de ce principe est toutefois questionnable, comme l'a montré l'enquête effectuée en 2007 sur un échantillon représentatif de 67 sites démolis (Dupont, 2008).

Les programmes de réinstallation qui accompagnent les démolitions consistent en un transfert des familles sur des parcelles assainies, sans relogement ni aide à la reconstruction, dans des sites périphériques souvent très éloignés des établissements d'origine (figure 2). Or, ces programmes excluent de nombreuses familles, soit du fait de leur conception et des critères restrictifs d'éligibilité, soit en raison des conditions de leur mise en œuvre.

L'attribution d'une parcelle est d'abord soumise à un critère d'éligibilité fonction de la date d'arrivée dans le camp de squatters. La date butoir, initialement fixée à janvier 1990, fut repoussée en 2000 à décembre 1998, mais en introduisant une différenciation dans la taille de la parcelle allouée : 18 m² pour les familles en mesure de prouver une installation antérieure à 1990 sur la base de leur carte de rationnement¹¹, et seulement 12,5 m² pour les familles installées entre 1990 et 1998. Ce critère de date exclut automatiquement un nombre important de familles, et divise la communauté d'un même bidonville en deux groupes distincts aux perspectives d'avenir différentes. Les familles arrivées après la date butoir sont délogées sans aucune compensation ni option alternative.

Chaque famille éligible doit verser une contribution financière pour accéder à une parcelle : 8 000 Roupies au total (dépôt de sécurité, coût de la relocalisation et droit d'occupation pour 10 ans), ce qui représente une somme conséquente pour les habitants des bidonvilles (plus de 5 fois le salaire mensuel minimum légal d'un ouvrier non qualifié en 1995). De telles contraintes financières ont pour effet d'exclure les familles les plus pauvres des programmes de réinstallation, et donc de les appauvrir encore davantage en les rendant sans logis.

Depuis les années 2000, de nombreuses évictions sont déclenchées par des décisions de justice ; or certains jugements récents vont dans le sens d'une intolérance croissante vis-à-vis des camps de squatters, et tendent à remettre en cause l'obligation de l'administration de fournir un site alternatif aux populations expulsées (Dupont, Ramanathan, 2007 ; Ghertner, 2008 ; Bhan, 2009).

Des démolitions de grande ampleur

À défaut de données directes sur les démolitions, le Département des *Slums* a établi une liste des effectifs de ménages réinstallés dans des trames d'accueil depuis 1990, désagrégés par année et par site de démolition. On peut en déduire

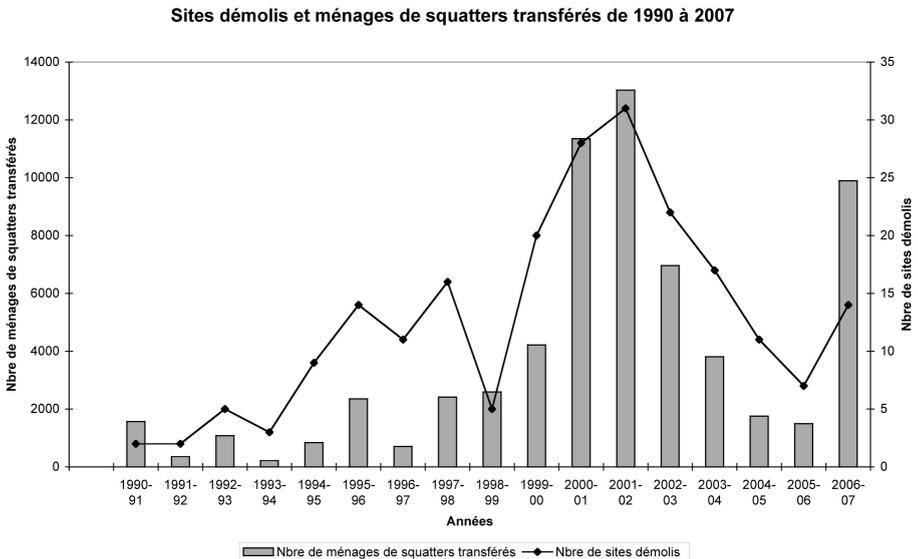
11. Carte permettant l'accès à des boutiques vendant des produits de première nécessité subventionnés par l'État, et qui, de fait, sert de carte d'identité.

une estimation *a minima* du nombre de camps de squatters démolis et de ménages affectés, renseignés par leur localisation dans l'agglomération urbaine et leur lieu de réinstallation. Selon cette liste, 217 sites (ou parties de sites pour les plus gros camps), de taille très variable, ont fait l'objet de démolitions de 1990 à 2007, entraînant le déplacement de 64 859 ménages dans des trames d'accueil, soit environ 11 % de la population totale des camps de squatters en milieu de période.

Derrière ces effectifs de squatters transférés sur des sites viabilisés, il faut lire un nombre total beaucoup plus élevé de personnes déplacées de force. Avec l'application d'une date couperet, la proportion des laissés-pour-compte sera plus élevée dans les opérations de démolition les plus récentes. Lors de l'enquête de 2007 sur les sites démolis, les témoignages recueillis auprès d'informateurs locaux ont mis en évidence des effectifs de ménages délogés en général nettement supérieurs aux effectifs des ménages réinstallés selon la liste officielle.

Les données chronologiques révèlent deux pics dans les démolitions (figure 1). L'intensification des évictions à la fin des années 1990 et au début des années 2000 correspond au lancement d'un ambitieux plan d'embellissement du front de la rivière Yamuna. Le second pic, en 2006-2007, reflète l'accélération des travaux publics et des aménagements pour les Jeux du Commonwealth de 2010.

Figure 1 : Nombre de camps de squatters démolis à Delhi et de ménages transférés dans des lotissements de réinstallation de 1990 à 2007



Sources des données : Slum and Jhuggi-Jhompri Department, Municipal Corporation of Delhi.

La cartographie de ces données (figure 2) montre par ailleurs que les démolitions se sont produites sur l'ensemble de l'aire urbaine. Les plus importantes ont affecté les zones centrales et sud de l'agglomération, ainsi que le voisinage de l'aéroport international, c'est-à-dire les zones où la restructuration de l'espace urbain est la plus ostensible, et où sont concentrés les quartiers de classes aisées. Les démolitions ont également affecté les bidonvilles situés sur les berges de la Yamuna, pour la mise en œuvre du plan de re-développement du front de rivière et la construction du village des athlètes. Ces seules démolitions, provoquées par une décision de justice, auraient entraîné l'éviction forcée de plus de 60 000 ménages selon les estimations d'une ONG. Selon la même source, parmi 27 000 ménages expulsés de cette zone entre février et juin 2004, moins de 20 % auraient été réinstallés¹². Si les ONG, relayées par des organisations internationales de défense des droits de l'homme et du droit à l'habitat¹³, pourraient avoir tendance à noircir le trait pour mieux mobiliser l'opinion publique et essayer d'avoir un impact sur la révision des politiques d'éradication (ce qu'elles n'ont pas réussi à faire à Delhi jusqu'à présent), les estimations citées restent indicatives de l'ampleur des démolitions récentes et de l'exclusion de familles des programmes de réinstallation.

Les mécanismes d'exclusion des programmes de réinstallation

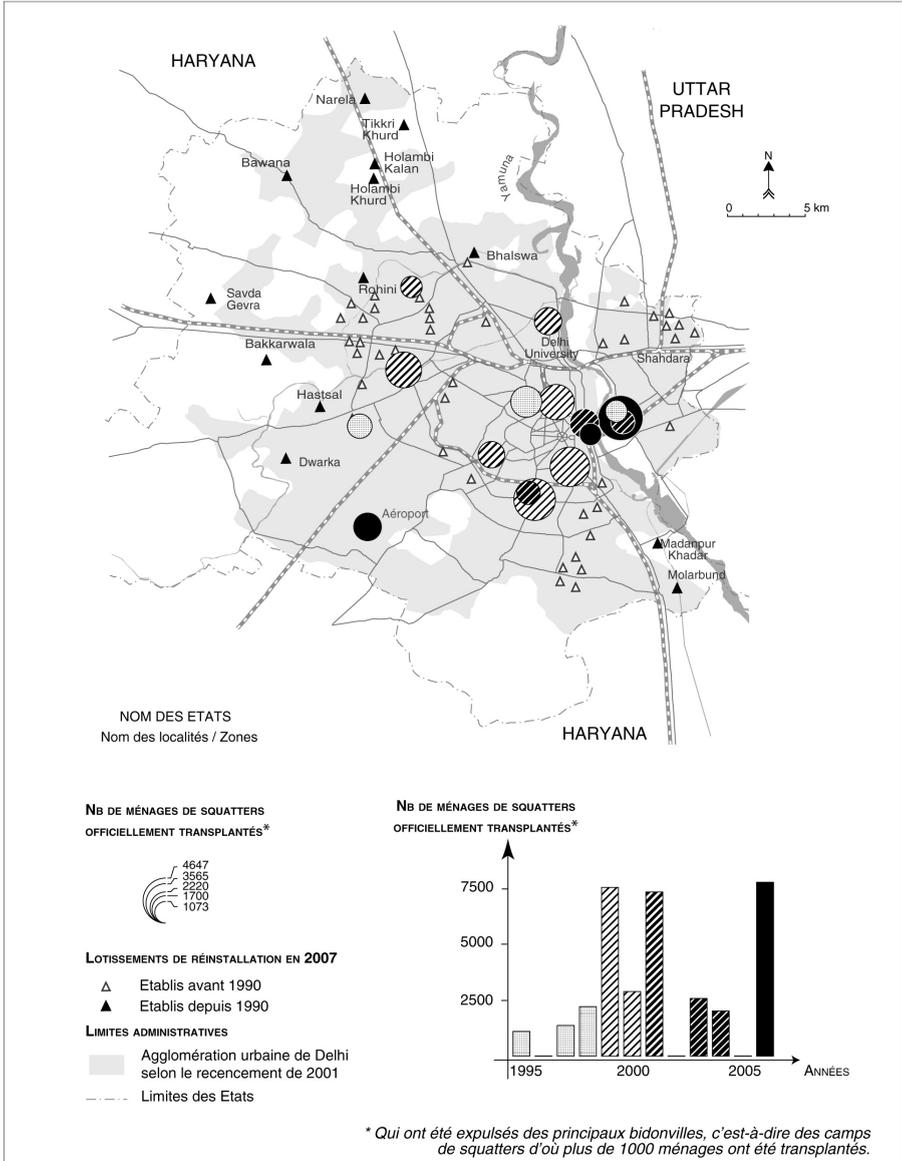
Nous avons déjà évoqué deux mécanismes d'exclusion, tenant à la conception même des programmes de réinstallation : l'application d'une date couperet d'arrivée dans le bidonville comme critère d'éligibilité, et l'apport financier requis des ménages pour accéder à une parcelle. Les interviews réalisées auprès de familles délogées laissées-pour-compte ont révélé d'autres mécanismes d'exclusion tenant aux conditions de l'application des programmes, et ayant pour effet d'écarter des ménages éligibles.

En premier lieu, l'enquête d'identification des ménages éligibles, effectuée par le Département des *Slums* avant la démolition, est loin d'être exempte d'erreurs, ce qui est une source de difficultés ultérieures pour les ménages non enregistrés qui veulent faire valoir leur droit. La perte des documents attestant de la date d'établissement dans le bidonville, en particulier lors d'incendies (un fléau fréquent dans ces conditions d'habitat) ou pendant les opérations de démolition, ou bien la contestation de la validité de ces pièces, sont des motifs d'exclusion également signalés.

12. Hazard Centre, Delhi.

13. Voir l'appel conjoint de l'Organisation mondiale contre la torture et de Habitat International Coalition-Housing and Land Rights Network : OMCT/HIC-HLRN Joint Urgent Action Appeal, « Over 300,000 people to be forcefully evicted from Yamuna Pushta in Delhi: 40,000 homes demolished so far », Case IND-FE050504 (Delhi, Geneva, Cairo, 5 May 2004).

Figure 2 : Principaux bidonvilles (camps de squatters) démolis depuis 1990 et lotissements de réinstallation dans le Territoire de Delhi



Sources des données : Slum and Jhuggi-Jhopri Department, Municipal Corporation of Delhi.
© V. Dupont (IRD), P. Chapelet (SETUP).

D'autres ménages éligibles ont pâti de la distribution mal organisée sur le site du bidonville des attestations de droit à une parcelle : les récipiendaires non servis doivent alors se déplacer au Département des *Slums*. Or, les habitants des bidonvilles rapportent y être mal traités ou renvoyés. Cet accueil hostile, les coûts de déplacements et les journées de travail ainsi perdues finissent souvent par décourager les plaignants de poursuivre leur requête légitime. L'incapacité d'un certain nombre de familles éligibles à faire valoir leur droit traduit leur manque de capital social, en particulier ce que Harriss (2002) identifie comme le « *linking social capital* » entre communautés de statuts sociaux différents, dotées de pouvoirs inégaux. Elle reflète également la faible capacité de mobilisation et d'organisation des habitants des bidonvilles à Delhi.

Les mécanismes d'exclusion de ménages éligibles ne résultent pas simplement de négligences et d'enchaînements de dysfonctionnements ; en amont, on trouve aussi des détournements de parcelles, avec la complicité de fonctionnaires de la municipalité et de la DDA¹⁴.

Les divers témoignages, corroborés par d'autres études (Menon-Sen, Bhan, 2008 ; Bhan, 2009), mettent en évidence des mécanismes d'exclusion où transparaissent les préjugés de classe des fonctionnaires vis-à-vis des « squatters », considérés comme des citoyens non légitimes, des résidents illégaux. Cette perception, partagée par la police et les autorités urbaines, est génératrice de violence (Baviskar, 2003) et affecte les migrants pauvres en général, pas seulement à Delhi (Deshingkar, Farrington, 2009).

ÉVICTION FORCÉE, EFFETS SUR LES FAMILLES ET RÉPONSES

Cette troisième partie examine les effets de l'éviction forcée sur les conditions de vie des laissés-pour-compte, en particulier l'hypothèse d'un appauvrissement et d'une nomadisation à partir des récits de vie collectés. Afin de mieux apprécier le degré et les dimensions spécifiques de l'appauvrissement des ménages exclus, nous les mettrons en perspective avec la condition des ménages bénéficiaires des programmes de réinstallation, en mobilisant les résultats d'études publiées sur ces derniers. Les stratégies de survie des ménages exclus seront synthétisées dans une section finale.

Les diverses dimensions de l'appauvrissement résultant de l'éviction forcée

Le facteur temps est fondamental pour apprécier les effets du délogement sur les conditions de vie des familles déplacées. On peut s'attendre à une détérioration plus marquée des conditions de vie et touchant toutes les familles

14. « Committee to look into "fraudulent" resale of plots », *The Hindu*, 10 août 2007.

dans la phase suivant l'éviction, puis à des trajectoires diversifiées en fonction de la capacité à reconstruire, non seulement une habitation, mais tout un mode de fonctionnement de la vie quotidienne, du travail, de l'éducation des enfants, de la vie sociale. Or, ce que traduit le processus de création de nomades urbains, c'est l'incapacité, pour ces familles dans un état de relocalisation récurrente ou/et de grande incertitude résidentielle, de reconstruire dans la durée et de récupérer du choc de la démolition.

Plusieurs dimensions de l'appauvrissement ont été mises en évidence par les récits de vie recueillis en 2008 et 2009, soit, selon les cas, entre 8 mois et 14 ans après la dernière éviction. Nous les appréhenderons à partir de l'impact sur quatre principaux types de capitaux dont peuvent disposer les ménages et qui commandent leurs moyens d'existence : capital physique (habitation), financier (biens personnels qui constituent aussi une épargne, revenus), humain (éducation, santé) et social (réseaux sociaux, liens de solidarité).

L'éviction forcée et la démolition de l'habitat affectent directement le capital physique des ménages délogés. Ceux-ci subissent la perte de l'investissement réalisé dans la construction d'une habitation améliorée au cours du temps, ou bien dans son achat. Dans certains cas, quelques matériaux de construction ont pu être récupérés. Raser un bidonville, c'est aussi anéantir les investissements qui avaient été réalisés pour améliorer l'environnement local, et auxquels ceux qui sont considérés comme des squatters ont aussi contribué, en nivelant le terrain occupé et le viabilisant *a minima*.

Lorsque les habitants sont mal informés, ou pas suffisamment en avance, de la date effective de la démolition, l'entrée en action des bulldozers entraîne la perte de biens mobiliers et d'effets personnels, ce qui atteint aussi le capital financier des ménages.

Le flou des informations, les promesses des politiciens, peuvent aussi favoriser un déni de réalité jusqu'au dernier moment, un phénomène souvent observé dans les processus de déplacements forcés (Turton, 2003b ; Menon-Sen, Bhan, 2008). En outre, le comportement de la police peut aggraver les pertes : violences exercées sur les habitants qui tentent de récupérer leurs biens dans les décombres, incendie du site ou des effets personnels pour chasser les squatters, etc. (nos interviews ; Menon-Sen, Bhan, 2008 ; Tingal, Kumar Pandey, 2008). La destruction des papiers d'identité, ou la radiation des listes électorales ou des listes de bénéficiaires du système de distribution publique de produits subventionnés (conséquence de la démolition du bidonville), entraîne une perte de droits civiques et des difficultés d'accès à certains emplois ou d'admission à l'école, voire à l'hôpital. De squatters tolérés, ces familles délogées deviennent des citoyens de seconde zone et des citoyens illégitimes.

L'éviction peut faire basculer les familles dans une situation de précarité extrême d'habitat ou de sans-abri qui perdure plusieurs années après la démolition. L'enquête d'une ONG effectuée en 2008 auprès des sans-logis à Delhi a mis en évidence un accroissement important de cette population par rapport à un comptage similaire effectué en 2000 (de 57 765 à 88 410, soit 53 %), attribué en grande partie aux démolitions massives de bidonvilles et à la transformation de l'usage des terrains (Tingal, Kumar Pandey, 2008). Le rapport souligne l'augmentation du nombre de *familles* sans-abri alors qu'auparavant la plupart des sans-abri à Delhi étaient des hommes seuls.

L'éviction entraîne également une perturbation de l'emploi et donc des revenus, y compris la perte de journées de travail dans les jours ou semaines suivant la démolition, pendant lesquels la priorité est de réorganiser la vie du ménage. Pour les salariés non protégés, l'absentéisme au travail pendant cette période peut se solder par la perte de l'emploi. Pour d'autres, qui restent sans domicile fixe, l'absence de preuve de résidence est un obstacle à une embauche régulière ; de nombreuses femmes auparavant employées comme domestiques ont ainsi perdu leur travail.

Les effets de la démolition sur le capital humain, en particulier sur la scolarisation des enfants et sur la santé, sont notables dans l'immédiat, avec en outre des répercussions sur le long terme, car ce sont les potentialités des individus qui sont affectées. La perturbation de la scolarisation des enfants sera minime si l'éviction survient pendant les vacances scolaires et si le ménage reste dans le voisinage du site initial. Mais ces conditions sont rarement réunies : comment continuer à étudier correctement lorsque la famille délogée se retrouve brutalement sans abri sur le trottoir ? lorsque les manuels scolaires sont perdus ? ou lorsque l'école est détruite avec le reste du bidonville ? Si les démolitions ont lieu pendant la période des examens, c'est une année scolaire entière qui est perdue. L'interruption temporaire peut se transformer en abandon définitif, en particulier lorsque la situation financière du ménage se dégrade brutalement et durablement. Les enfants ou adolescents sont alors mis plus tôt au travail, dans le secteur informel, et les filles mobilisées pour les tâches ménagères et la garde des plus petits. Lorsque la situation de sans-abri se pérennise, l'incertitude sur le lieu de vie, la crainte constante d'être chassé par la police, entraînent aussi un retrait de l'école (nos interviews ; Tingal, Kumar Pandey, 2008). L'abandon peut aussi résulter de l'inadéquation des établissements scolaires dans les lieux de relocalisation, lorsque les familles délogées sont reléguées dans les franges rurales de l'agglomération (ce qui est aussi le cas pour les ménages réinstallés sur des trames d'accueil en périphérie), ou au contraire lorsqu'elles sont restées à proximité du site initial, dans la précarité et l'informel, alors que toutes les infrastructures ont été détruites, y compris les écoles. Pour éviter de telles perturbations, certains parents ont renvoyé leurs enfants dans leur famille au

village. Pour les familles qui avaient investi dans l'éducation de leurs enfants afin d'améliorer leur condition socio-économique, l'abandon prématuré des études représente une perte sur les retours escomptés et compromet leur stratégie de promotion intergénérationnelle.

Dans le domaine de la santé, il suffit d'évoquer le choc psychologique et le traumatisme de la démolition, les dommages corporels causés par les violences policières ou les accidents pendant les opérations de démolition, y compris des cas de décès (nos interviews ; Menon-Sen, Bhan, 2008), pour comprendre que l'éviction forcée n'est pas réductible à une simple mobilité intra-urbaine. Les délogés des bidonvilles qui viennent grossir les rangs des sans-abri sont exposés à des risques sanitaires importants ; l'alcoolisme ou la prise de drogues deviennent des problèmes fréquents chez les hommes à la rue, tandis que les femmes et jeunes filles sont sujettes aux abus sexuels. Les exclus des programmes de réinstallation perdent en outre leur accès aux magasins de produits subventionnés (leur carte n'étant plus valable pour l'ancienne adresse), ce qui peut affecter négativement leur ration alimentaire.

Le capital social des familles délogées est aussi fortement affaibli par la dispersion de la communauté initiale. Celle-ci est d'abord divisée entre les éligibles et les non éligibles à une réinstallation. Dans les trames d'accueil, les parcelles sont allouées sans tenir compte de la structuration de la communauté d'origine. Quant aux familles exclues, elles se dispersent et de nombreux contacts sont perdus, ou trop éloignés pour être maintenus. Si certaines familles se sont déplacées en restant en petits groupes, d'autres se plaignent de la dislocation du réseau social antérieur.

Pour d'autres encore, la survie à Delhi passe par l'envoi des membres inactifs au village, pour une période transitoire, le temps de se réinstaller – mais souvent le transitoire se prolonge. C'est un recours observé parmi ceux qui, trop appauvris pour se reloger, deviennent sans abri. Lorsque toute la famille est contrainte de vivre sur le trottoir après la destruction de leur maison, c'est aussi leur vie sociale qui est anéantie : leur statut social est rabaissé, les relations antérieures se distendent, les perspectives de mariage des jeunes gens s'éloignent (nos interviews ; Tingal, Kumar Pandey, 2008). Or la dégradation du lien social, jusqu'à l'anomie dans les cas extrêmes, entraîne l'affaiblissement voire la disparition des filets de sécurité traditionnels que représentent les réseaux d'entraide, dans des situations de vulnérabilité où l'absence de recours possible en cas de coup imprévu risque d'aggraver encore l'appauvrissement.

Au total, on comprend comment, avec la destruction du lieu de vie, diverses dimensions de l'appauvrissement peuvent se combiner, spécialement dans les situations de sans-abri, ou comment l'affaiblissement d'un type de capital peut en affecter un autre dans le futur. Les récits montrent aussi comment, outre la perte du logement et des biens matériels, l'éviction forcée peut entraîner des

effets cumulés de pertes de droits et des privations en chaîne jusqu'à la remise en cause du droit à la ville et du droit à vivre dignement.

Nombre des pertes et coûts consécutifs à l'éviction concernent tous les ménages du bidonville détruit, qu'ils soient exclus ou bénéficiaires d'une réinstallation. Une partie des familles exclues arrive à sortir de la pauvreté d'habitat en accédant au secteur formel du logement. En revanche, les exclus qui, faute de moyens, restent dans l'illégalité en squattant à nouveau des terrains vacants ou les trottoirs s'exposent au risque de nouvelles évictions. Lorsque les démolitions se répètent, ou que leur menace est constante, elles contribuent à leur nomadisation et à un processus de paupérisation : elles compromettent leurs efforts visant à récupérer du choc et à améliorer leur condition, en les maintenant dans une trappe de pauvreté qui ne se limite pas à la pauvreté d'habitat. Or, la répétition des démolitions a pu être observée à deux niveaux au cours de nos différentes enquêtes : des démolitions récurrentes sur le même site lorsque celui-ci n'est pas aménagé et que les familles laissées-pour-compte reviennent squatter le même terrain, jusqu'à leur expulsion définitive lorsque des travaux sont entrepris ; et des démolitions répétées dans l'histoire de vie d'une même personne.

L'ampleur des démolitions à Delhi et le slogan d'une capitale sans bidonville, contribuent en outre à créer un climat général d'incertitude quant à l'avenir qui décourage les habitants des bidonvilles d'investir dans leur habitat, ce qui à terme crée des camps de squatters de plus en plus précaires.

Mobilité forcée et condition des familles ayant accédé à une parcelle

Une première différentiation dans les mobilités forcées s'impose entre les familles qui ont pu accéder à une parcelle et celles qui ont été exclues. Cependant, tous les ménages éligibles ne sont pas immédiatement réinstallés après l'éviction ; pour certains les délais d'attente avant l'attribution effective se prolongent plusieurs mois, voire plus d'un an, même après avoir payé les sommes requises.

Le processus de réinstallation entraîne aussi des coûts très importants pour les familles, comme l'ont montré plusieurs études conduites dans les lotissements d'accueil (Menon-Sen, Bhan, 2008 ; Dhar, 2004 ; Khosla, Jha, 2005). On peut ainsi lister : les sommes à payer à la municipalité pour accéder à une parcelle ; le coût de construction d'une nouvelle habitation ; la perte de revenus lorsque le déménagement dans des lotissements très éloignés du site initial, dans les franges rurales, ne permet pas de conserver l'emploi initial ou d'en trouver d'équivalent ; les dépenses supplémentaires de transport domicile-travail et l'augmentation des temps de transport du fait de l'éloignement. Le coût total des programmes de réinstallation est souvent sous-estimé par les planificateurs car de nombreux coûts indirects supportés par les familles ne sont pas pris en compte dans leurs analyses. Il faut en outre ajouter la mauvaise qualité des infrastructures

urbaines et des services sociaux dans les nouveaux sites au moment du transfert. D'une manière générale, et en contradiction avec les principes énoncés dans les documents de politiques, des équipements adéquats ne précèdent pas la réinstallation des familles et tardent, jusqu'à plusieurs années, à être mis en place.

L'appauvrissement se produit donc par l'éloignement des ressources urbaines et par défaut d'accès aux services urbains et équipements sociaux sur place. Les familles les moins bien dotées, qui n'ont pas les capacités nécessaires pour s'ajuster à ces nouvelles contraintes, finissent par revendre leur droit à une parcelle pour réaliser un bénéfice monétaire immédiat, d'autant que les offres d'agents immobiliers et spéculateurs sans scrupule sont nombreuses. De telles transactions sont illégales, mais fréquentes. Elles s'accompagnent d'un retour à la précarité foncière et d'habitat dans des zones plus proches des sources d'emploi. Pour sécuriser les revenus, un squat plus central est préféré à la sécurité foncière en périphérie lointaine. Certaines familles optent pour un arrangement intermédiaire : pour réduire les temps et coûts de transport, l'actif principal retourne dans son foyer une fois par semaine ou moins, et s'accommode d'arrangements précaires, parfois sans abri, pour dormir près de son lieu de travail (nos interviews ; Menon-Sen, Bhan, 2008 ; Tingal, Kumar Pandey, 2008).

Ainsi, l'attribution d'une parcelle ne met pas systématiquement fin à l'instabilité résidentielle, et les trajectoires des ménages éligibles à une réinstallation et des exclus peuvent se rejoindre.

Stratégies de survie des familles exclues

En considérant les familles exclues des programmes de réinstallation comme des protagonistes de leur parcours post-éviction –même s'ils sont fortement contraints (Turton, 2003a ; 2003b)–, nous proposons ici une typologie des parcours résidentiels en croisant le type d'habitat avec la localisation dans la région de Delhi. S'y ajoutent ceux qui sont retournés dans leur région d'origine et échappent à l'observation.

On trouve d'abord, dans la plus grande des pauvretés d'habitat, les sans-abri qui n'ont au mieux que quelques bâches en plastique pour se protéger des pluies pendant la mousson et du froid en hiver, des hommes seuls mais aussi des familles, regroupées avec d'autres ou isolées, vivant sur les trottoirs, sous les ponts, dans les espaces publics... S'apparentent à cette catégorie les campements de familles près du site de l'ancien bidonville, sans reconstruction, dans un état d'extrême précarité, en raison des démolitions répétées par la police.

La catégorie suivante comprend les familles qui ont reconstruit une cabane plus ou moins consolidée, ou ont loué ou repris une cabane dans un bidonville existant, dans les deux cas toujours dans l'illégalité, sans aucun droit d'occupation

du terrain, donc avec la menace d'une nouvelle éviction. Cet auto-relogement a lieu soit près du site initial, soit près d'un lotissement de réinstallation après avoir suivi les familles transférées sur leur nouveau site.

Une autre partie des ménages exclus des programmes de réinstallation s'oriente vers un logement en location dans un immeuble en dur, soit dans le voisinage du bidonville démolì, soit dans le voisinage d'un lotissement de réinstallation ou dans le lotissement même. Cette troisième catégorie de ménages accède ainsi à un statut d'occupation plus régulier, avec en général un meilleur confort et un meilleur accès aux infrastructures de base, mais avec des dépenses accrues en logement. Les parcours résidentiels ne sont cependant pas linéaires ; les difficultés à payer un loyer régulier ou les abus des propriétaires peuvent renvoyer certaines familles à l'informel, voire à la rue.

La dernière catégorie identifiée correspond à l'achat à crédit d'un terrain dans des sites très éloignés, à l'extérieur du Territoire de Delhi, suivi de la construction d'une hutte ou d'une maison en dur, selon les capacités financières.

Plusieurs logiques résidentielles se dessinent. Une première donne la priorité au maintien sur ou dans le voisinage du site initial, pour préserver l'accès à l'emploi et aux ressources du quartier. Le prix à payer peut être très lourd : sacrifice de tout logement, et parfois d'une vie de famille. Ou, au contraire, des dépenses en logement importantes pour accéder à une location, avec en sus des dépenses d'électricité et d'eau – ce qui n'était pas le cas lorsque le ménage était en situation de squatters, avec un accès à des bornes d'eau publiques et des branchements électriques illégaux.

Un deuxième parcours résidentiel semble suivre une logique de réseau social ou une simple dynamique de groupe pour des familles en situation de détresse, qui suivent le mouvement des voisins ou apparentés transférés dans un lotissement d'accueil.

Une troisième logique donne la priorité à la sécurité foncière, en s'engageant dans un investissement foncier dont la contrepartie est l'éloignement des lieux de travail, et un très fort endettement. En effet, les offres de crédit alléchantes des agents immobiliers qui viennent racoler des acheteurs sur les sites de démolition cachent souvent d'autres coûts, et des pénalités aux taux d'intérêt prohibitifs en cas de retard dans le paiement des mensualités.

On voit par ailleurs comment, dans les deux premières catégories de la typologie d'habitat, des familles ou des individus sont maintenus dans une double précarité : absence ou précarité physique de l'habitat, et absence de droit d'occupation. Ils sont en situation de squatters, donc toujours menacés d'un nouveau déplacement forcé – ce sont des « nomades urbains ».

CONCLUSION

La destruction des camps de squatters sans réhabilitation adéquate entraîne de nouvelles occupations illégales de terrain ou l'extension ou la densification des bidonvilles existants. Ce processus en chaîne est courant à Delhi (comme ailleurs), le développement planifié et les opérations de « nettoyage » ou d'embellissement de la capitale repoussant plus loin les occupations illégales sans apporter de solution durable à l'habitat des plus pauvres. Les politiques d'éradication des *slums*, loin de constituer une politique d'éradication de la pauvreté urbaine, se limitent à une politique d'éradication des symptômes de la pauvreté d'habitat dans les espaces urbains les plus en vue. En effet, ces politiques entraînent l'appauvrissement de nombreux exclus des programmes de réinstallation. Si certaines familles ont pu sortir de l'insécurité foncière et améliorer leurs conditions d'habitat, d'autres sont maintenues dans une trappe de pauvreté et dans la situation de nomades urbains. La population accrue des sans-abri, ou les perturbations de la scolarisation compromettant les potentialités des jeunes – pour ne souligner que deux effets alarmants parmi les diverses dimensions de l'appauvrissement qui se cumulent souvent – suffisent à questionner les fondements et les conditions d'application de telles politiques publiques.

BIBLIOGRAPHIE

- Baviskar A., 2003, « Between Violence and Desire: Space, Power, and Identity in the Making of Metropolitan Delhi », *International Social Science Journal*, 55 (175), pp. 89-98.
- BAVO, 2007, « Democracy and the Neoliberal City: the Dutch Case » in BAVO (dir.), *Urban Politics Now: Re-imagining Democracy in the Neoliberal City*, Rotterdam, Nai Publisher.
- Bhan G., 2009, « This is no Longer the City I once Knew, Evictions, the Urban Poor and the Right to the City in Millennial Delhi », *Environment and Urbanization*, 21(1), pp. 127-142.
- Baud I., Pfeffer K., Sridharan N., Nainan N., 2009, « Matching Deprivation Mapping to Urban Governance in Three Indian Mega-Cities », *Habitat International*, 33 (4), pp. 365-377.
- Davis M., 2006, *Planet of Slums*, New York, Verso.
- DDA, 2007, *Master Plan for Delhi 2021*, Delhi Development Authority [As Notified on 7th February, 2007. Vide S.O. No 141 published in Gazette of India Extraordinary [Part II – Section 3 - Sub-Section (ii)].
- Deshingkar P., Farrington J. (dir.), 2009, *Circular Migration and Multilocational Livelihood Strategies in Rural India*, Delhi, Oxford University Press.
- Dewan Verma G., 2002, *Slumming India. A Chronicle of Slums and their Saviours*, Delhi, Penguin Books India.
- Dhar V. K. et alii, 2004, *Evaluation of Plan Schemes: Relocation of JJ Squatters*, New Delhi, National Institute of Urban Affairs.
- Drèze J., Sen A., 1995, *India. Economic Development and Social Opportunity*, Delhi, Oxford University Press.
- DUEIP, 2001, *Status Report for Delhi 21*, Delhi Urban Environment and Infrastructure Improvement Project, New Delhi, Government of India & Government of NCT of Delhi.

- Dupont V., 2008, « Slum Demolition in Delhi since the 1990s: An Appraisal », *Economic and Political Weekly*, 43 (28), pp. 79-87.
- Dupont V., 2009, « Enquêtes auprès de nouveaux nomades urbains : les victimes de la politique d'éradication des bidonvilles à Delhi (Inde) », Communication au 26^e Congrès international de la population, Marrakech, 27 septembre-2 octobre, UIESP.
- Dupont V., Ramanathan U., 2007, « Du traitement des slums à Delhi. Politiques de « nettoyage » et d'embellissement » in Dupont V., Heuzé D.G. (dir.), *La ville en Asie du Sud : Analyse et mise en perspective* (Purushartha No. 26), Paris, EHESS, pp. 91-131.
- Durand-Lasserve A., 1986, *L'exclusion des pauvres dans les villes du Tiers Monde*, Paris, L'Harmattan.
- Durand-Lasserve A., 2006, « Market-Driven Evictions and Displacements: Implications for the Perpetuation of Informal Settlements in Developing Cities » in Huchzermeyer M., Karam A. (dir.), *Informal Settlements. A Perpetual Challenge?*, Cape Town, University of Cape Town Press, pp. 207-227.
- Environment and Urbanization, 1994, *Evictions: Enough Violence; We Want Justice*, 6 (1).
- Gautman A., 1990, « Stratégies résidentielles, stratégies de recherche » in *Stratégies résidentielles*, Séminaire organisé par Bonvalet C., Fribourg A. M. (Paris, 1988), Paris, INED, Plan Construction et Architecte, MELTM, pp. 24-34.
- Ghertner Asher D., 2008, « Analysis of New Legal Discourses behind Delhi's Slum Demolitions », *Economic and Political Weekly*, 43(20), pp. 57-66.
- Gilbert A., 2007, « The Return of the Slum: Does Language Matter? », *International Journal of Urban and Regional Research*, 31 (4), pp. 697-713.
- Godard F., 1990, « Sur le concept de stratégie » in *Stratégies résidentielles*, Séminaire organisé par Bonvalet C., Fribourg A. M. (Paris, 1988), Paris, INED, Plan Construction et Architecte, MELTM, p. 9-22.
- GOI, 2002, *Tenth Five Year Plan (2002-07)*, Delhi, Government of India, Planning Commission.
- Goldblum C., 1987, *Métropoles de l'Asie du Sud-Est. Stratégies urbaines et politiques du logement*, Paris, L'Harmattan.
- Harriss J., 2002, *Depoliticizing Development: The World Bank and Social Capital*, London, Anthem Press.
- IL & FS Ecosmart, 2007, *City Development Plan – Delhi*, submitted under JNNURM to the Dept. of Urban Development, Government of Delhi.
- Khosla R., Jha G., 2005, *Economics of Resettling Low-Income Settlements (Slums) in Urban Areas : a Case for On-Site Upgrading*, Delhi, Centre for Urban and Regional Excellence, South Asia Network of Economic Research Institute.
- Lévy-Vroelant C., 1992, « Contribution à l'étude de la mobilité résidentielle : l'exemple de Versailles au XIX^e siècle » in Lelièvre E., Lévy-Vroelant C. (dir.), *La ville en mouvement : habitat & habitants*, Paris, L'Harmattan, pp. 31-40.
- Menon-Sen K., Gautam B., 2008, *Swept off the Map, Surviving Eviction and Resettlement in Delhi*, Delhi, Yodapress.
- Milbert I., 1988, « Politiques publiques et logement du plus grand nombre en Inde », *Revue Tiers Monde*, 29 (116), pp. 1183-1194.
- Milbert I., 1995, « La persistance de la pauvreté urbaine en Inde », *Revue Tiers Monde*, 36 (142), pp. 325-339.
- Moser C., 1998, « The Asset Vulnerability Framework: Reassessing Urban Poverty Reduction Strategies », *World Development*, 26 (1), pp. 1-19.
- Mukherji S., 2001, « Low Quality Migration in India: the Phenomenon of Distress Migration and Acute Urban Decay », Communication au 24^e Congrès International de la Population, Salvador, Brazil, UIESP.

- NIUA, 1989, *Profile of the Urban Poor: an Investigation into their Demographic, Economic and Shelter Characteristics*, Delhi, National Institute of Urban Affairs, Research Study Series n° 40.
- OHCHR-UNOG, 1996, *Forced Evictions and Human Rights*, Office of the High Commission for Human Rights, Fact Sheet n° 25, Genève, ONU.
- Rakodi C., Llyod-Jones T. (dir.), 2002. *Urban Livelihoods – a People-Centered Approach to Reducing Poverty*, London, Earthscan.
- Retailé D., 1998, « Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts » in Knafou R. (dir.), *La planète « nomade ». Les mobilités géographiques d'aujourd'hui*, Paris, Belin, pp. 37-58.
- Risbub N., 2009, « The Poor and Morphology of Cities » in *Urban Poverty Report, 2009*, Ministry of Housing and Urban Poverty Alleviation and UNDP, New Delhi, Oxford University Press, pp. 177-198.
- Salama P., Valier J., 1995, « Mesures des pauvretés et de l'appauvrissement », *Revue Tiers Monde*, 36 (142), pp. 257-278.
- Tingal D., Kumar Pandey V., 2008, *The Known Unknown: A Study of the Homeless People in Delhi*, New Delhi, Indo Global Social Service Society.
- Turton D., 2003a, *Conceptualizing Forced Migration*, Oxford, Refugee Studies Centre Working Paper n° 12.
- Turton D., 2003b, *Refugees and 'Other Forced Migrants'*, Oxford, Refugee Studies Centre Working Paper n° 13.
- UN-Habitat, 1996, *An Urbanizing World*, Oxford, Oxford University Press.
- UN-Habitat, 2003, *The Challenge of Slums, Global Report on Human Settlements*, London, Earthscan Publications.
- Wratten E., 1995, « Conceptualizing Urban Poverty », *Environment and Urbanization*, 7 (1), pp. 11-38.

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

CROISSANCE URBAINE, STATUT MIGRATOIRE ET CHOIX RÉSIDENTIELS DES OUAGALAIS

Vers une insertion urbaine ségréguée ?

Florence Boyer*

Dans les villes africaines qui connaissent une croissance démographique forte, l'accès à un logement décent pour les populations les plus pauvres est un enjeu majeur. La distinction entre habitat illégal et légal n'est pas suffisante pour comprendre les logiques de l'exclusion et de la différenciation socio-spatiales. Les situations résidentielles et le statut migratoire des individus dessinent des contrastes dans l'agglomération au fil de son expansion. Plusieurs différences apparaissent, suivant quatre variables examinées, dans la composition de la ville, l'origine géographique des titulaires des logements, le mode d'occupation et la composition sociale de ces logements. Ouagadougou ne se construit pas dans une logique binaire, mais dans l'hétérogénéité des positions résidentielles de ses habitants.

Mots clés : Ouagadougou, Burkina Faso, choix résidentiels, statut migratoire, croissance urbaine.

Dans les villes africaines marquées par une forte croissance démographique et spatiale, se loger constitue un défi majeur pour nombre d'individus ; ce contexte conduit autant à la rareté des logements disponibles, qu'à la difficulté à accéder à un logement décent, en particulier pour les populations les plus pauvres. Si certains sont à même de choisir, d'autres sont contraints par leur position sociale et économique. Pourtant, le logement est le lieu de référence à partir duquel l'individu a non seulement une plus ou moins grande facilité d'accès au reste de la ville, à ses services et ses activités, où il peut aussi se replier, jouir d'un

* Chargée de recherche, IRD, UMR 201 « Développement et Sociétés », Université de Paris I-Panthéon Sorbonne / IRD

confort et d'une sécurité. Les stratégies résidentielles déployées par les habitants témoignent de leurs choix en matière de logement (Bonvalet, Dureau, 2000), selon leur capacité à mobiliser des ressources économiques et sociales mais aussi selon leurs trajectoires individuelles et leurs aspirations en termes de mode d'installation.

Ouagadougou n'échappe pas à cette question du logement, d'autant que sa croissance, déjà forte, s'est accélérée au cours de ces dernières années en lien avec l'apport migratoire. Si la ville compte 2 millions d'habitants, d'après les données de l'enquête « Ouaga 2009 » mobilisées pour cet article, sa population devrait doubler dans les 15 ans à venir. Selon les données du dernier recensement du Burkina Faso, Ouagadougou présente un taux de croissance annuelle moyen de 7,6 % pour la période intercensitaire 1996-2006, taux de croissance en hausse par rapport aux années 1980 (4,4 % pour la période intercensitaire 1985-1996). Le maintien de forts taux de croissance distingue la capitale burkinabè des grandes métropoles sous-régionales telles que Dakar ou Abidjan, qui connaissent une stabilisation de leur croissance en raison de la baisse relative des migrations.

À Ouagadougou, cette croissance démographique s'accompagne d'un étalement urbain lié notamment au mode d'habitat et aux politiques de gestion foncière et de lotissement. En effet, le logement auto-promu, dans le cadre d'un habitat bas et de cour, domine largement dans l'ensemble de l'espace urbain et ce d'autant plus que le mode de gouvernance du foncier par l'État – sur lequel nous reviendrons – s'il ne le favorise pas, ne cherche pas à le limiter.

Les choix résidentiels des Ouagalais s'insèrent dans ce contexte de croissance démographique et spatiale, comme ils dépendent des modes d'habiter et de la politique de gestion foncière par l'État puis par les collectivités décentralisées. Notre objectif est de décrire ces choix résidentiels afin de mettre en évidence le processus de différenciation qui apparaît dans l'espace ouagalais en expansion.

La croissance spatiale, en lien avec les politiques de gestion foncière, constitue une première variable pour l'observation de ces choix résidentiels. Deux éléments sont à considérer comme différenciant des types de quartiers. Les vagues de constructions de lotissement qui se sont succédées depuis le début des années 1980, qu'elles soient à l'initiative de l'État ou des autorités municipales, influent sur le profil des quartiers comme sur le mode d'habiter. La distinction entre les quartiers lotis et les quartiers non-lotis, si elle témoigne d'une sécurisation foncière, n'en constitue pas moins un facteur entrant en ligne de compte dans les stratégies résidentielles.

Si les choix résidentiels sont en partie contraints par ce contexte de croissance urbaine, leurs logiques s'expriment aussi à l'échelle des logements. La construction de la corésidence constitue ainsi une deuxième variable informant sur les modes d'habiter et les choix résidentiels. La corésidence découle certes de

liens, familiaux ou non, entre les individus qui habitent le logement, mais elle permet de distinguer les logements qui ont à supporter le plus de dépendants.

La troisième variable mobilisée pour décrire ces choix résidentiels est liée à la corésidence au sens où elle exprime aussi la position des individus dans le logement. Le statut d'occupation joue un rôle dans l'appréhension de la sécurité de la résidence comme dans son caractère durable. Être propriétaire de son logement dans un quartier non-loti n'a pas le même sens qu'être locataire ou logé gratuitement dans un quartier loti. Alors que les occupants ont à faire avec l'insécurité foncière dans le premier cas, les deux statuts suivants peuvent être vus comme des modes transitoires de logement, la propriété – légalement reconnue – restant l'aspiration de tous.

Les choix résidentiels qui s'expriment dans les dynamiques spatiales et dans les modes d'habiter le logement, dépendent aussi des caractéristiques individuelles. Nous avons fait le choix de ne retenir que le statut migratoire comme variable pour la compréhension des logiques résidentielles. Le statut migratoire, mesuré à partir du lieu de naissance des référents-logement, est systématiquement mis en regard des variables précédentes. En effet, les mobilités des habitants participent de leur insertion dans l'espace urbain, le logement étant l'une des marques de cette insertion (Dureau, Lévy, 2002).

L'ensemble des résultats présentés repose sur l'enquête « Ouaga 2009 : peuplement de Ouagadougou et développement urbain »¹ (Boyer, Delaunay, 2009). Menée en 2008-2009, cette enquête a concerné 1 815 logements répartis sur l'ensemble de l'espace urbanisé ouagalais. Cette enquête s'est donné comme objectif de mesurer l'ensemble des formes de mobilité (mesure des mobilités de l'année passée, biographies migratoires, professionnelles et familiales, mesure des mobilités hebdomadaires et quotidiennes) qui affectent et façonnent le peuplement urbain ; ces mobilités sont replacées dans leur contexte individuel, social et spatial. L'unité statistique primaire étant le logement, l'ensemble des résidents, temporaires et habituels, ont été interrogés sur leurs mobilités résidentielles à toutes les échelles temporelles, ainsi que sur leurs caractéristiques individuelles. À l'intérieur de chaque logement a été identifié un *réfèrent-logement*, à savoir la personne qui est propriétaire ou qui paye le loyer ou à qui le logement a été prêté. Ainsi, le statut d'occupation est défini par rapport à cette personne, de même que la corésidence est reconstituée à partir des liens entre les habitants et cette personne.

1. Coordinée par F. Boyer (IRD) et D. Delaunay (IRD), cette enquête a été financée par les Services de coopération et d'actions culturelles de l'Ambassade de France à Ouagadougou. Elle s'inscrit dans le projet « Mobilités Ouest-Africaines » (Coordonné par Monique Bertrand (IRD), Programme ANR-AIRD « Les Suds aujourd'hui ? »).

CROISSANCE URBAINE ET STATUT MIGRATOIRE DES OUAGALAIS EN 2009

À l'instar d'autres grandes villes d'Afrique de l'Ouest, la croissance de Ouagadougou s'est accompagnée d'une expansion spatiale forte, sous-tendue notamment par la demande de logement. Dans un tel contexte, l'habitat spontané s'est développé de façon accrue au cours des trente dernières années, la ville « légale » n'étant pas à même de faire face à cet afflux de population (Durand-Lasserve, 1988). L'une des conséquences de l'habitat spontané est l'absence de sécurité dans l'accès au sol pour ceux qui y résident ; cette précarité juridique participe d'un processus d'exclusion de certaines catégories de la population. « C'est [...] la montée de l'exclusion qui donne l'illusion d'une ville simplement duale (ville légale – régulière / ville illégale – irrégulière), mais produit, en fait, sur d'immenses espaces, une mosaïque, un assemblage inarticulé de « morceaux de ville » » (Le Bris, Massiah, 1996). Si l'on ne peut passer outre une analyse du statut foncier, elle n'est pas suffisante, dès lors que l'on suit les pratiques résidentielles des individus ; en effet, leurs orientations migratoires, leurs choix résidentiels sont aussi indispensables à la compréhension de cette mosaïque urbaine qui ne se construit pas uniquement dans un système d'opposition.

Notre analyse de l'espace urbain mobilise ainsi d'autres variables : l'observation de la chronologie des vagues de régularisation foncière, celle de construction des quartiers non-lotis, ainsi qu'une typologie des trajectoires résidentielles selon le lieu de naissance des référents-logement. Les stratégies des habitants sont ainsi rapportées aux grandes étapes de la dynamique d'expansion urbaine dans un premier temps. Dans un second temps, l'occupation des logements permettra d'affiner la compréhension des choix résidentiels ouagalais relativement à ces conditions d'insertion dans la ville.

Conditions d'accès au logement et processus de lotissement

De même que les autres capitales de la sous-région, Ouagadougou n'a pas échappé au développement de quartiers d'habitat spontané, qualifiés localement de quartiers « non-lotis » en opposition aux quartiers dits lotis. Cependant, leur place dans l'ensemble urbain est très variable dans le temps, suivant la volonté qu'a eu ou non l'État, puis la commune, de mener des opérations de régularisation. Le développement de ces quartiers présente une particularité : ils ne sont pas le fait uniquement de populations pauvres, exclues du marché immobilier classique, mais constituent une voie d'accès à la propriété foncière reconnue pour nombre de catégories, voire même un lieu de spéculation foncière.

Avec un habitat bas et de faible densité, y compris dans les parties centrales, la croissance urbaine favorise un étalement disproportionné eu égard à la population de la ville. À Ouagadougou, la croissance de la ville s'est effectuée de

façon concentrique à partir du centre historique, lieu de résidence de la chefferie traditionnelle et ancien centre colonial (Jaglin, Le Bris, Marie *et alii*, 1992). Ce modèle de croissance concentrique perdure aujourd'hui, même si le Sud de la ville s'étend plus rapidement que le Nord, en raison de l'aménagement de quartiers à l'initiative de l'État. Ainsi, la mise en place du quartier de Ouaga 2000 à la fin des années 1990, quartier qui doit constituer à terme le centre administratif, tend à susciter les implantations résidentielles dans cette partie de la ville.

Les zones d'habitat non-loti se sont développées massivement jusqu'au début des années 1980 ; à cette date, les quartiers non-lotis s'étendaient sur 70 % du territoire urbain et représentaient 60 % de la population (Hien, Compaoré, 2006). Avec l'arrivée de Thomas Sankara au pouvoir en 1983, la donne change. Alors que dans la période précédente, les politiques urbaines étaient quasi-inexistantes, le régime sankariste se lance dans un mouvement de réforme foncière et dans une politique de logement, menée sous le slogan « Un ménage, un toit ». Ainsi, la Réforme agraire et foncière, la politique de lotissement, de construction de « cités » conduit à une baisse significative des quartiers non-lotis. Depuis 1995 et la mise en place de la décentralisation, les vagues de lotissement se succèdent à un rythme assez soutenu. En 2009, 35 % des logements se trouvent dans des quartiers non-lotis (Boyer, Delaunay, 2009).

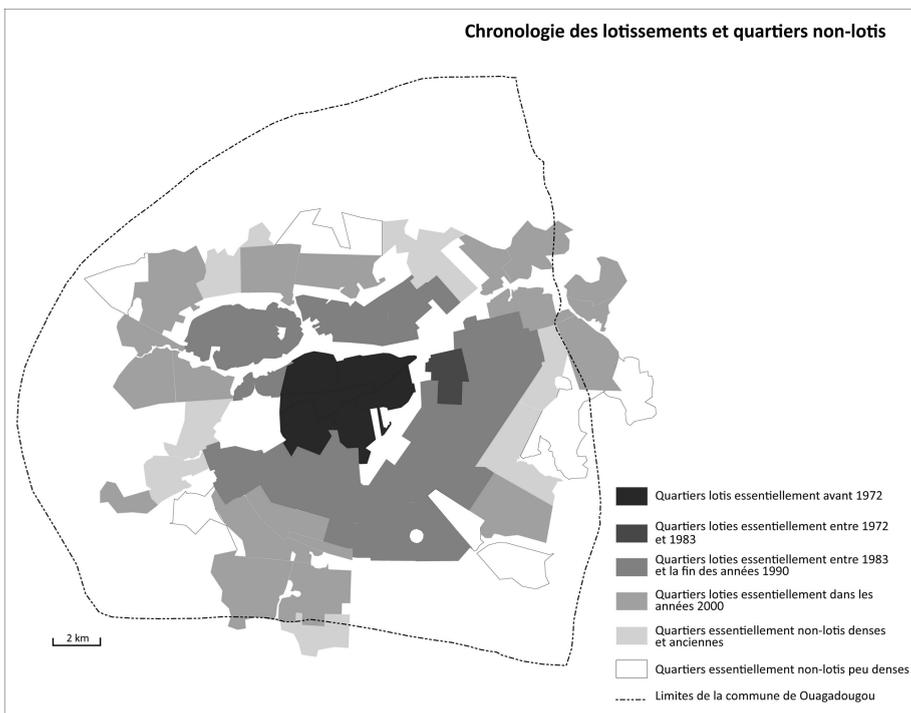
Les logiques d'accession à un logement dans les quartiers non-lotis, de même que les politiques de régularisation, montrent qu'ils constituent autant un moyen de se loger pour les plus pauvres qu'une possibilité d'accéder à la propriété pour d'autres. Les candidats à l'installation dans les quartiers non-lotis acquièrent une parcelle auprès des *autorités coutumières*, obtenant l'autorisation de construire leur maison et de s'y installer. Sous l'expression *autorité coutumière* se retrouvent les aînés de la famille autochtone qui exerçaient la fonction de chef de village ou de chef de terre avant que la ville ne les rattrape ; le droit de s'installer donné aux étrangers a été transformé en un acte marchand². Lors des opérations de lotissement, les autorités municipales procèdent à un recensement des personnes résidentes et à un bornage de la zone qui ne prend pas en compte la trame du bâti non loti. L'attribution se fait par tirage au sort en fonction d'un classement selon la date d'arrivée dans le quartier. Ce système a pour conséquence qu'une partie des résidents des quartiers non-lotis accèdent à la propriété légale sans avoir à changer de quartier et pour un coût limité³ : ils doivent simplement construire une nouvelle maison dans leur parcelle attribuée. Ce système laisse à penser que la « voie du non-loti » est à même de permettre aux Ouagalais d'accéder à la propriété à moindre coût, quand ils n'ont pas les moyens financiers de passer par le marché immobilier formel.

2. Les parcelles sont vendues aux demandeurs pour une somme qui varie de 20 000 francs CFA à 100 000 francs CFA selon les quartiers.

3. Les attributaires doivent verser à la mairie de leur arrondissement une somme allant de 20 000 francs CFA à 50 000 francs CFA.

Ainsi, croissance démographique et mécanismes d'accèsion à la propriété se conjuguent pour favoriser le développement des quartiers non-lotis. Cette dynamique particulière des quartiers non-lotis conduit à les observer non pas simplement comme des espaces de relégation des plus pauvres, mais comme des espaces concernés au premier plan par les stratégies résidentielles des habitants, voire comme des espaces de spéculation foncière pour de potentiels investisseurs⁴. Ajoutons que la ville s'est construite dans la durée, au fil de ces vagues de lotissement, qui ont influencé le peuplement des quartiers et leur configuration actuelle.

Figure 1 : Chronologie des lotissements et quartiers non-lotis



Un découpage de la ville en fonction des vagues de lotissement rend compte de ces processus d'accèsion à la propriété ou simplement à un logement. Nous avons distingué les quartiers lotis avant 1972, ce qui correspond au centre-ville, de ceux lotis entre 1972 et 1983 qui sont peu nombreux et localisés autour de l'université. La grande période de lotissement entre 1983, date de

4. Des investisseurs acquièrent plusieurs parcelles dans les quartiers non-lotis, confient, gratuitement ou non, les logements construits à des membres de leur famille, et peuvent ensuite se voir attribuer ces parcelles lors des opérations de régularisation. Ensuite, soit ils les vendent dans le marché formel, soit ils les mettent en valeur.

l'arrivée de Thomas Sankara au pouvoir, et 1990, période de mise en place de la décentralisation, est distinguée de la vague récente qui couvre les années 2000. Enfin, la distinction entre les quartiers non-lotés peu denses et ceux plus denses relève de l'âge de ces quartiers, leur ancienneté concourant à leur densification.

Ces conditions d'étalement urbain contraignent les choix résidentiels des habitants. Dans une ville dont la croissance démographique est marquée, depuis au moins les vingt dernières années, par des arrivées importantes de population, le peuplement urbain ne peut qu'être influencé par l'installation des migrants. Une sélection s'opère lors de leur arrivée en ville : les quartiers ne sont pas également accessibles pour les migrants. Ce filtre participe du processus de différenciation de l'espace urbain.

Migrations vers la ville et mobilités intra-urbaines : des modes d'accès différenciés à l'espace urbain

Le statut migratoire des résidents du logement est mesuré à partir de leur lieu de naissance. Il ne donne qu'un aperçu de la trajectoire résidentielle complète puisque les habitants peuvent avoir connu d'autres migrations entre leur lieu d'installation actuel et leur lieu de naissance.

La distribution en ville des personnes nées au Burkina Faso hors de Ouagadougou montre une localisation particulière de cette catégorie : plus de 45 % de cette population résident dans les quartiers non-lotés alors qu'elle représente 42 % de la population urbaine. L'accès de ces migrants à la ville se fait par la marge, là où l'environnement urbain est le moins bon, ce qui peut nuire à leur accès au travail et aux autres ressources urbaines (sanitaires, scolaires...). Marqués par les migrations internes, ces quartiers périphériques le sont aussi par la grande jeunesse de la population. Ainsi, aux marges de la ville, que celles-ci soient non-lotées ou lotées récemment, se joue une partie de la croissance et de l'étalement urbain.

La concentration des migrants internes dans les quartiers périphériques peut être mise en regard de la localisation des migrants internationaux, qui sont composés pour une très grande part de Burkinabè nés en Côte d'Ivoire. Les individus nés à l'étranger bénéficient de localisations plus contrastées : nombreux dans les quartiers proches de l'université (entre 15 et 26 % de la population de ces quartiers), ils semblent attirés par la proximité de ce service. Ils se retrouvent aussi dans des quartiers semi-périphériques et dans les quartiers qui suivent l'axe de la route de Bobo Dioulasso à l'ouest de la ville. Contrairement aux migrants internes, il n'y a pas de signe de relégation de cette population dans les périphéries.

Une dernière catégorie de mobilités observées sont les mobilités intra-urbaines, c'est-à-dire la localisation des individus nés à Ouagadougou dans un quartier autre

que celui où ils résident actuellement. Leur géographie est contrastée. Les quartiers du Nord de la ville sont assez nettement délaissés au profit de ceux du Sud, quel que soit le statut foncier de ces quartiers. Les choix de localisation résidentielle sont très marqués et peuvent traduire l'émergence de nouvelles disparités socio-spatiales. Ce déplacement des Ouagalais suppose, en effet, les moyens d'acquisition d'un nouveau logement ; cette mobilité intra-urbaine des Ouagalais de naissance, jeunes en majorité, traduit à la fois une volonté de décohabitation et une certaine ascension sociale. Le caractère attractif des quartiers du Sud de la ville tient à des opérations urbaines engagées par l'État dès la fin des années 1990 ; la construction du quartier Ouaga 2000, où sont progressivement délocalisés les ministères et autres administrations (jusque-là localisées en centre-ville) et où sont construites des résidences de haut standing, en est le premier acte. Les quartiers proches de Ouaga 2000 ont bénéficié d'opérations immobilières de la part de promoteurs privés, qui en ont fait des zones d'installation préférentielle pour les catégories les plus aisées. La phase actuelle d'extension de Ouaga 2000, de construction d'un nouvel hôpital, participe aussi de cette attractivité. Les populations les plus pauvres, qui s'installent plutôt dans les quartiers non-lotis, sont attirées par le caractère pourvoyeur en emploi de ces zones dans des secteurs tels que la construction ou les services aux personnes. À l'inverse, le nord de la ville n'a pas bénéficié d'opérations d'une telle envergure.

Ainsi, la lecture des positions dans la ville se complexifie. La dichotomie entre le centre et les périphéries persiste au sens où ces quartiers périphériques lotis ou non-lotis concentrent une population jeune, composée essentiellement de migrants internes. Parallèlement à ce premier schéma, les mobilités intra-urbaines révèlent l'attraction des quartiers méridionaux de la ville.

Le processus de différenciation spatiale n'est donc pas exclusif. Il convient de préciser les choix résidentiels selon des variables plus fines de la pratique urbaine, en particulier le mode d'occupation des logements et leur composition sociale.

UNE INSERTION RÉSIDENTIELLE CONTRASTÉE À L'ÉCHELLE DES LOGEMENTS

Les choix individuels des habitants pour se loger reflètent leurs contraintes socio-économiques, mais aussi la structuration et les dynamiques du territoire urbain (Bonvalet, Dureau, 2000). Dans ce cadre, le statut d'occupation du logement renvoie à un investissement dans la ville et peut exprimer aussi une situation d'insécurité. Quant à la composition sociale du logement, c'est-à-dire la manière dont les corésidents se regroupent, elle reflète une organisation familiale et sociale, mais aussi les formes de dépendance ou au contraire d'autonomie que prennent certains de leurs occupants.

Composition sociale et modes d'occupation des logements : des stratégies résidentielles diversifiées selon le statut migratoire

La composition sociale du logement est déterminée à partir des liens de parenté existant entre les résidents du logement et son *référént*. Elle permet de mettre en évidence les logements qui abritent le plus de dépendants, que ceux-ci soient des enfants, des personnes âgées ou des personnes hébergées. Quatre catégories ont été utilisées pour décrire la coresidence. Les logements à composition unipersonnelle sont occupés par une seule personne, le *référént-logement*. Les logements à composition nucléaire sont occupés par un couple avec ou sans enfant, ou par l'un des deux parents avec ses enfants. Ceux à composition élargie sont occupés soit par plusieurs générations, soit avec des collatéraux. Enfin, les logements à composition complexe abritent au moins une personne qui n'a aucun lien de parenté avec le *référént-logement*. Même si ces catégories introduisent un classement différent de celui des recensements, elles permettent de distinguer les logements qui abritent le plus de dépendants des autres. Par exemple, si les logements à composition nucléaire abritent au moins des enfants comme dépendants, les logements à composition élargie ont à supporter autant des enfants que des personnes âgées.

Tableau 1 : Types de coresidence selon les âges de lotissement et le type de quartiers

Composition de la coresidence	Quartiers lotis avant 1972	Quartiers lotis entre 1972 et 1983	Quartiers lotis entre 1983 et la fin des années 1990	Quartiers lotis depuis les années 2000	Quartiers non-lotis peu dense	Quartiers non-lotis denses	Total
Composition unipersonnelle	11,8%	19,5%	11,0%	12,7%	21,8%	25,1%	17,5%
Composition nucléaire	22,0%	17,7%	27,2%	40,5%	57,2%	46,0%	39,8%
Composition élargie	38,9%	39,8%	38,0%	37,2%	19,7%	25,0%	31,5%
Composition complexe	27,4%	23,0%	23,8%	9,6%	1,3%	3,9%	11,1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : Enquête « Ouaga 2009 ».

À l'échelle de la ville, les logements à composition nucléaire dominant, suivis de ceux à composition élargie. Mais des différences assez nettes apparaissent entre les quartiers. Globalement, plus les lotissements sont récents, plus l'on s'approche du profil urbain général. Les quartiers les plus anciennement lotis laissent apparaître une domination des compositions élargies. Il est possible de faire l'hypothèse que l'ancienneté de l'installation des résidents dans ces quartiers

participe d'une densification des logements, celle-ci étant privilégiée au vu des avantages de la localisation. La stabilité des corésidences les plus chargées se retrouve dans d'autres contextes urbains, comme à Bamako (Bertrand, 1999). L'accès plus facile aux ressources urbaines, en particulier à l'emploi, que suppose une localisation centrale, compense en quelque sorte la charge que représentent les dépendants. La même remarque peut être faite à propos des logements dont la composition est complexe bien qu'ils soient surtout des logements en location occupés par des migrants : se retrouve un schéma classique dans le mode de résidence des migrants, à savoir qu'ils se regroupent par affinité ou selon une origine commune, dans un logement en location lorsqu'ils ne disposent pas d'un réseau familial à même de les héberger.

Dans les quartiers non-lotis, au contraire, les logements dont la composition est nucléaire dominant, suivis des logements de type unipersonnel ; ce type de configuration traduit une arrivée récente de populations, ce qui est à mettre en lien avec les migrations internes évoquées précédemment ou avec des processus de décohabitation des jeunes adultes venant des quartiers centraux ou semi-périphériques. Toutefois, une différence apparaît entre les deux types de quartiers non-lotis : les logements dont la composition est élargie occupent une place légèrement plus importante lorsque ces quartiers présentent une densité du bâti plus élevée. La densité du bâti est associée à une implantation plus ancienne qui peut se traduire par une reconstitution progressive des structures familiales, et par la capacité des habitants à développer des logiques d'accueil.

Même si les logements dont la composition est nucléaire dominant à l'échelle de la ville, leur importance diminue au fur et à mesure que le peuplement des quartiers se stabilise : la dynamique du lotissement ainsi que les origines migratoires des référents-logement semblent aller dans le sens d'une densification de l'occupation des logements (Le Bris *et alii*, 1987). Celle-ci s'effectue autant par la cohabitation des générations dans le même logement pour les plus anciennement installés, que par la venue progressive de la famille proche et l'exercice de la fonction d'accueil pour ceux qui sont installés plus récemment.

Tableau 2 : Lieu de naissance du référent-logement selon la composition du logement

Composition du logement	Lieu de naissance du référent-logement			
	Ouagadougou	Burkina Faso hors Ouagadougou	À l'étranger hors Côte d'Ivoire	Côte d'Ivoire
Unipersonnelle	15,7%	16,9%	28,5%	26,4%
Nucléaire	39,9%	40,8%	30,3%	38,2%
Élargie	32,5%	31,3%	26,8%	27,0%
Complexe	12,0%	11,0%	14,4%	8,4%
Total	100%	100%	100%	100%

Source : Enquête « Ouaga 2009 ».

Quant aux migrants internationaux qui bénéficient d'une localisation urbaine assez centrale, comme nous l'avons vu précédemment, ils sont plus nombreux que les précédents dans les logements dont la composition est unipersonnelle ou complexe. Ces deux modes de coresidence reflètent une migration relativement récente, et reposent moins que les précédents sur un réseau familial et social.

Cependant, la stabilisation du peuplement urbain dépend aussi de la façon dont les individus occupent leur logement, c'est-à-dire du statut d'occupation. Cet autre indicateur permet de préciser les choix résidentiels, de même que les contraintes qui peuvent peser sur ces choix.

Ouagadougou est avant tout une ville de propriétaires, puisque ceux-ci représentent 71,3 % des logements pour l'ensemble de l'espace urbain ; cependant, la moitié d'entre eux n'ont qu'une reconnaissance coutumière de leur propriété⁵, se trouvant ainsi relégués à une situation d'insécurité résidentielle. Les logements en location n'interviennent que pour 11,1 % alors que ceux qui sont prêtés gratuitement représentent 16,5 % des logements. Hormis cette importance des propriétaires, qui est une caractéristique partagée par nombre de villes ouest-africaines et surtout latino-américaines, le prêt gratuit de logement apparaît comme une pratique courante dans la ville de Ouagadougou au détriment du statut locatif. Comparativement à Bamako, Ouagadougou présente un profil particulier sur ce dernier point. Alors que dans la capitale malienne, la location et la propriété se situent à des niveaux proches dans les années 1990, ne laissant qu'une place marginale au prêt gratuit de logement, (Bertrand, 1998 ; Rondeau, Gingras, Konaté, Marcoux, 1996), la propriété domine largement à Ouagadougou, sans être toujours reconnue, avec un secteur locatif faible.

Dans l'ensemble des quartiers lotis avant la fin des années 1990, la location supplante le prêt gratuit de logement, alors que ce dernier se place au deuxième rang derrière la propriété dans les quartiers lotis au cours des années 2000, ainsi que dans l'ensemble des quartiers non-lotis. Apparaît un lien entre l'âge du lotissement et le développement de son offre locative. De même que ce qui a pu être observé à Bamako dans les années 1990, « le pourcentage des ménages locataires diminue du centre aux périphéries » (Bertrand, 2000), mais la dynamique de la location ne s'observe pas à Ouagadougou vers les extensions récentes ou les quartiers irréguliers.

Situés au centre ou en semi-périphérie, les logements en location sont occupés pour quasiment la moitié d'entre eux par des personnes nées à l'étranger (hors Côte d'Ivoire) ; ceux qui sont nés en Côte d'Ivoire sont également logés en location, pour 19,8 % d'entre eux, comparativement aux autres catégories. Ce mode d'insertion des migrants internationaux traduit deux éléments ;

5. Ces propriétaires ont obtenu de la famille autochtone exerçant la fonction de chef de village ou de chef de terre le droit de s'installer moyennant le versement d'une somme variable selon le quartier.

contrairement aux Ouagalais ou aux migrants internes, ils ne disposent pas des réseaux familiaux et sociaux qui permettent à ces derniers d'accéder à un logement gratuit.

Du centre vers la semi-périphérie, le parc locatif se diffuse très lentement au détriment du prêt gratuit de logement. Ce gradient du statut d'occupation des logements suit la même logique que celui de la répartition des migrants : les migrants internationaux se localisent dans les parties centrales et leur importance diminue au profit des migrants internes lorsque l'on s'éloigne vers la périphérie.

Tableau 3 : Lieu de naissance du référent – logement selon le statut d'occupation du logement

Statut d'occupation du logement	Lieu de naissance du référent-logement			
	Ouagadougou	Burkina Faso hors Ouagadougou	À l'étranger hors Côte d'Ivoire	Côte d'Ivoire
En propriété	74,2%	73,3%	37,7%	55,5%
En location	6,6%	9,5%	48,2%	19,8%
En prêt gratuit	18,3%	16,1%	12,8%	19,4%
En copropriété	0,5%	0,3%	0%	0%
En colocation	0%	0,3%	1,0%	0,6%
En location-vente	0,4%	0,1%	0,3%	0%
Autre	0%	0,5%	0%	4,7%
Total	100%	100%	100%	100%

Source : Enquête « Ouaga 2009 ».

La propriété se maintient par contre à un niveau élevé dans l'ensemble de la ville ; toutefois, elle n'a pas les mêmes significations, en termes de sécurité résidentielle, dans les quartiers lotis et dans les quartiers non-lotis. Les propriétaires nés au Burkina Faso (hors Ouagadougou) sont nombreux dans les quartiers non-lotis denses (41,6 % des propriétaires de cette catégorie y résident) ainsi que dans les quartiers lotis récemment. Leur profil est relativement proche de celui des Ouagalais, même si ces derniers sont plus nombreux dans les quartiers anciennement lotis (30 % des propriétaires nés à Ouagadougou résident dans les quartiers lotis avant la fin des années 1990). Ainsi, les migrants internes, et de façon plus réduite les personnes nées à Ouagadougou, apparaissent-ils concernés par l'insécurité résidentielle ou par la difficulté d'accéder à la propriété. Certes, l'installation dans un quartier non-loti constitue le moyen d'accès au logement le moins coûteux ; mais, comme nous l'avons signalé précédemment, ce type d'installation témoigne de l'aspiration partagée à la propriété foncière.

Ainsi combinées, les variables du statut d'occupation des logements, de leur localisation et du statut migratoire de leurs référents montrent comment se différencient l'espace urbain et les logiques d'installation de ses habitants. Malgré le caractère précaire de la propriété dans les quartiers non-lotis, celle-ci

peut être vue comme une stratégie d'installation durable en ville eu égard à l'anticipation faite sur la procédure du lotissement. Inversement, malgré sa localisation centrale qui procure nombre d'avantages aux résidents, la location traduit une forme transitoire d'installation dans l'espace urbain.

Accès au logement et réseaux sociaux et familiaux : entre aide et dépendance

Par rapport à la propriété ou à la location, le prêt gratuit de logement témoigne à la fois d'une certaine insécurité résidentielle (le propriétaire peut reprendre son logement dès qu'il le souhaite), ainsi que d'une forme provisoire de résidence. Cependant, cette manière de se loger suppose que le bénéficiaire dispose de l'aide d'un réseau familial ou social (entendu ici comme ne reposant pas sur des liens de parenté). Les logements confiés en prêt gratuit se localisent à la fois dans les quartiers lotis récemment et dans les quartiers non-lotis ; cette dernière situation renvoie aux conditions de mise en place des quartiers lotis. Comme nous l'avons déjà signalé, pour qu'un logement soit recensé et intégré au processus de lotissement, il faut qu'il soit occupé ; aussi, certains propriétaires – ou investisseurs – préfèrent-ils rester dans leur logement de base, et prêter celui qu'ils construisent en secteur non-loti à un tiers, jusqu'à ce qu'il soit recensé.

Le prêt gratuit concerne surtout des individus nés à Ouagadougou, des migrants internes et des migrants nés en Côte d'Ivoire ; ceux-ci ont en commun de disposer d'un réseau familial ou social qui leur donne accès au logement. Plus de 30 % des logements prêtés le sont en effet par les frères ou les sœurs du bénéficiaire, suivis des oncles / tantes puis de liens de parenté plus lointains. Ainsi les mécanismes du prêt de logement sont-ils déterminés par l'entourage proche de l'occupant, ce qui confère une relative sécurité à ce dernier.

Cependant, il n'en reste pas moins que le prêt gratuit est à considérer comme une situation précaire de logement pour celui qui en bénéficie, car il crée une relation de dépendance entre le propriétaire non occupant et l'hébergé à titre gratuit. Alors que ce dernier est généralement considéré comme un individu qui n'a pas la possibilité d'accéder à un logement de façon autonome, il peut aussi être contraint de mettre de côté ses propres stratégies résidentielles. Une enquête qualitative auprès d'une dizaine de référents-logement en prêt gratuit a été réalisée dans les quartiers lotis de l'est de Ouagadougou ; même si elle n'est représentative ni de l'ensemble des formes du prêt gratuit, ni de la totalité de l'espace, elle a permis de mettre en évidence deux configurations de ce type d'usage, qui reposent sur la possibilité ou non pour le bénéficiaire d'accéder à un logement et sur la dépendance qui le lie au propriétaire.

H. habite avec son épouse, ses enfants et ses neveux et nièces orphelins dans la maison de son frère aîné située dans le quartier de Nioko I. Celui-ci vit en France depuis plusieurs années. Lors de l'opération de lotissement de ce quartier,

il a donné de l'argent à leur mère pour qu'elle achète une parcelle. Au décès de la mère, le conseil de famille a rendu la parcelle au grand frère de H. Celui-ci a envoyé à H. la somme nécessaire à la construction d'une maison où vivent H et sa famille. Seul membre de la fratrie à résider à Ouagadougou, H. s'occupe de la redistribution au village des envois de fonds effectués par son frère. H. et son épouse travaillent tous les deux dans l'enseignement privé. Leur situation économique ne les oblige pas à être logés gratuitement.

« C'est l'union de la famille qui fait cela. Quand je suis là, lui [son frère], il est moralement satisfait de me prêter cette maison ; et moi, je me sens protégé par mon grand frère. Donc y'a une interdépendance. Mais d'un côté, moi je suis économiquement dépendant d'eux, et eux de l'autre côté, c'est moralement simple, c'est l'esprit de fraternité. » (5 septembre 2008, Nioko I).

Nécessité de s'occuper des membres de la famille et position de cadet sont étroitement liées à l'occupation du logement. En l'absence des parents, ses grands frères lui ont confié la charge de la famille résidant à Ouagadougou (les neveux orphelins) ou au village : bénéficiaire d'un logement gratuit constitue pour lui un allègement partiel de cette charge par rapport à sa situation économique. Le contrat moral entre les frères, sous-tendu par les règles de parenté, crée une relation de dépendance qui empêche H. d'accéder à l'autonomie résidentielle.

Le lien de parenté, et surtout le rapport aîné / cadet, est fondamental ici dans la compréhension du prêt gratuit. Alors que les bénéficiaires sont dans des situations économiques variées, qui pourraient leur permettre d'accéder à leur propre logement, l'obligation morale les contraint à s'installer selon ce mode provisoire de logement. La dépendance économique, toujours présente, est supplantée par une dépendance morale.

La situation de ceux qui bénéficient d'un logement prêté par un propriétaire qui n'est pas un parent est assez différente. La dépendance économique est plus forte. Migrant interne arrivé à Ouagadougou depuis une dizaine d'années, M. a d'abord habité dans la cour familiale. Puis, il a obtenu la gestion d'un kiosque⁶ et au fil du temps, il a commencé à passer la nuit dans le kiosque. Comme celui-ci ne fonctionnait pas, il a dû fermer. À ce moment-là, le frère du propriétaire du kiosque lui a prêté une chambre gratuitement dans la cour attenante. Depuis la fermeture du kiosque, M. multiplie les petits emplois... Sa situation économique ne lui permet pas d'accéder à un logement, y compris dans un quartier non-loti. Le propriétaire du logement ne lui a pas donné d'échéance ni de conditions particulières pour bénéficier de ce logement. Alors qu'il aurait la possibilité de rejoindre la cour de sa famille, M. préfère rester dans ce logement où il se trouve plus indépendant. La possibilité offerte à M. de se loger gratuitement en vertu d'une relation amicale lui permet d'échapper aux contraintes de la cohabitation avec l'entourage familial.

6. Un kiosque est un lieu où l'on fait de la petite restauration (café, thé, pain, omelette).

Ainsi, le prêt gratuit, du moins dans les quartiers lotis, recouvre des situations assez différentes les unes des autres, mais dont le point commun reste la dépendance. Celle-ci enferme l'individu dans un système d'obligations, et peut le bloquer dans la réalisation de ses propres stratégies, tout en lui rendant momentanément service. Par ailleurs, les personnes logées ainsi gratuitement se retrouvent dans des logements qui ne correspondent pas forcément à leur situation économique actuelle, même lorsqu'il ne s'agit que d'une chambre, et ils évitent la relégation aux marges de la ville.

Si le fait d'être logé gratuitement suppose de bénéficier d'un réseau familial ou social, l'accès au logement des migrants internationaux, nouveaux arrivants, peut être facilité par la connaissance de résidents pouvant leur apporter un soutien. Les personnes nées en Côte d'Ivoire ont ceci en commun que leurs parents eux-mêmes avaient quitté le Burkina Faso pour s'installer en Côte d'Ivoire et qu'il s'agit pour elles de « migration de retour » : elles représentent 6,6 % de la population totale de Ouagadougou en 2009.

Comparativement aux autres catégories, ces natifs de Côte d'Ivoire occupent une situation intermédiaire en matière de logement ; contrairement aux autres migrants internationaux, ils occupent des logements prêtés gratuitement dans une proportion quasi-équivalente à celle des logements en location (cf. tableau 3) : prêt de logement et locatif réunissent chacun environ 20 % des personnes nées en Côte d'Ivoire. La majorité d'entre eux se retrouve pourtant propriétaire dans les quartiers lotis récemment ou dans les quartiers non-lotis denses. Les conditions du retour au Burkina Faso et la présence ou non d'un réseau familial dans la ville sont parties prenantes de ces différences d'installation.

Sans revenir ici sur les particularités de cette migration (Bredeloup, 2003 ; Zongo, 2003), nous nous centrerons sur les conditions de leur installation à Ouagadougou. Une enquête qualitative auprès de 92 individus nés en Côte d'Ivoire et revenus au Burkina Faso entre la fin des années 1980 et 2009 a été réalisée.

Population jeune, ces migrants arrivent généralement à Ouagadougou sans leurs parents : certains directement, d'autres après des épisodes résidentiels dans d'autres villes du pays. Rares sont ceux qui n'ont aucun membre de leur famille à Ouagadougou. Pourtant, dans bien des cas, ces liens ne suffisent pas pour s'installer.

« Lorsque je devais arriver ici, là aussi c'est une histoire. Lorsque je devais arriver, le père a appelé quelqu'un de ses amis, un cousin qui est directeur d'école à Pissy. Il lui avait dit que j'allais arriver, qu'il n'y avait pas de problème. Quand je suis arrivé, je suis allé le voir. Tout d'abord il m'a demandé si j'avais de l'argent sur moi, de lui remettre parce que Ouagadougou c'est difficile... Et quand je lui ai dit que mon père m'a remis juste le transport, il m'a fait comprendre qu'il n'avait pas de logement pour moi. Donc j'ai appelé tous les oncles, j'ai frappé à toutes les portes ici, j'ai pas eu quelqu'un. J'étais obligé de cohabiter avec des gens. Avec B. S. que j'ai connu depuis Adzopé [ville de Côte d'Ivoire], qui était déjà ici avant moi. Il est présentement au campus. Y'a mon oncle H. B. dans le temps, je l'ai appelé, je lui ai expliqué la situation, il m'a dit que chez lui

il n'y avait pas de logement. J'ai cherché à le rencontrer, il a refusé, il travaille dans un ministère ici ». (A., Ouagadougou).

Les parcours du type de celui de A. sont nombreux : qu'ils arrivent pour étudier à l'université ou pour exercer leur métier, ces jeunes migrants se retrouvent souvent livrés à eux-mêmes. Ils sont dans l'incapacité de mobiliser leur réseau familial présent à Ouagadougou, qu'ils ne connaissent pas directement dans bien des cas. Avec le temps, les liens entre les parents en Côte d'Ivoire et la famille restée au Burkina Faso se sont distendus. Or, dans un contexte de difficultés économiques croissantes, auquel s'ajoute un ressentiment envers une population qui a migré depuis longtemps en Côte d'Ivoire sans forcément soutenir ceux qui sont restés, rares sont ceux qui acceptent d'accueillir ces nouveaux arrivants. En l'absence de soutien familial, ceux-ci se tournent vers d'autres types de liens et de solidarité, et notamment vers les liens constitués en migration. L'expérience migratoire, « l'origine ivoirienne » commune, constitue la base du lien qui permet d'accéder au logement et à l'emploi.

Si l'on met cet exemple en regard des logés à titre gratuit décrits précédemment, la différence la plus importante est que les uns bénéficient d'un réseau familial auquel les autres n'ont pas accès. Ici, le réseau social d'entraide offre la possibilité d'accéder à un logement à moindre coût, selon le principe de partage des charges. Alors que ces jeunes migrants de retour de Côte d'Ivoire connaissent une situation économique légèrement meilleure que les natifs de Ouagadougou ou que les migrants internes, ils sont pourtant plus nombreux en logement locatif, dont ils peuvent éventuellement partager le coût.

Se combinant à la variable migratoire, le type de réseau social auquel l'individu a accès influence largement les formes de l'installation en ville. Lorsque l'entraide se fonde sur des liens familiaux proches, elle crée un système de dépendance et d'obligations fortes, mais offre la possibilité d'accéder à la gratuité du logement. Lorsque les liens sont amicaux ou fondés sur un passé migratoire commun, l'entraide permet d'accéder à un logement marchand et d'en partager les charges.

CONCLUSION

Dans un contexte de croissance urbaine forte, nourrie en grande partie par les migrations internes et internationales depuis les 20 dernières années, la question du logement et de sa localisation dans l'espace urbain constitue un enjeu fondamental pour les habitants de Ouagadougou. Les choix résidentiels ont été analysés ici, à partir de quatre variables : les âges des quartiers et la distinction entre les quartiers lotis et les quartiers non-lotis, la composition de la corésidence des logements, et leur statut d'occupation. Ces trois variables ont été observées à l'aune des migrations et des mobilités intra-urbaines des référents-logement. Cette approche a permis de mettre l'accent sur les conditions de logement ainsi

que sur les modes d'insertion en ville de la population par le logement. Une autre mesure possible de la différenciation résidentielle, permise aussi par cette enquête, serait de se centrer sur les caractéristiques socio-économiques des habitants, leur trajectoire migratoire ou même leurs pratiques urbaines. En se centrant sur les choix résidentiels, et les conditions du logement, l'objectif a été de montrer comment cette simple lecture met en évidence les logiques de différenciation de l'espace urbain, dans un contexte de croissance forte.

À l'échelle de l'ensemble du territoire ouagalais, la distinction classique entre centre et périphéries ne recouvre pas mieux qu'ailleurs celle des quartiers lotis et des quartiers non-lotis. Elle ne joue dans l'analyse que si l'on s'attache à la localisation des migrants, internes et internationaux, et à celle des locataires. Alors que les migrants internes sont relégués dans les quartiers périphériques, les migrants internationaux occupent une position plus centrale, surtout dans des logements en location. Cette relégation aux marges de la ville peut être mise en relation avec l'efficacité des réseaux sociaux et familiaux dont les uns et les autres disposent à l'intérieur comme à l'extérieur de l'espace urbain. La location apparaît, quant à elle, comme un mode d'occupation privilégié pour ceux qui ne peuvent bénéficier de l'entraide familiale.

Cependant, cette relégation des migrants internes dans les quartiers périphériques, plus spécifiquement dans les quartiers non-lotis, est à nuancer. Ces quartiers ne sont pas réservés aux migrants, et nombre de Ouagalais de naissance choisissent de s'y installer à la suite d'une mobilité intra-urbaine qui les mène vers ces zones depuis les quartiers centraux. Les procédures de régularisation des quartiers non-lotis sont à l'origine d'une partie de ces flux : dans un contexte où l'offre immobilière est réduite et coûteuse, la « voie des non-lotis » constitue un moyen privilégié d'accéder à la sécurité foncière.

Ainsi, les périphéries urbaines ne peuvent être envisagées uniquement comme des espaces de relégation ; en témoignent les mobilités intra-urbaines qui s'orientent du Nord vers le Sud de la ville, le caractère attractif du Sud étant indépendant du type de quartier. Le statut foncier des quartiers ne constitue pas un critère pour juger de leur attractivité. La proximité d'un espace périphérique par rapport à un quartier dynamique peut avoir un effet attractif sur celui-ci : s'y installent ceux qui n'ont pas accès aux zones en expansion, espérant se rapprocher d'un pôle d'emploi possible.

Les dynamiques migratoires et résidentielles à l'œuvre à Ouagadougou montrent donc la complexification relative de son espace et nuancent une lecture binaire des oppositions centre / périphérie ou loti / non loti. Ces trajectoires dessinées par les habitants n'expriment pas du désordre, mais relèvent de choix. Elles soulignent les inégalités qui pourraient s'accroître dans le futur de l'agglomération : inégalité entre qui se voit attribuer une parcelle et qui se trouve contraint de se réinstaller dans un quartier non loti toujours plus

éloigné ; inégalité de destination entre des mobilités intra-urbaines qui profitent de l'attractivité de certains quartiers et des migrations internes qui n'ont d'autres débouchés que les quartiers non-lotés ; inégalités entre ces migrants de retour de Côte d'Ivoire qui bénéficient d'un logement gratuit et ceux qui, ne disposant d'aucun réseau familial, s'installent en location.

Les dynamiques actuelles de Ouagadougou amènent à suivre l'émergence d'un processus de ségrégation résidentielle et de ses impacts sur les acteurs de l'étalement urbain.

BIBLIOGRAPHIE

- Bertrand M., 2000, « Mouvement résidentiel à Bamako : mobilité structurée, circulation fragmentée dans l'espace urbain » in Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (dir.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, pp. 155-163.
- Bertrand M., 1999, « Bamako (Mali) : habitat de cour et mobilités résidentielles », *Espace, Populations, Sociétés*, n°1, pp. 119-138.
- Bertrand M., 1998, « Marchés fonciers en transition : le cas de Bamako (Mali) », *Annales de Géographie*, 107 (602), pp. 381-409.
- Bonvalet C., Dureau F., 2000, « Les modes d'habiter : des choix sous contraintes », in Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (dir.), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, pp. 131-153
- Boyer F., Delaunay D. (coord.), 2009, *Ouaga 2009, Peuplement de Ouagadougou et développement urbain*, Rapport provisoire, 250 p.
- Bredeloup S., 2003, « La Côte d'Ivoire ou l'étrange destin de l'étranger », *Revue européenne des migrations internationales*, n° 2, vol. 19, <http://remi.revues.org/index461.html>
- Durand-Lasserre A., 1988, « Le logement des pauvres dans les villes du Tiers-Monde. Crise actuelle et réponses », n° 116, vol. xxix, *Revue Tiers Monde*, pp. 1195-1214
- Dureau F., Lévy J.-P. (dir.), 2002, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, 411 p.
- Hien P. C., Compaoré M. (dir), 2006, *Histoire de Ouagadougou des origines à nos jours*, Ouagadougou, DIST (CNRST), 373 p.
- Jaglin S., Le Bris E., Marie A., Osmont A., Ouattara A., Ouedraogo J. P., Piron M., Poussi M., Sanou B., 1992, *Les enjeux des extensions urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso) 1984-1990*, Compte-rendu de fin d'étude d'une recherche financée par le ministère de la Recherche et de la technologie, 228 p.
- Le Bris E., Massiah G., 1996, « Des villes aux mégapoles » in Paquot T. (dir.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète*, éditions Complexe, pp. 29-43.
- Le Bris E., Marie A., Osmont A., Sinou A., 1987, *Famille et résidence dans les villes africaines. Dakar, Bamako, Saint Louis, Lomé*, L'Harmattan, 268 p.
- Rondeau C., Gingras L., Konaté K. M., Marcoux R., 1996, « Propriétaires ou hébergés ? À propos des difficultés à saisir le statut résidentiel à Bamako », *Canadian Journal of African Studies*, 30 (3), pp. 409-423.
- Zongo M., 2003, « La diaspora burkinabè en Côte d'Ivoire : trajectoire historique, recomposition des dynamiques migratoires et rapport avec le pays d'origine », *Revue africaine de sociologie*, vol. 7, n° 2, http://www.codesria.org/French/publications/asr_content/asr7_2_03.htm

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

MOBILITÉS, SÉGRÉGATIONS RÉSIDENTIELLES ET BONUS DÉMOGRAPHIQUE DANS LA ZONE MÉTROPOLITAINE DE SANTIAGO DU CHILI*

Daniel Delaunay**

La prospérité économique de Santiago du Chili, une des capitales les plus ségréguées du continent, en fait un cas d'école pour l'étude des relations entre les inégalités, la ségrégation résidentielle, les mobilités territoriale et sociale. Le questionnement de l'étude est d'abord démographique, en cela qu'il se focalise, sur trois temporalités des pratiques ségréguatives et de mobilité exprimées par l'âge des individus : le cycle de vie, les histoires générationnelles et une trajectoire urbaine infléchie par le bonus démographique. Pour y parvenir, l'analyse statistique de la ségrégation porte sur toute la population, selon les catégories socioprofessionnelles, incluant des groupes d'inactifs, lesquels contribuent aussi à la fabrique urbaine. L'accent est mis sur la dynamique de leurs pratiques entre 1992 et 2002, dans un contexte de recul historique de la pauvreté et de modification profonde de l'emploi métropolitain. Le rendu des résultats insiste sur les ressorts démo-économiques de la ségrégation et en particulier la contribution des mobilités.

Mots clés : Santiago du Chili, mobilités, ségrégations résidentielles, bonus démographique.

Dans les très grandes villes, tout particulièrement, s'est formée une relation triangulaire entre les inégalités, la ségrégation résidentielle et les mobilités. La

*. Une bonne partie des analyses statistiques présentées ont été réalisées au CELADE (Cepal) lors d'un accueil de trois mois en 2006, assorti de la mise à disposition des micro-données censitaires. Que son directeur de l'époque Dick Jaspers et son collègue Jorge Rodriguez soient remerciés de leur accueil. Ce travail est poursuivi dans le cadre du projet METAL (Métropoles d'Amérique latine dans la mondialisation) financé par l'ANR.

** Institut de Recherche pour le Développement (IRD), UMR 201 « Développement et sociétés », Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne – IRD.

ghettoïsation et l'éloignement des personnes modestes ou des minorités, à laquelle contribuent les déplacements résidentiels, ont à leur tour des conséquences tangibles sur leur accès à l'emploi, à la ville et ses aménités. Dès lors, leur déficit de mobilité devient une des composantes urbaines de leur vulnérabilité, voire de leur pauvreté ; il contribue à la reproduction de leur condition de citoyens exclus. C'est à partir de ce constat qu'a émergé l'injonction à la mobilité, « une valeur montante des sociétés urbaines » (Bacqué, Fol, 2007). Cet engrenage de causalités touche des minorités défavorisées, définies par la race, le statut migratoire ou des déficits socio-économiques divers. À l'opposé, il motive les classes aisées dès lors en mesure de construire des infrastructures de transport adaptées, des ensembles résidentiels sécurisés, contribuant à l'étalement de la ville et surtout à son fractionnement spatial.

Pour ces questions, Santiago du Chili est une capitale emblématique. Une croissance économique vigoureuse de plus de trois décennies a divisé la pauvreté par trois, multiplié le revenu par cinq et offert des opportunités inédites d'ascension sociale. Conjointement, une politique soutenue de logement social a facilité l'accession des classes populaires à la propriété, mais en les installant durablement dans des quartiers excentrés, au prix de déplacements quotidiens coûteux et discriminants. Pionnière du libéralisme économique des années 1980, Santiago serait une des capitales d'Amérique latine les plus ségréguées. En cela, elle apparaît donc comme un laboratoire de l'étude des interrelations entre les inégalités, les mobilités et les polarisations socio-économiques du territoire urbain, l'objet de ce travail.

Celui-ci est entrepris avec de nouvelles mesures censitaires des navettes entre le domicile et le travail, qui complètent les estimations habituelles de la migration et de la mobilité résidentielle dont on peut suivre l'évolution durant les années 1990. Armée de cette information cruciale, l'analyse prend, à la suite d'autres auteurs, le contre-pied de la théorie de la ville duale mondialisée qui se focalise sur les extrêmes de l'échelle socio-économique. Le rôle des classes moyennes dans la formation ou la reproduction des polarités sociales de l'espace est retrouvé en s'attachant à décrire leur diversification durant cette décennie. Les catégories socioprofessionnelles sont, à cette fin, retenues comme marqueurs de l'évolution des pratiques ségréguatives ; en prenant soin toutefois d'inclure les états d'inactivité, ce qui est rarement fait. Les inactifs, les femmes au foyer, les étudiants habitent aussi la ville ; plus que d'autres parfois, ce sont des personnes potentiellement vulnérables et exposées au risque d'exclusion urbaine.

Enfin et surtout, l'étude reconsidère la dimension démographique des dynamiques ségréguatives. À l'échelle individuelle de l'analyse qui est proposée, cela conduit à prendre en compte le cycle de vie et le bilan migratoire des générations. Cela se justifie d'abord parce que la position dans le cycle de vie est un élément structurant de la différenciation de l'espace urbain (Brun,

1981) et que l'analyse socio-économique ne peut ignorer l'ample variation des mobilités avec l'âge. En second lieu, à l'échelle de la ville, la démographie réintroduit certains éléments structurels des transitions vitale et migratoire qui ont contribué à l'urbanisation et à l'étalement urbain. Elles ont généré un bonus démographique qui, adossé à un effort éducatif massif, contribue à l'évolution de l'emploi et à la mobilité sociale de certains segments de la population.

SÉGRÉGATIONS RÉSIDENTIELLES, INÉGALITÉS ET MOBILITÉS

Le Chili se distingue par un PIB par tête parmi les plus élevés du continent et un des plus inégalement réparti (World Bank, 2004). Selon une étude comparative, Santiago se qualifierait en tête des indices de ségrégation du continent (Rodríguez, Arriagada, 2004). Dès lors, toute définition de la pauvreté est mise en débat par trois décennies d'une croissance de 7 % par an, qui a permis un recul de la pauvreté de 38,6 % en 1990 à 18,7 % en 2003 (pour se caler sur la période étudiée), puis à 13,7 % en 2006. Dans la zone métropolitaine, les proportions de pauvres sont de 33 % (1990), 13,1 % (2003), 10,6 % (2006). À cette dernière date, les indigents ne sont que 2,8 % de la population (Mideplan, 2007). Cette impulsion économique est présentée par les auteurs comme le principal moteur des dynamiques résidentielle et immobilière (Figueroa, De Mattos, Ducci, Rodríguez, Yáñez Warner, 2004). L'enrichissement serait ségrégatif en cela que l'ascension des classes moyennes s'exprimerait dans le changement de logement et de quartier, les marqueurs prédominants du statut social. Un revenu multiplié par cinq en 25 ans alimente cet investissement immobilier et symbolique, garant de l'entre-soi dans des résidences fermées, une scolarisation privée, une motorisation autonome. De fait, la mobilité sociale est avérée pour les 9 premiers déciles de la population, mais elle pourrait s'inverser pour 50 % de la population urbaine si elle était confrontée à des accidents de santé ou d'emploi.

La ségrégation résidentielle fut aussi une construction politique qui débuta par l'interdiction des occupations illégales de terrain par l'État militaire de 1973. Elle fut suivie par une action volontaire de résorption de l'habitat spontané, elle-même adossée à la réforme municipale du Grand Santiago qui retraça les limites des communes et en créa de nouvelles. L'opération de « chirurgie urbaine » consista en un déplacement massif des occupants de l'habitat précaire (près de 150 000 personnes, soit l'équivalent de capitales régionales de l'époque) qui vivaient et travaillaient dans le cône nord-oriental de l'agglomération, où habitent les populations aux plus hauts revenus, vers les périphéries méridionales ou occidentales (Paquette, 2002). La création de communes, obligées d'accueillir les *poblaciones*¹ et dépourvues des activités

1. Expression chilienne faisant référence aux couches les plus pauvres de la population.

économiques génératrices de ressources fiscales, mit en place les conditions de la reproduction des ségrégations des plus pauvres. Celles-ci ont été renforcées par les politiques sociales focalisées sur le logement, en accession à la propriété, dans des périphéries bénéficiant d'une valeur foncière plus abordable. Ces lotissements fonctionnent désormais comme des trappes résidentielles pour les bénéficiaires mal armés pour en sortir car le marché locatif est exsangue. Conjointement, l'augmentation du prix du foncier a dépassé celle du niveau de vie et de manière plus radicale dans les communes pauvres (Arriagada, 2003).

En dépit de leur étendue et de leur qualité, les études peinent à dégager des conclusions convaincantes sur les liens entre les mobilités et les ségrégations, en particulier pour les pauvres. Une des raisons est la difficulté d'établir la preuve statistique car les lignes bougent peu et de concert : durant la période encadrée par les deux recensements de 1992 et 2002, les inégalités de revenu diminuent très nettement dans la zone métropolitaine, tout comme la ségrégation et la mobilité résidentielle. Les outils statistiques retenus n'aident pas non plus. La ségrégation socio-économique, contrairement à celle de minorités raciales ou ethniques, repose sur le choix de classes dichotomiques d'appartenance à telle strate de revenu (les déciles de la distribution) ou, quand cette information n'existe pas comme au Chili, tout autre proxy du niveau social. Au-delà du débat sur la pertinence des nombreux indices, on doit se demander si la mesure retenue dans la majorité des études chiliennes – le niveau d'éducation du chef de ménage associé à des mesures du confort du logement – sert un bon diagnostic. D'emblée, elle a deux défauts. D'une part, l'indice écarte les trois quarts de la population : c'est une mesure collective du ménage qui gomme ses disparités internes, dont celles liées à l'hébergement et à l'activité domestique féminine. Mais surtout elle occulte la diversité démographique des habitants, celle de l'âge et des générations. Certaines conclusions sont déduites de classes d'âges choisies (Rodríguez, 2007) ce qui réduit encore le champ de l'analyse. Il est hautement contestable d'éliminer une composante démographique qui contribue tout autant aux dynamiques spatiales que l'économie ; ne serait-ce que du fait de la « seconde révolution démographique » (Lesthaeghe, 1995), des dimensions spatiales du vieillissement (Ghékière, 1998) ou encore des variations de la mobilité, du patrimoine au cours du cycle de vie. Une des préoccupations de ce travail est de réintroduire cette dimension qui est décisive dans un contexte de transition démographique.

Sur un plan plus théorique, l'hypothèse qui sous-tend la mesure utilisée de la ségrégation suppose une interaction « de miroir » entre les inégalités de revenu et / ou sociales et les polarités spatiales. C'est une relation difficile à établir (Scheitengart, 2001) et dont les vérifications empiriques sont de fait réductrices. Les catégories et les indices sont choisis parmi un éventail très large de possibles, de même que sont ignorées d'autres dimensions de

l'iniquité spatiale, tel l'accès aux infrastructures, à l'emploi et aux services urbains (Jiron, 2007). Un temps, la mondialisation a été mise à contribution pour analyser la ségrégation à l'aide du concept de ville duale. En devenant mondiale, une ville favoriserait les extrêmes de la distribution économique, entre un premier secteur des emplois stables et bien rémunérés et un second du travail informel et précaire (Castells, 2001). Seulement, les vérifications empiriques infirment cette hypothèse, soulignant la confusion entretenue entre les inégalités et la polarisation (Hamnet, 2003). À la suite de cette critique, Preteceille a clairement montré que les comportements ségrégatifs variaient selon les catégories socioprofessionnelles (Preteceille, 2003, 2006) et que les classes moyennes, loin de s'effacer, s'étendaient et se complexifiaient. Cette approche est analytiquement plus intéressante pour au moins deux raisons. Plutôt que de restreindre l'analyse aux extrêmes des distributions, tous les comportements ségrégatifs et migratoires sont examinés, notamment ceux des classes moyennes qui contribuent à la dynamique urbaine. Surtout, leurs pratiques sont resituées dans le contexte de l'évolution de l'emploi et du rapport au travail, sa précarité, qui lui-même évolue avec la mondialisation des capitales latino-américaines (Rodríguez, Winchester, 2001 ; Gatica, 2004 ; Mattos, Ducci, Rodríguez, Yañez, 2004 ; Parnreiter, 2005 ; Hidalgo, Borsdorf, Sánchez, 2007). Mattos et ses collègues reprennent cette hypothèse de manière bien documentée, mais hélas en écartant la contribution des mobilités résidentielles et quotidiennes et en ne considérant que les actifs, soit *grosso modo* la moitié de la population de la zone métropolitaine (Mattos, Riffo, Salas, Yañez, 2007).

À partir de ces acquis, l'analyse proposée réexamine les données individuelles des recensements pour la zone métropolitaine en 1992 et en 2002, avec pour objectif de réintroduire la composante démographique des changements de la mobilité et de la ségrégation. Ce choix heuristique se justifie par l'incontestable contribution des migrations et de la transition démographique à la dynamique des catégories socioprofessionnelles et du peuplement de la ville. La zone métropolitaine bénéficie d'un bonus démographique (Bloom, Canning, Sevilla, 2003) très favorable à son économie, portée par une valorisation soutenue du capital humain. De fait, l'âge et l'éducation émergent des statistiques comme les premiers discriminants des mobilités et des ségrégations. Pour éviter le biais analytique de ne considérer que les actifs – ce à quoi conduit une analyse fondée sur les regroupements professionnels –, la présente étude élargit cette classification à des formes d'inactivité (les étudiants et les retraités par exemple) ou des catégories aux pratiques résidentielles singulières, tels les employés domestiques. Cet élargissement à l'ensemble de la population est indispensable pour inclure des groupes potentiellement exposés à des déficits localisés de mobilité. On songe tout de suite aux femmes au foyer dans des quartiers à l'écart des centralités.

L'analyse suivra cet ordre qui met en avant les variations par âge des mobilités pour ensuite les décliner selon les catégories socioprofessionnelles examinées à la lumière des pratiques ségrégatives. Une note méthodologique en annexe précise les définitions spatiales, l'univers observé et le choix des indices et méthodes employés.

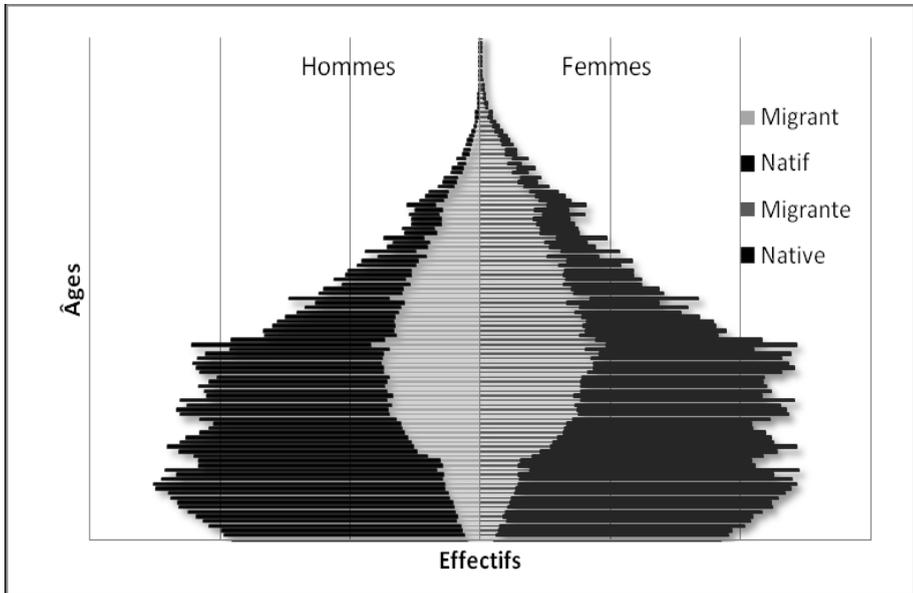
LES ÂGES DE LA MOBILITÉ

L'âge, une caractéristique démographique élémentaire, rythme trois tempos complexes de la variation des mobilités. Le cycle de vie module les déplacements associés à l'acquisition de l'autonomie, à la mise en ménage et à l'entrée dans la vie active. En vieillissant, la sédentarisation s'impose par l'installation dans un environnement accepté, dans la propriété du logement... Ce qui est important pour notre propos, c'est que certaines discriminations n'agissent clairement qu'avec le temps des individus, une fois passées les mobilités obligées, pratiquement universelles, en début de cycle. Néanmoins, l'âge tel qu'il est mesuré par les recensements, en transversal, traduit aussi les histoires des générations qui habitent la ville à des moments successifs de sa croissance. Ce calendrier dicte leur place dans le territoire urbain. Enfin, l'enjeu de l'âge est aussi d'identifier son impact structurel sur le peuplement et la dynamique de la ville. Transitions vitale et migratoire changent la structure par âges de manière si radicale qu'elles annoncent des changements de fond des mobilités. Au final, ce sont trois temporalités qui se combinent pour infléchir les pratiques de mobilité et ségrégatives : les trajectoires d'une vie, l'histoire migratoire des générations et la trajectoire de la ville. Il convient d'évaluer leur impact avant d'envisager celui des catégories socioprofessionnelles.

La pyramide des âges par sexe (figure 1) rappelle l'histoire des migrations et annonce leur avenir. Depuis une génération, soit une vingtaine d'années, l'apport migratoire est en repli, sans totalement disparaître. Après 45 ans, la proportion de migrants est importante, croissante avec l'âge. Cet âge-là marque d'ailleurs une rupture sensible des pratiques et des localisations urbaines de ces générations d'immigrants. Les femmes « provinciales » sont surreprésentées, contribuant par leur fécondité à grossir les effectifs de jeunes adultes. Pour ces deux raisons, la zone métropolitaine a bénéficié d'un bonus démographique exceptionnel qui se traduit par un rapport de dépendance très favorable. À partir des années 1985-1990, la fécondité et la natalité diminuent, annonçant à terme la disparition de ce bonus, avec l'arrivée à la retraite en 2020 des générations nombreuses qui ne seront pas remplacées à l'identique. Avec le vieillissement de celles-ci, vont se réduire les mobilités résidentielles par simple effet structurel. La migration originaire du reste du pays, elle-même en recul, laissera une place plus importante à des citoyens de souche, moins mobiles. En revanche, cette

situation structurelle sera favorable à la migration internationale susceptible de compenser le recul des personnes actives et la perte du bonus démographique.

Figure 1 : Structure par âge et par sexe de la zone métropolitaine en 2002

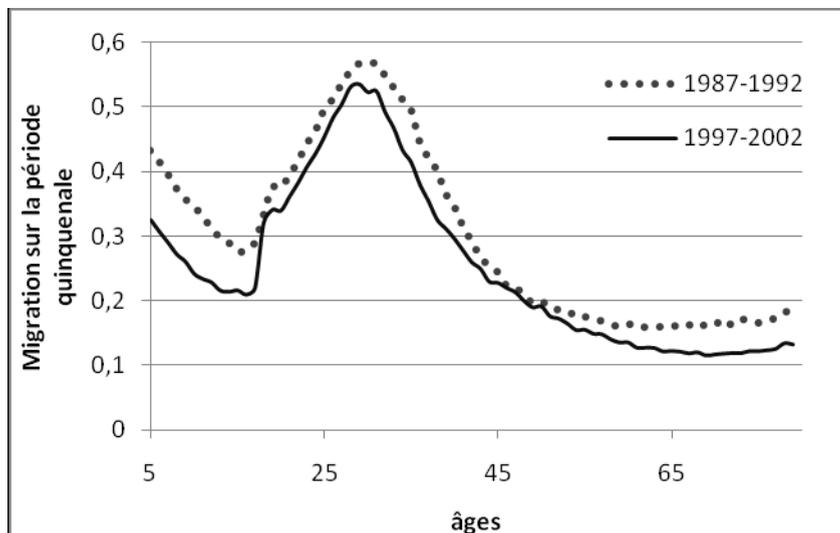


Les migrations intercommunales durant les cinq années qui précèdent le recensement peuvent être assimilées à une mobilité résidentielle « du moment ». Elles varient selon l'âge en quatre temps. Celui de la dépendance, avant 18 ans², marque une diminution de la mobilité conforme à celle des parents qui se sédentarisent ; à cela s'ajoutent des motifs scolaires. Le début de l'autonomie voit une augmentation rapide des déménagements, motivée par le travail, les études de cycle supérieur ; elle se poursuit jusque vers 30 ans, quand la plupart des individus ont formé un foyer, trouvé un travail. La décroissance qui suit est de même intensité jusqu'avant 55 ans pour atteindre le plancher de la plus grande sédentarité. Celle-ci tend à remonter en toute fin de cycle de vie, avec le placement des personnes âgées en famille ou maison de retraite. À ce moment, les probabilités ne sont pas négligeables (une personne sur onze a déménagé durant les cinq années précédentes). Le décalage entre les deux courbes confirme la baisse générale de la mobilité résidentielle durant les années 1990. Les proportions de migrants récents passent de 19 % en 1992 à 17 % en

2. Cette affirmation est *stricto sensu* erronée car l'âge utilisé est celui au moment du recensement alors que les migrations surviennent durant les cinq années précédentes.

2002 pour les mouvements cantonnés à la zone métropolitaine, de 5,6 % à 4,6 % pour ceux qui viennent du reste du pays.

Figure 2 : Variation de la mobilité résidentielle du moment en fonction de l'âge



La même distribution, en distinguant les métropolitains de naissance et ceux arrivés du reste du pays, montre que l'arrivée dans la capitale se réalise en début de cycle de vie, avec une intensité vers 20 ans qui est quatre fois celle des natifs. De 30 à 45 ans, leur mobilité résidentielle reste un peu supérieure à celle des citadins d'origine sans qu'il soit possible de distinguer ce qui est dû à la migration interne ou à la mobilité résidentielle intra-urbaine.

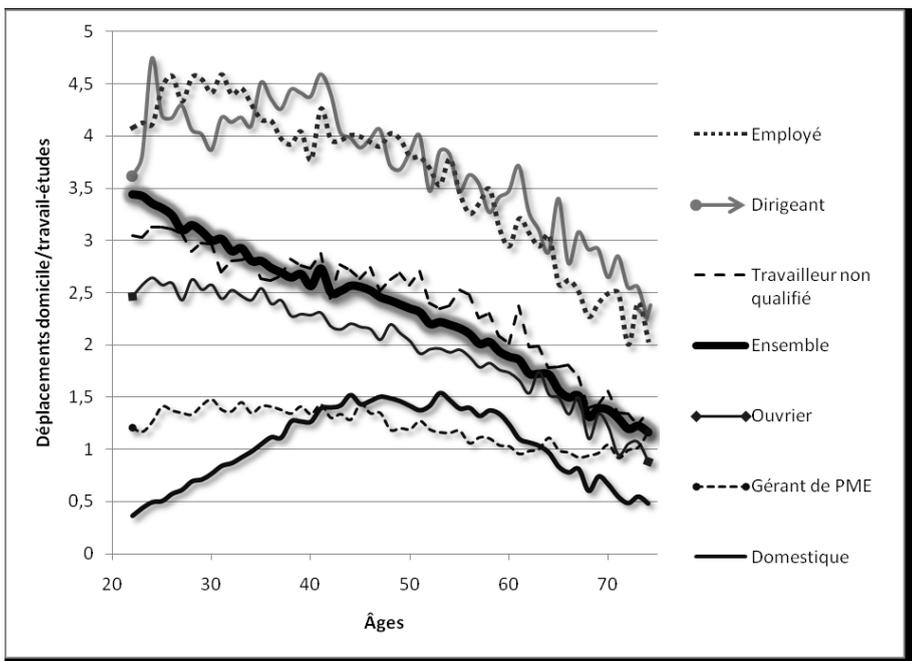
Les navettes quotidiennes entre la commune de résidence et de travail (en 2002) présentent un profil différent de décroissance régulière avec l'âge (figure 3). Pour les personnes actives et les étudiants, cela témoigne d'un appariement progressif, encore qu'incomplet, des communes de résidence et de travail. Cette constatation factuelle d'une réduction du *spatial mismatch*³ peut exprimer plusieurs réalités. La première serait un choix individuel en faveur du travail le plus proche ou un projet résidentiel visant à réduire les déplacements quotidiens. Dans une ville qui s'étale, ce rapprochement n'est pas facile pour les ménages dont l'inertie résidentielle augmente avec le temps et la taille. Un résultat dans le même sens peut être obtenu en délaissant plus volontiers les emplois dont l'éloignement est d'une pénibilité décourageante⁴. Cela pourrait être le cas

3. Non-appariement des lieux de domicile et de travail.

4. Voir les témoignages recueillis lors d'entretiens sur ce sujet par Jiron (2007).

des femmes confrontées à la concurrence des tâches domestiques. Et de fait, les femmes dans leur ensemble réalisent plus facilement cet appariement au cours du cycle de vie. Toutefois, l'essentiel de l'explication tient au fait que la majorité de la croissance contemporaine des capitales latino-américaines est synchronisée avec le cycle de vie des plus anciens habitants. Les générations anciennes bénéficient d'une position plus centrale dans l'espace urbain du fait de leur arrivée ou leur naissance dans une ville moins étendue. Leurs représentants s'en trouvent mieux localisés par rapport à l'emploi, au moment d'ailleurs où leur activité professionnelle marque le pas. Les jeunes en début de vie professionnelle ou active sont quant à eux amenés à des dispersions périphériques qui les éloignent des lieux d'activité, plutôt centraux. On est en présence d'une inégalité intergénérationnelle provoquée par l'étalement de la ville. Les mobilités résidentielles et quotidiennes observées aux jeunes âges sont en partie contraintes, une composante de l'injustice spatiale.

Figure 3 : Mobilité quotidienne et cycle de vie selon quelques catégories socioprofessionnelles



Supposons, ce qui n'est pas avéré, que le choix résidentiel soit grandement motivé par la volonté de réduire les déplacements quotidiens. L'appariement exigerait alors des ressources qui varient avec le statut social, le type d'emploi puisque chaque activité présente une polarité spatiale plus ou moins grande.

La figure 3 apporte quelques indications sur ce qui distingue leurs évolutions de la mobilité quotidienne selon l'âge. Les cadres supérieurs et professions libérales, au sommet de l'échelle sociale, partagent avec les employés et techniciens à la fois les niveaux les plus élevés de déplacements quotidiens et le meilleur gain d'appariement. Il est plus régulier pour les seconds, les cadres et dirigeants devant attendre l'âge de 40 ans pour voir la contrainte à l'éloignement se relâcher. On songe à leur inclination pour les nouveaux lotissements périphériques garants de l'homogénéité sociale, plus pénalisante en termes de déplacements durant la première moitié de la vie active. Pour les deux groupes, la géographie des lieux de travail est probablement plus concentrée, ce qui pénalise les travailleurs les plus dispersés. Les employés domestiques vivent une situation singulière : ils bénéficient d'une localisation favorable en début de cycle de vie et de l'hébergement chez le patron, jusqu'à 40-50 ans. Passé cet âge tout de même tardif, ils reprennent le mouvement général. Les travailleurs non qualifiés ne sont pas en mesure de se rapprocher de manière significative avant 50 ans, ce qui confirmerait l'assignation à résidence des classes les plus modestes. Les ouvriers sont mieux lotis en dépit d'une condition sociale modeste, mais ce groupe, dont les effectifs fondent durant la période, pourrait être l'illustration de l'abandon sélectif des emplois lointains, au cours justement de leur mobilité sociale.

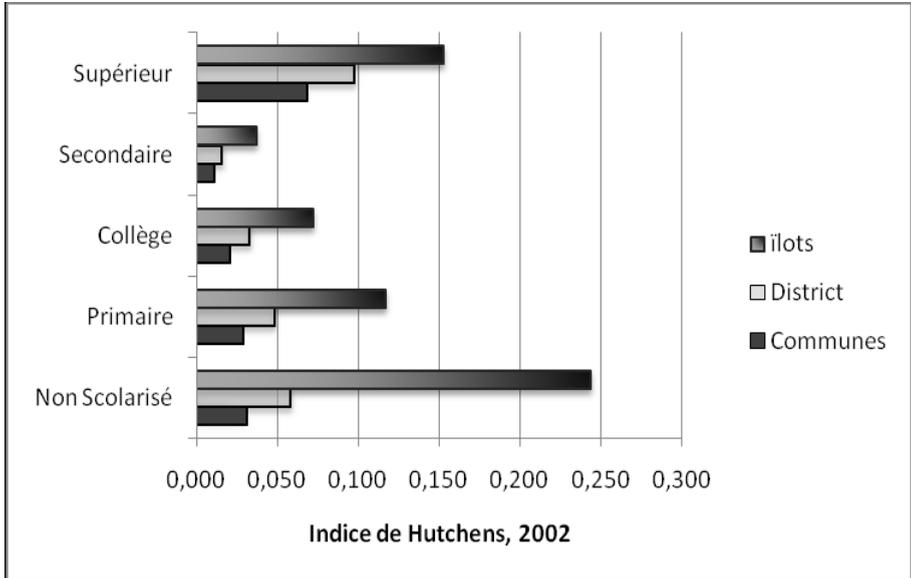
Pour ne retenir que l'influence du seul niveau social, considérons les mêmes variations selon les cycles scolaires. Les moins éduqués – mais cela inclut le collègue – voient leurs déplacements quotidiens sensiblement augmenter jusqu'à 45-50 ans, pour finalement décroître, en fin de vie active. L'éloignement du travail n'est pas surmonté, tout au contraire. Se manifestent clairement les restrictions du marché locatif assignant à résidence, souvent dans le parc social du logement, les habitants les plus pauvres (Paquette, 2000). Ici encore, la rupture vers 45-50 ans peut traduire une meilleure localisation urbaine des migrants de « l'exode rural » des années 1970.

LES CONDITIONS SOCIOPROFESSIONNELLES DES MOBILITÉS ET DES SÉGRÉGATIONS

La plupart des études chiliennes de la ségrégation urbaine ne considèrent que le niveau d'éducation du chef de ménage et des indices collectifs de confort du logement, un choix trop restrictif pour embrasser toutes les conditions démographiques. Selon leurs résultats, la répartition de l'indice de Duncan présente une forme commune dite en « J » qui désigne les groupes au haut de l'échelle sociale (selon les déciles de la distribution) comme les plus ségrégués, viennent ensuite les pauvres à l'autre extrême de la distribution (Sabatini, Wormald, Sierralta, Peters, 2007). Que les riches soient plus enclins à s'isoler dans l'espace

urbain est un phénomène identifié par Douglas Massey comme pratiquement universel (Massey, 2005).

Figure 4 : Indices de ségrégation pour les cycles scolaires et trois découpages de l'espace



Revenons sur ces mesures pour les calibrer selon les cycles scolaires dont l'influence sur les mobilités est avérée (figure 4). La distribution en forme de « J » reste bien marquée mais dans un sens inversé selon l'échelle spatiale retenue. Selon le découpage communal le plus grossier, les groupes à fort capital humain se détachent, en conformité avec les résultats cités. Les élites s'entourent d'un environnement social très sélectif en même temps que spatialement étendu, dont le Barrio Alto qui réunit les 5-6 communes parmi les plus riches du pays. En revanche, la relégation géographique des personnes non scolarisées se manifeste bien plus fortement à l'échelle des îlots. Cet inversement des distributions est aussi le fruit d'une évolution récente qui voit s'atténuer la concentration des diplômés de l'enseignement supérieur pour toutes les unités spatiales, alors que celle des autres augmente un peu (niveau primaire et collège) ou beaucoup (non scolarisés et secondaire) à l'échelle la plus fine des îlots. Les dynamiques démographiques y contribuent. En dix ans, les diplômés du supérieur passent de 15 à 30 % des adultes, notamment du fait de l'arrivée des jeunes générations à l'âge de la mobilité nécessaire. Il s'en suit une redistribution spatiale massive, vers de nouveaux ensembles résidentiels périphériques, voire ruraux. Grâce peut-être à leur origine sociale plus mixte, ils se dirigent aussi vers des quartiers populaires, mais se protègent du voisinage en s'installant dans des ensembles résidentiels

fermés ou des immeubles gardés (Salcedo, Torres, 2004). Cette réduction de l'échelle de segmentation sociale de l'espace se prolonge par le développement d'une offre scolaire privée, le recours à des sociétés de gardiennage et l'usage de la voiture. Cette forme frileuse de gentrification s'est développée tant dans les quartiers centraux, qu'en périphérie et aux marges rurales de la métropole. Ce mouvement évite cependant les zones très pauvres, stigmatisées ; expliquant leur homogénéisation (Sabatini, Wormald, Sierralta, Peters, 2007), très marquée à l'échelle des îlots. À l'opposé, les adultes non scolarisés diminuent en nombre ; devenant sédentaires avec l'âge et disposant de ressources faibles, ils se retrouvent entre eux.

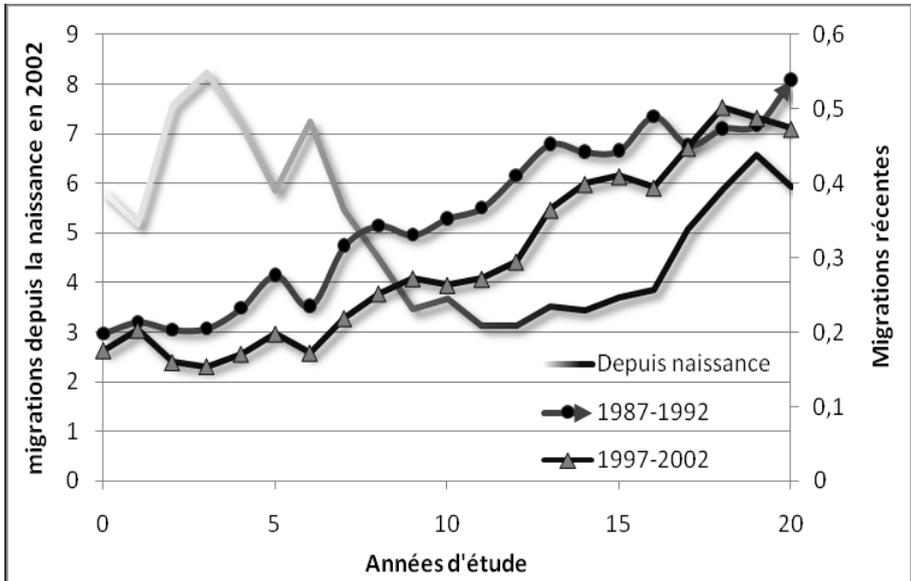
La même distribution pour les migrations depuis la naissance montre une distribution en U où le minimum se place entre 9 et 16 années d'étude (figure 5). Les personnes à faible acquis scolaire ont deux fois plus de chances d'avoir migré que les personnes du cycle secondaire. Le profil est bien différent pour ce qui est de la probabilité d'être un migrant récent : elle augmente régulièrement avec le niveau d'éducation, les cotes (cf. note méthodologique) triplent entre les extrêmes. Si l'on compare les deux périodes quinquennales avant 1992 et 2002, le recul de la mobilité résidentielle est plus marqué pour les scolarisations moyennes. La différence de profil entre les deux formes de migration, depuis la naissance et récente, tient à l'exode rural des années 1960 et 1970 impliquant des moins scolarisés. L'expulsion musclée, effectuée par la Junte, des résidents pauvres des quartiers cossus doit se retrouver aussi dans cette déformation. Néanmoins, ce ne sont pas seulement les migrants d'origine rurale ou provinciale qui présentent un déficit éducatif, ce sont également les personnes plus âgées⁵. Or la probabilité d'avoir changé de commune de naissance au cours de la vie augmente aussi avec la durée de l'exposition au risque de migrer.

Les citadins de souche se distinguent-ils des provinciaux ? Les chiffres confirment que le filtre social joue plus pour les migrants originaires du reste du pays ; les individus qualifiés sont surreprésentés puisque la capitale valorise leurs diplômes qui facilitent à leur tour leur installation. *A contrario*, parmi les étrangers s'observe une plus forte présence de migrants à faible capital humain, confirmant l'attraction exercée par la capitale chilienne sur une main-d'œuvre étrangère moins qualifiée, notamment de services domestiques.

Les navettes entre le domicile et le travail suivent la même tendance, mais selon un profil moins régulier. Les cycles primaires et secondaires ne font pas bouger radicalement les comportements : la probabilité d'effectuer une navette, rapportée à celle de travailler dans la commune de résidence, passe de 1,5 à 2 entre les individus illettrés et ceux qui ont fini le cycle secondaire. En revanche, à

5. Les plus jeunes sont mieux scolarisés : 12 années d'étude en moyenne pour les 18-29 ans, 7,5 pour les plus de 65 ans.

Figure 5 : Variation des migrations récentes et depuis la naissance en fonction de la scolarité



partir de 12 années d'étude, la mobilité quotidienne est multipliée par deux par rapport aux diplômés du secondaire. L'éducation universitaire provoque l'écart.

Les mobilités intra-urbaines contribuent-elles à la dynamique de la ségrégation ? Le tableau suivant tente de répondre en mesurant l'indice de ségrégation de Hutchens dans les communes de départ et dans les communes d'arrivée. L'indice ne s'applique qu'aux migrants dont on juge la concentration en fonction de leur niveau scolaire. Le but de cette comparaison est de voir si les personnes qui changent de résidence tendent à se placer dans l'espace selon leur niveau d'éducation ou au contraire n'en ont cure et se mélangent à ceux qui ne leur ressemblent pas. Il s'agit bien de la ségrégation active, par choix d'un nouveau lieu, opposée à une ségrégation passive des sédentaires qui subissent le changement du contexte social de leur quartier (Dureau, Beauchemin, Courbès, Delaunay, 2009). L'interprétation demande quelque précaution : la qualité du migrant est saisie au moment du recensement, pas à la date de son déplacement. Cependant, pour la scolarité des plus de 18 ans, le biais est contenu. Dans tous les cas, on assiste à un mouvement spatial en faveur d'une plus grande homogénéité résidentielle. La volonté de congrégation sociale serait donc un motif de mobilité spatiale. Sauf que c'est pour les personnes sans scolarisation qu'elle est la plus forte, ce qui statistiquement confirme le faible éventail social des choix résidentiels qui se présentent aux plus pauvres. Du fait de la structure par âge des migrants, ce rétrécissement de lieux socialement possibles concerne d'abord les jeunes amenés à bouger au début de la vie active, avec des alternatives

réduites dans le futur. Si la reproduction de la ségrégation pour les plus éduqués reste modérée, c'est aussi parce qu'elle est évaluée à l'échelle communale (celle des migrations mesurées) ; la pratique des résidences fermées autorisant de s'accommoder d'un environnement proche qui ne leur correspond pas.

Tableau 1 : Comparaison des indices de ségrégation (Hutchens) pour les communes de départ et d'arrivée, migrations depuis la naissance et récentes, en fonction de la scolarité, des 18 ans et plus

Migrants intra-urbains entre 1997 et 2002			
Cycle scolaire	Communes de résidence en 1997	Commune de résidence en 2002	Variation 1997-2002
Non Scolarisé	0,017	0,030	1,8
Primaire	0,016	0,026	1,6
Collège	0,018	0,027	1,5
Secondaire	0,020	0,026	1,3
Supérieur	0,073	0,053	1,4

Afin de mieux préciser l'impact de la dynamique démographique dans la différenciation socioprofessionnelle des mobilités et de la ségrégation, comparons l'évolution des effectifs et celle de la mobilité résidentielle récente (tableau 2), pour quelques catégories. En dix années, les recompositions socio-économiques dans la zone métropolitaine vont bien au-delà des modestes changements de la mobilité et de la ségrégation. Déjà signalée par de Mattos et ses collègues (Mattos, Riffo, Salas, Yañez, 2007), la montée des classes moyennes et des dirigeants, au détriment des ouvriers, est le signe le plus tangible de la tertiarisation de l'économie urbaine et de la mobilité sociale des citoyens.

Néanmoins, le recul relatif le plus important concerne les personnes au foyer (des femmes à 97 % en 2002) qui composaient un quart de la population adulte étudiée en 1992 et un cinquième en 2002. Une bonne part intègre le marché du travail, voit sa mobilité résidentielle se réduire au point d'être similaire à celle des retraités. En même temps, leur ségrégation résidentielle est de celles qui augmentent le plus, surtout à l'échelle de l'îlot. Nous sommes en présence d'un processus démo-économique d'aggravation de la ségrégation : la diminution sélective d'un groupe favorise sa concentration et sa sédentarisation. Cela dit, les femmes au foyer sont partout et la polarité spatiale de cette catégorie reste globalement faible.

Le recul massif des ouvriers est emblématique du sort de l'emploi industriel à Santiago, une perte de 60 000 actifs en 10 ans. Leur rassemblement résidentiel est modérément haut, quelle que soit l'échelle retenue, du fait aussi de la concentration du secteur secondaire. Leur réduction a été bien répartie sur le territoire car les indices de ségrégation restent stables. En revanche, la mobilité résidentielle des ouvriers en 2002 – pour ceux qui se maintiennent dans ce statut – diminue fortement, confirmant un déficit de mobilité associé à la

Tableau 2 : Évolution des effectifs et de la mobilité récente des catégories socioprofessionnelles élargies (plus de 18 ans)

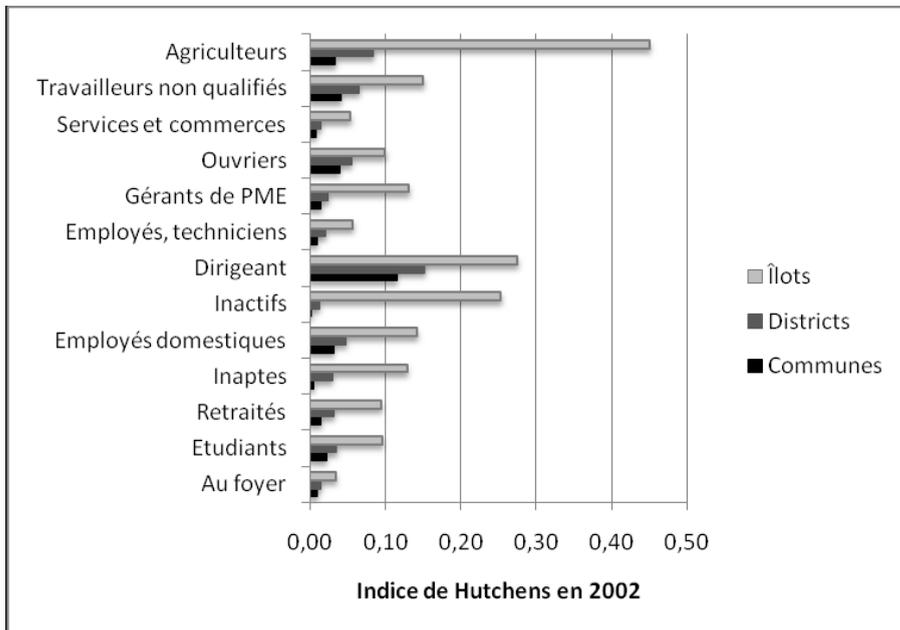
	Répartition relative en pourcentage		Différence entre 1992 et 2002		Mobilité récente exprimée en cotes		
	1992	2002	en points de pourcentage	absolue	1992	2002	Différence
CSP étendues							
Au foyer	25,87	20,84	-5,03	-46599	0,31	0,21	-0,09
Étudiants	5,88	7,5	1,62	90659	0,32	0,32	-0,01
Retraités	8,15	7,95	-0,2	36003	0,17	0,13	-0,04
Inaptes à l'activité	4,48	5,44	0,96	59052	0,33	0,31	-0,02
Employés domestiques	3,44	4,05	0,61	40548	0,83	0,50	-0,33
Inactifs	1,01	0,99	-0,02	4608	0,27	0,23	-0,05
Dirigeants	3,55	5,14	1,59	77100	0,54	0,54	0,00
Employés, techniciens	14,63	18,24	3,61	209637	0,46	0,38	-0,08
Gérants de PME	3,75	3,34	-0,41	4760	0,33	0,29	-0,04
Ouvriers	15,69	11,79	-3,9	-59264	0,31	0,26	-0,05
Services et commerces	6,22	8,11	1,89	101989	0,38	0,34	-0,04
Travailleurs non qualifiés	6,64	6,06	-0,58	13993	0,34	0,27	-0,07
Agriculteurs	0,69	0,54	-0,15	-2033	0,25	0,24	-0,01

stagnation sociale. Y contribue certainement un désengagement sélectif vers le haut : les employés et techniciens, certains d'origine ouvrière, sont deux fois plus mobiles. Ceux qui migrent ne marquent qu'une faible convergence territoriale vers leurs pairs. Les navettes vers le travail sont dans la moyenne basse, preuve d'une relative proximité aux bassins d'emplois due à l'implantation ancienne de l'industrie.

Un peu plus bas dans l'échelle sociale, les travailleurs non qualifiés⁶ vivent un isolement qui, sans être globalement le plus élevé, se manifeste à l'échelle la plus fine : l'indice de Hutchens pour le découpage des îlots se démarque, et surtout il double en dix ans. Cette polarisation concerne une catégorie en légère augmentation absolue, mais pas relative. Leur ségrégation peut augmenter par départ des promus à un meilleur statut et par leur propre migration qui contribue aussi à leur « congrégation » résidentielle. Les navettes quotidiennes sont 20 % plus fréquentes que parmi les ouvriers, proches du niveau général, avec la particularité d'une diminution plus faible et plus tardive au cours du cycle de vie. Ce sont des signes d'une moindre flexibilité résidentielle liée à la précarité.

6. Desquels sont soustraits les employés domestiques, par rapport à d'autres analyses, comprenant les catégories 88, 89, 90, 91, 92 et 93 du CIUO 88.

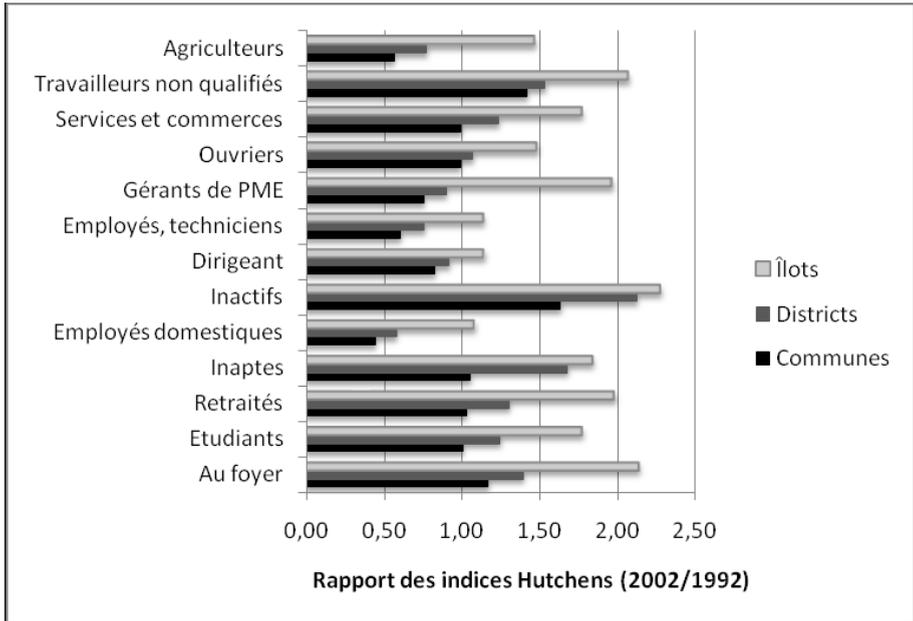
Figure 6 : Indices de ségrégation (Hutchens) par catégorie socioprofessionnelle étendue en 2002



À l’opposé, les dirigeants⁷ se distinguent par leur forte propension à se regrouper. Leurs accroissements absolu et relatif durant les années 1990 donnent l’ampleur de la mobilité sociale dans la capitale. Pourtant, leur mobilité du moment, certes la plus élevée, reste inchangée durant la période ; dans un contexte de léger recul général, il est vrai. Les chiffres confirment une ségrégation à la hauteur de leur statut, avec la particularité d’être exceptionnellement forte pour le découpage communal, sur des étendues qui rappellent l’ancienne et efficace maîtrise de leur environnement social. À cette échelle cependant, comme à celle des districts, les dirigeants tendent à se disperser vers des espaces plus modestes : les indices de ségrégation diminuent mais augmentent à l’échelle des îlots. Un résultat qui confirme statistiquement la reconquête largement observée et commentée de zones plus populaires de la ville en des quartiers resserrés. Ce sont de grands navetteurs, presque deux fois plus que les ouvriers, plus de trois fois plus que les petits patrons de PME. La concentration de leur emploi qualifié y contribue. Les navettes expriment finalement le tiraillement entre une localisation concentrée de l’emploi et des choix résidentiels exclusifs.

7. Professions libérales, ingénieurs, cadres, médecins, dirigeants d’entreprise et hauts fonctionnaires. Les catégories 10, 11, 12, 20, 21, 22 et 24 de la nomenclature CIUO 88.

Figure 7 : Évolution des indices de ségrégation (Hutchens) de 1992 à 2002



Numériquement, les grands gagnants sont les actifs situés au centre de l'échelle sociale. Les personnes des services et du commerce⁸ et les employés et techniciens⁹ augmentent de plus de 300 000 adultes en dix ans, avec des records en points de répartition. Leur concentration résidentielle est parmi les plus faibles ; ils habitent l'essentiel de l'espace urbain. De surcroît, la ségrégation résidentielle diminue de façon draconienne pour les employés et techniciens (les plus nombreux), elle se maintient à l'identique au niveau communal pour qui s'emploie aux services à la personne et au gardiennage, les vendeurs, mais elle augmente aux échelles plus fines. Clairement, ces observations infirment les hypothèses de Castels sur l'évolution « duale » des villes mondialisées. Un détail de la mobilité quotidienne révèle cependant l'importance de la localisation de l'emploi : la fréquence des navettes pour les travailleurs des services à la personne et les vendeurs est environ deux fois moindre que celle des employés et techniciens. Pourtant, nous sommes en présence de deux groupes socialement proches, également dispersés dans l'espace. Les premiers exercent des activités de proximité, les seconds sont dépendants d'une plus grande polarité de leur emploi.

8. Services à la personne et de sécurité, vendeurs... les modalités 50, 51 et 52 de la classification CIUO 88.

9. Forces armées, enseignants, techniciens et cadres moyens des sciences, de la santé, employés en contact avec le public... les modalités 1, 23, 30, 31, 32, 33, 34, 40, 41, 42 et 49 de la classification CIUO 88.

CONCLUSION

En mettant l'accent sur les ressorts démo-économiques des ségrégations résidentielles en rapport avec les mobilités, pendant la décennie 1992-2002, l'analyse complète les approches sociologiques qui prévalent pour ce thème.

On peut s'étonner que soient si rares, à l'exception de quelques auteurs (Rodríguez, 2007), les tentatives pour comprendre en quoi les mobilités, quotidiennes et résidentielles, contribuent aux polarités spatiales du territoire métropolitain. Et force est de reconnaître que, parce qu'elles se concentrent sur les extrêmes des inégalités, les études sur la ségrégation restent prisonnières du postulat de la ville duale. Cette hypothèse pourtant infirmée détourne l'analyse de l'observation des classes moyennes qui, durant les trois décennies du « miracle chilien », se sont complexifiées et contribuent, ne serait-ce que par leur croissance, à la fabrique de la ville. Quand elles sont reconsidérées à travers les catégories socioprofessionnelles, c'est en négligeant les inactifs et / ou les individus qui ne sont pas chefs de ménage. Lever cette restriction, en considérant les comportements ségrégatifs de tous, autorise une mise en relation générale des mobilités et des pratiques ségrégatives. Ainsi, le calendrier du cycle de vie et l'histoire de chaque génération retrouvent leur contribution, décisive en période de transitions démographique et migratoire.

Pour autant que le permet la comparaison des recensements à deux dates, l'évolution des pratiques de mobilités et de ségrégation ne se réduit pas au reflet des inégalités de revenu. La mécanique du nombre parfois y contribue. Ainsi, un groupe qui se rétracte par migration différentielle ou défaut de mobilité sociale risque de se retrouver plus homogène et isolé en certains lieux. Les ouvriers et les femmes au foyer illustrent cet ancrage « résiduel ». La démocratisation des élites, par l'éducation et l'arrivée des classes jeunes de la transition et de la migration d'origine provinciale, a pris à Santiago une ampleur historique. Des groupes sociaux en forte croissance sont contraints à la dispersion dans des quartiers nécessairement plus modestes, diluant l'élitisme territorial. Ils tentent néanmoins de le maintenir à une autre échelle, celle des îlots. La mesure de la ségrégation à laquelle contribue le migrant confirme qu'il va de préférence vers ses semblables. L'affirmation de son niveau social motive le choix de sa destination, les chiffres le confirment dans presque tous les cas. Cependant, dans la majorité des espaces urbains, la croissance démographique et la promotion sociale des classes moyennes a pu se réaliser *in situ*, sans mobilité, grâce au développement des facilités de transport, à l'extension des services élémentaires et à de vastes programmes immobiliers dirigés vers ces segments de la population avec de bonnes anticipations professionnelles (Mattos, Riffo, Salas, Yañez, 2007). Les chiffres de la variation des indices de ségrégation le confirment pour le centre de la distribution socioprofessionnelle. Conjointement, les navettes entre

le domicile et le travail se réduisent avec l'âge, ce qui peut signifier soit une réalisation progressive de l'appariement des lieux par le projet résidentiel, soit l'avantage que les générations plus anciennes retirent d'une localisation dans l'espace urbain avant l'étalement de la ville. Les groupes sociaux ne sont pas égaux dans cette réalisation.

Se pose désormais la question de l'évolution des mobilités et ségrégations, à laquelle la structure par âge apporte des débuts de réponse. La zone métropolitaine de Santiago bénéficie d'une fenêtre d'opportunité historique grâce à l'apport migratoire « d'hommes tout faits » et au recul de la fécondité. Le rapport de dépendance est optimum, valorisé par l'effort éducatif public et privé. Plus que la mondialisation peut-être, ce bonus démographique a contribué à la prospérité de la métropole, la montée des classes moyennes et l'élargissement des classes favorisées, accompagnant la tertiarisation de l'économie. Parce que ces générations d'adultes vieillissent sans la relève équivalente des plus jeunes, la mobilité résidentielle va certainement continuer le recul engagé par simple effet d'âge. Avec l'immobilisation d'une part plus grande de la population, l'étalement devrait marquer le pas, comme la contribution des mobilités à la reproduction des ségrégations. Il n'est pas exclu que le vieillissement de la population motive à son tour une immigration d'origine étrangère, comme c'est déjà le cas pour certaines activités. Cependant, la courte période observée a montré que les conditions démo-économiques des mobilités changeaient rapidement. Seul le prochain recensement permettra de s'assurer de ces tendances, du moins s'il maintient, ou mieux améliore, les statistiques migratoires et de la mobilité.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

La zone métropolitaine de Santiago est composée de 34 communes qui sont les unités territoriales de définition des migrations et des navettes domicile / travail. La mesure des mobilités est donc partielle¹⁰, mais la régularité du découpage évite les distorsions spatiales majeures. Les migrations depuis la naissance sont plus délicates à analyser car elles gardent la trace de pratiques anciennes. La probabilité d'avoir migré croît avec l'âge ; mais, avec quelques précautions, elles permettent de discerner la migration du moment de celle des dernières générations qui ont peuplé la ville. L'analyse privilégie les changements de résidence intercommunaux durant les cinq années qui précèdent les deux recensements, en distinguant les déplacements internes à la zone métropolitaine, ceux originaires du reste du pays, et les arrivées en provenance de l'étranger.

Sauf avis contraire, les traitements et les résultats ne concernent que la population de 18 ans et plus. Cette sélection vise à ne retenir que les individus dont les choix résidentiels sont autonomes. La limite est un peu tardive du point de vue de l'activité, mais elle correspond à une rupture statistiquement avérée des comportements migratoires, *grosso modo* à la sortie du cycle scolaire. Parmi le large éventail des indices de la ségrégation, l'analyse favorise celui de Hutchens à la faveur de ses propriétés statistiques (Hutchens, 2004). Pour retrouver les

10. Parmi les limitations, rappelons que les migrations répétées durant la période ou de retour sont escamotées ; que les mouvements internes à la commune, plus proches mais aussi plus intenses, sont également perdus. Enfin, la mesure de la migration dépend du découpage territorial, qui dans ce cas présente l'avantage d'être régulier.



échelles des ségrégations, trois découpages territoriaux sont expérimentés : la commune (34 au total), le district (2 372) et l'îlot (*manzanas* au nombre de 59 841). Enfin, toutes les mesures de la mobilité sont exprimées en cotes, par souci de conformité avec la métrique des modèles logistiques. En réalité, parce qu'ils sont transversaux, les recensements ne mesurent pas la mobilité, seulement la probabilité d'être migrant. La cote est définie par le rapport entre la probabilité (p) d'avoir effectué un déplacement et celle de ne pas avoir bougé (1-p). Une valeur de 3 sur les graphiques, par exemple signifie que l'on a trois fois plus de chance d'avoir migré durant la période que d'être resté sédentaire. Cela correspond à une proportion de $3/(3+1) = 75\%$ de migrants. Toutes les statistiques produites sont le résultat d'un traitement statistique spécifique de l'auteur à partir de la totalité des micro-données des recensements de 1992 et 2002, mis à disposition, sur place, par le CELADE (CEPAL).

BIBLIOGRAPHIE

- Arriagada C., 2003, « Acceso al Suelo de los Pobres en el AMGS y Desafíos del Financiamiento Urbano », *Seminario CEPAL: « Potencialidad Para el Desarrollo Urbano en América Latina, Santiago de Chile »*, Santiago de Chile, CEPAL.
- Bacqué M.-H., Fol S., 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie* 33 (1), pp. 89-104.
- Bloom, D., Canning D., Sevilla J., 2003, « The Demographic Dividend: A New Perspective on the Economic Consequences of Population Change », A RAND Program of Policy-Relevant Research Communication.
- Brun J., 1981, « Ecologie urbaine et géographie sociale », *Villes en parallèle* 4, pp. 9-40.
- Castells M., 2001, « La Sociología Urbana en el Siglo XXI », *La Sociología de Manuel Castells*, I. Sussr, Madrid, Alianza Editorial.
- Dureau F., Beauchemin C., Courbès M.-L., Delaunay D., 2009, « Spatial Mobility in Evolving Situations: Cross-Analysis of the Two Dynamics » in Antoine P., Lelièvre E., *Fuzzy States and Complex Trajectories: Observation, Modelization and Interpretation of Life Histories*, Paris, INED, (coll. « Méthodes et savoirs »), pp. 139-172.
- Figueroa O., De Mattos C., Ducci M., Rodríguez A., Yáñez Warner G., 2004, « Infraestructura, Servicios Públicos y Expansión Urbana en Santiago » in Mattos C. A., Ducci M. E., Rodríguez A., Yáñez G., *Santiago en la Globalización ¿Una Nueva Ciudad?*, Santiago, Ediciones SUR, Libros EURE.
- Gatica K., 2004, « Segregación Residencial por Condición Socioeconómica y Construcción de Identidades Territoriales: Estudio Comparativo de dos Poblaciones de Santiago » in Cáceres G., Sabatini F. (dir.), *Barrios Cerrados en Santiago de Chile: Entre la Exclusión y la Integración Residencial*, Santiago, pp. 207-227.
- Ghékrière J.-F., 1998, « Les dimensions spatiales du vieillissement démographique dans la ville » in Yerpez J., *La ville des vieux, Recherche sur une cité à humaniser*, Paris, édition de l'Aube, pp. 34-65.
- Hamnet C., 2003, *Unequal City. London in the Global Area*, London, Routledge.
- Hidalgo R., Borsdorf A., Sánchez R., 2007, *La Expansión Residencial Amurallada en la Reconfiguración Metropolitana en Santiago de Chile*, Taller Nacional sobre « Migración Interna y Desarrollo en Chile: Diagnóstico, Perspectivas y Políticas », CEPAL, CELADE.
- Hutchens R., 2004, « One Measure of Segregation », *International Economic Review* 45 (2), pp. 555-578.
- Jiron P. A., 2007, « Unravelling Invisible Inequalities in the City through Urban Daily Mobility.

- The Case of Santiago de Chile », *Revue suisse de sociologie* 33 (1), pp. 45-67.
- Lesthaeghe R., 1995, « The Second Demographic Transition in Western Countries: An Interpretation » in Mason K., Jensen A. M., *Gender and Family Change in Western Countries*, Oxford, Clarendon Press, pp. 17-62.
- Massey D., 2005, *Strangers in a Strange World: Humans in an Urbanizing World*, New York, Norton Publishers.
- Mattos C. A., Ducci M. E., Rodriguez A., Yañez G., 2004, *Santiago en la Globalización ¿Una Nueva Ciudad?*, Santiago, Ediciones SUR, Libros EURE.
- Mattos C. A., Riffo L., Salas X., Yañez G., 2007, « Cambios Socio-Ocupacionales y Transformación Metropolitana: Santiago, 1992-2002 » in Hidalgo R., Mattos C. A., *Santiago de Chile: Movilidad Espacial y Reconfiguración Metropolitana*, Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, pp. 89-115.
- Mideplan, 2007, « La Situación de Pobreza en Chile 2006 », pp. 1-52.
- Paquette C., 2000, « Santiago du Chili : des choix résidentiels très réduits pour les plus modestes » in Dureau F., Dupont V., Lelièvre É., Lévy J.-P., Lulle T. (dir.), *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, Paris, Economica, pp. 211-218.
- Paquette C., 2002, « Santiago de Chile: una Segregación Espacial Importante y Organizada », in Dureau F. (dir.), *Métropólis en Movimiento: una Comparación Internacional*, Bogotá, Alfaomega, pp. 213 - 218.
- Parnreiter C., 2005, « Tendencias de Desarrollo en las Metrópolis Latinoamericanas en la Era de la Globalización: los Casos de Ciudad de México y Santiago de Chile », *Revista EURE* n° 31, pp. 5-28.
- Preteceille E., 2003, « Les registres de l'inégalité. Lieu de résidence et ségrégation sociale », *Cahiers français* n° 314, pp. 64-70.
- Preteceille E., 2006, « La ségrégation sociale a-t-elle augmenté ? La métropole parisienne entre polarisation et mixité », *Sociétés contemporaines* n° 62, pp. 69-93.
- Rodríguez J., 2007, « Segregación Residencial, Migración y Movilidad Espacial: el Caso de Santiago de Chile », *Cuadernos Metrópoli* n° 17, pp. 135-168.
- Rodríguez J., Arriagada C., 2004, « Segregación Residencial en la Ciudad Latinoamericana », *Revista EURE* n° 30, pp. 5-24.
- Rodríguez A., Winchester L., 2001, « Santiago de Chile: Metropolización, Globalización, Desigualdad », *Revista EURE* n° 27, pp. 121-139.
- Sabatini F., Wormald G., Sierralta C., Peters P., 2007, « Segregación Residencial en Santiago », pp. 1-37.
- Salcedo R., Torres A., 2004, « Los Nuevos Barrios Enrejados ¿Muro o frontera? », Cáceres G., Sabatini F. (dir.), *Barrios Cerrados en Santiago de Chile: Entre la Exclusión y la Integración Residencial*, Santiago, pp. 147-177.
- Scheitengart M., 2001, « La División Social del Espacio en las Ciudades », *Perfiles Latinoamericanos* n° 19.
- World Bank, 2004, *Inequality in Latin America*, Washington D. C.

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

DE L'ACCÈS AU LOGEMENT À LA RELATION DOMICILE-TRAVAIL : ENJEUX SOCIAUX ET SPATIAUX DES MOBILITÉS DANS LA RÉGION DU GRAND ACCRA (GHANA)

Monique Bertrand*

Dans la capitale ghanéenne, la relation logement-travail traduit l'impact de l'emploi informel et des petits logements : un tiers des navettes quotidiennes observées en 2000-2001 se font exclusivement à pied. Dans un contexte d'étalement urbain marqué, cette vulnérabilité économique n'est pourtant pas réductible à l'opposition des espaces centraux et périphériques, elle est plurielle jusque dans les quartiers déshérités. Les discriminations des parcours résidentiels et de la mobilité urbaine révèlent aussi des formes de résistance au confinement territorial et à l'éloignement des ressources métropolitaines. La question du transport incite à ne pas négliger les cas de ceux qui travaillent sans se déplacer dans le Grand Accra, de ceux qui travaillent en ambulants, et de ceux qui se déplacent selon d'autres fréquences que quotidiennes.

Mots clés : Accra, Ghana, mobilité résidentielle, navettes domicile-travail, emploi informel, discrimination spatiale.

La croissance de la capitale ghanéenne s'inscrit dans un cadre régional dans les années qui suivent l'ajustement structurel de l'économie nationale (Economic Recovery Programme, 1983). La région administrative du Grand Accra passe de moins de 500 000 habitants en 1960 à près de 3 millions en 2000, et porte son croît annuel de 3,3 % entre 1970 et 1984 à 4,4 % depuis, contre 2,7 en moyenne

* Géographe, directrice de recherches à l'Institut de recherches pour le développement, IRD-IEDES, UMR 201 Université Paris 1.

nationale. Avec 1,6 million d'habitants, le district d'Accra-ville (figure 1 : Accra métropolitain) conserve un poids encore dominant au sud de l'agglomération. Mais les banlieues (Districts Ga et Tema) accusent le plus fort croît en passant en quarante ans de 12 à 37 % de la population régionale¹. 6 % des habitants relèvent enfin des districts périphériques de Dangbe West et East, encore majoritairement ruraux.

Face à ces évolutions démographiques, les infrastructures de communication suscitent des efforts redoublés sous la quatrième République qui naît de l'ouverture politique de Jerry J. Rawlings et de la Constitution de 1992. Avec l'extension du port de Tema et l'aménagement des principaux carrefours et artères connectés aux routes nationales, le Grand Accra sort de l'abandon dans lequel l'ont laissé les deux décennies précédentes. Même si la grande majorité des surfaces urbanisées reste mal desservie ou enclavée, du fait du peu de routes carrossables, la capitale ghanéenne confirme la montée en force d'une problématique de régulation du trafic urbain (Godard, Fatonzoun, 2002). Cet article envisage donc les enjeux sociaux et territoriaux d'une mobilité devenue métropolitaine, en reliant ce que les politiques urbaines ont précisément séparé : l'analyse des cursus migratoires et résidentiels des citoyens, d'une part, et celle de leur relation physique à l'emploi d'autre part. L'articulation de ces deux composantes de la mobilité urbaine permet-elle d'envisager plus finement la vulnérabilité d'un grand nombre d'habitants de la capitale ghanéenne ? Les discriminations qui les affectent se réduisent-elles à l'opposition de son centre et de ses périphéries ?

L'appariement territorial des grandes fonctions urbaines du logement et du travail y présente en effet de fortes contradictions. Le redressement économique qu'a connu le Ghana depuis les années 1990 ne se traduit pas dans les conditions de logement des pauvres, ni même des classes moyennes. Avec 42 % des ménages vivant dans des logements d'une pièce², l'offre immobilière d'Accra se montre très peu flexible (Buckley, Mathema, 2008). Le marché foncier fait la part belle aux droits coutumiers mais son caractère conflictuel affecte chroniquement l'investissement urbain. L'attention portée au salariat, qui avait marqué l'indépendance de Kwame Nkrumah, s'est trouvée compromise par l'effondrement économique et monétaire qui a suivi les années 1960. Le tournant néo-libéral pris en 1983 fonde aujourd'hui une stratégie de « portail » des investissements financiers internationaux, le port de Tema profitant du recul d'influence d'Abidjan dans la sous-région. Mais l'évolution n'a pas empêché

1. Les villes d'Ashaiman et de Tema, à l'est d'Accra, et de Madina, au nord, se classent aujourd'hui aux cinquième, sixième et onzième rangs des plus grandes localités du Ghana. Depuis 2004 et 2008, le découpage administratif de la Région du Grand Accra est passé de cinq à dix districts.

2. Ghana Statistical Service, *2000 Population and Housing Census*. La proportion des mal-logés monte à 72 % si l'on inclut les logements de deux pièces.

la présidence de John Kufuor (2000-2008) de maintenir le Ghana dans la catégorie des pays très endettés, ni d'appuyer le référent politique que devient la « lutte contre la pauvreté » sous les auspices des bailleurs de fonds. Si le PIB progresse régulièrement depuis 2000 (3,7 %) jusqu'en 2006 (6,2 %), l'inflation reste supérieure à 10 %, malgré plusieurs années de baisse.

En ville, cette croissance en demi-teinte se fait au prix du refoulement vers les emplois indépendants des actifs qui sont massivement sortis du salariat depuis deux décennies. Avec une meilleure prise en compte de ce phénomène, le pourcentage de population située en-dessous du seuil de pauvreté se trouve au plus faible niveau national dans la Région du Grand Accra : 12 % en 2005-2006, contre 26 % au début des années 1990³. Le premier enjeu de la mobilité concerne donc l'accès aux ressources urbaines d'une majorité d'actifs recensés dans le secteur informel, les premiers concernés par l'objectif de *poverty reduction*. Or, les politiques d'accompagnement du croît démographique urbain se sont désengagées de la production de logements sociaux qui avait accompagné l'indépendance ghanéenne (Mohan, 1996). Au tournant du nouveau millénaire, seuls trois des 17 « quartiers déshérités » que comptent les autorités d'Accra-ville bénéficient d'opérations de réhabilitation, sur crédits de la Banque mondiale (Republic of Ghana, 1996, 2003). C'est pourtant là qu'actifs et actives se rejoignent dans un réflexe déjà souligné de surexploitation (Verlet, 2005) et dans un habitat particulièrement dense, condition urbaine dont il convient de mieux relier ici les volets travail et logement.

La desserte des zones d'emploi, des lieux de formation et de services marchands engage pourtant un cadre d'analyse plus large des mouvements urbains et de leurs orientations spatiales, à l'échelle métropolitaine plus que communautaire. Les citoyens ghanéens sont-ils alors les individus purement calculateurs de coûts (de déplacement) et maîtres de choix rationnels (de localisation) face aux avantages comparatifs du marché, que supposerait une relation « optimisée » entre domicile et emploi dans une approche libérale des transports (Kain, 1992) ? Comment ces navettes s'accommodent-elles de la résistance en ville de l'habitat de cours, surchargé, et du maintien de concentrations de pauvres à proximité des centres les mieux desservis ? Qu'en est-il plus loin d'une économie de subsistance de masse, dont les greffes sur les nœuds routiers et les grands marchés périphériques se font structurantes pour la métropole ?

Faute de mesure désagrégée de la pauvreté monétaire, le *standing* des logements et leur environnement démarqueront ici les pauvres des non-pauvres. Leur relation à la ville est analysée à l'appui de données d'enquêtes résidentielles menées dans sept zones d'étude significatives du peuplement urbain. Mieux

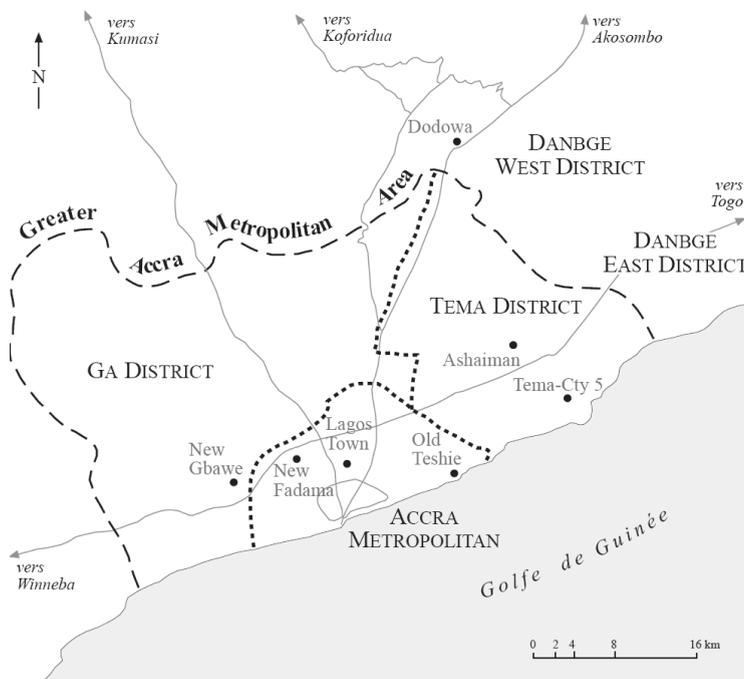
3. En moyenne ghanéenne, il décline de 52 % en 1991-1992 à 29 % en 2005-2006 (ISSER, 2007).

que l'offre des infrastructures et services de transport, ces données localisées permettront d'aborder les déplacements que celui-ci organise vers la ressource du travail.

ENTRER EN VILLE, DÉMÉNAGER DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN

Le lien analytique mobilité/pauvreté connaît en effet un réel renouveau d'étude dans les villes africaines au sud du Sahara [voir l'introduction du numéro]. Mais les travaux portant sur la capitale ghanéenne restent peu nombreux, s'attachent à des populations ciblées dont le logement n'est que peu envisagé (Abane, 1993).

Figure 1 : Localisation des zones d'étude dans la Région du Grand Accra (2000-2001)



Source et méthode d'analyse

L'enquête « Pratiques du logement et mobilités résidentielles dans la Région du Grand Accra, 2000-2001 »⁴ tente au contraire de relier différentes composantes urbaines de la mobilité. Elle porte sur 816 ménages, leurs 3 297 membres

4. Institut de recherche pour le développement et University of Ghana.

dont un quart a moins de 12 ans, et 1 396 adultes qui dans ces ménages font l'objet d'un module biographique approfondi et d'un recueil d'opinions sur les quartiers de la capitale. Trois des zones d'étude se situent dans la ville centre de l'agglomération (figure 1 : Teshie, Lagos Town, New Fadama), selon un gradient d'ancienneté du peuplement courant du début du xx^e siècle aux années 1960. Trois autres caractérisent les banlieues urbanisées en continu depuis : les secteurs orientaux se sont peuplés sous l'influence du port et de la ville nouvelle de Tema, fruits du volontarisme d'indépendance (Tema-Community 5, Ashaiman) ; l'étalement occidental profite au contraire du désengagement public et du marché foncier coutumier depuis les années 1980 (New Gbawe). Quant au dernier contexte d'étude, il illustre en marge régionale la périurbanisation qui affecte les localités les mieux reliées à la capitale, tout en restant ouvertes sur l'arrière-pays ghanéen (Dodowa).

L'approche de la pauvreté urbaine découle d'abord du choix des zones d'enquête : quatre d'entre elles sont classées en *deprived communities* (quartiers déshérités : Teshie, Lagos Town, Ashaiman et Dodowa) par les autorités métropolitaines, tandis que deux autres (Tema-Community 5 et New Gbawe) concentrent davantage de salariés et de petits entrepreneurs qui signalent les classes moyennes urbaines. Les premières sont marquées par un habitat de cour dégradé, les secondes par un bâti plus récent de *flats* (habitat collectif) et de maisons individuelles. Mais la caractérisation économique des habitants des villes africaines pose des problèmes récurrents. L'enquête s'appuie alors sur le niveau d'étude et le statut professionnel des actifs, et interroge au moment de l'enquête l'effet du mode d'occupation et du lieu du logement de leur ménage sur d'autres pratiques urbaines. L'analyse ne revient pas ici sur la mesure de la mobilité résidentielle pour elle-même (Bertrand, Delaunay, 2005)⁵. Elle en rappelle plutôt les principales orientations pour interroger les ajustements apportés, au niveau individuel plus qu'institutionnel, aux contraintes de l'étalement métropolitain.

Discriminations de la mobilité résidentielle dans la Région du Grand Accra

Les relations d'ensemble entre la mobilité résidentielle et la position économique se fondent d'abord sur différentes contributions migratoires au peuplement métropolitain. L'impact de la migration internationale est de fait limité dans la région du Grand Accra qui compte 4 % d'étrangers parmi sa population (2000 *Census*). Dans l'enquête, les immigrants d'origines soudano-sahéliennes présentent des risques de déménagement plus de deux fois inférieurs à ceux des migrants ghanéens d'ethnies *akan*, et illustrent le processus de capture résidentielle associé aux quartiers musulmans « zongo », particulièrement denses. À

5. Les lieux de résidence en ville sont décomptés selon la même définition (un séjour d'au moins six mois, ou moins mais avec intention de rester dans le logement considéré) que celle qui apprécie la migration interrégionale ou internationale dans le recensement ghanéen.

l'inverse, les Ghanéens de retour au pays après une émigration internationale marquent les quartiers plus aisés, banlieues dans lesquelles l'habitat de cours disparaît et, comme on le verra, la conduite d'un véhicule privé pointe les mobilités les plus fortes.

Les mouvements résidentiels internes au pays ou à la région métropolitaine comptent bien d'avantage. Dans la période 1960-1970, le solde migratoire l'emportait encore dans le croît annuel du Grand Accra, et l'immigration a fortement élargi la base de la pyramide des âges. Le bilan naturel a donc pris le relais dans la période 1984-2000, en pesant désormais pour 63 % de ce croît. L'hypothèse circulaire du retour dans leurs communautés d'origine des migrants au terme de leurs vies d'actifs, qui a longtemps marqué l'analyse de l'urbanisation ghanéenne (Caldwell, 1969), s'épuise alors au profit d'une réelle fixation dans la capitale des non natifs et de leurs descendants.

Le suivi longitudinal des déménagements des adultes enquêtés montre en effet que la mobilité résidentielle progresse sensiblement dans l'agglomération depuis les années 1980. Non seulement se poursuit l'urbanisation du District de Tema, dans l'arrière-pays du port, mais se libère vers le Nord et l'Ouest d'Accra-ville un vaste front de morcellement des réserves foncières contrôlées par les autochtones *ga*. Menés souvent en sauts de puce, ces mouvements intra-urbains gagnent en importance sur le cursus migratoire des habitants de la capitale (Bertrand, 2008).

Le risque de changement de logement se montre surtout inégal. Il augmente en lien avec le niveau d'étude et démarque les salariés des actifs indépendants. Les deux variables font ainsi ressortir la propension plus forte des classes moyennes à déménager au fur et à mesure que reculent les limites de l'agglomération, sur un marché des terrains de plus en plus spéculatif. La moindre capacité à déménager des résidents peu qualifiés, ou relevant d'un emploi précaire, prolonge en ville une tendance déjà manifeste lorsque tout le cursus migratoire est pris en compte, depuis le lieu de naissance. Cette stabilité plus grande traduit non une sédentarisation positive, mais plutôt les difficultés d'accès à une propriété individualisée et dégagée des contrôles familiaux.

Les variables de standing résidentiel (localisation et sécurisation des logements) brouillent pourtant les liens grossièrement établis entre le niveau socio-économique, la mobilité résidentielle et l'étalement urbain. Le gradient centre / périphérie dans lequel s'ordonnent généralement les sept zones d'étude répond mal à celui des capacités économiques des adultes à quitter un environnement résidentiel pour un autre plus valorisant. Le risque de mobilité progresse plutôt en dents de scie vers les marges de la métropole : encore modéré dans les quartiers pauvres de la ville-centre et de la banlieue orientale, il accuse un bond dans les poches de classes moyennes, pour finir en valeur maximale dans une

grande périphérie pas mieux dotée que les autres communautés déshéritées du Grand Accra.

La location enregistre surtout les parcours les plus agités. Mais avec 38 % des ménages recensés en 2000 et une diffusion spatiale croissante, elle apparaît tantôt comme un tremplin, tantôt comme un piège : option provisoire dans la course au sol des migrants les plus qualifiés, qui reste à Accra une entreprise à haut risque, recherche d'ancrage dans les sites peuplés, quête d'éloignement vers des logements plus grands ou nomadisme subi vers les bâtisses les moins coûteuses. Dans un contexte de dépréciation monétaire chronique, les locataires sont exposés aux exigences accrues de leurs propriétaires : les avances locatives sont aujourd'hui demandées pour quatre années, le renouvellement des baux chasse les mauvais payeurs beaucoup plus durement que dans les décennies précédentes. Les trajectoires résidentielles apparaissent donc moins clairement orientées :

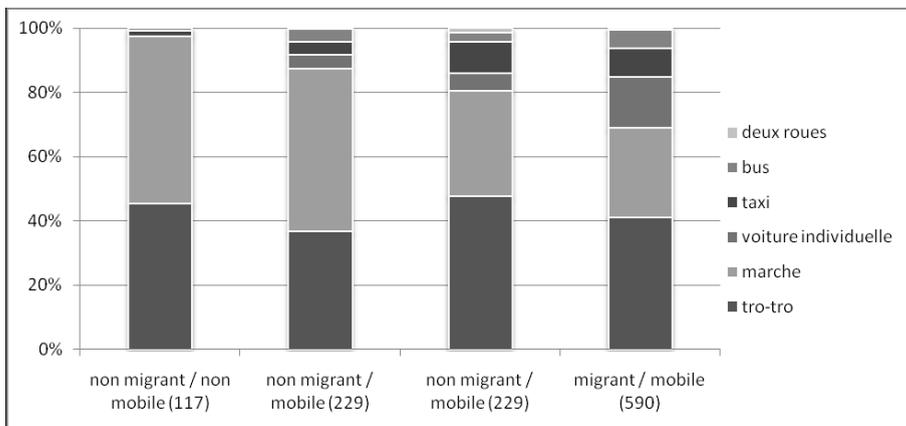
- Les mobiles « ballottés » constituent en effet le profil fort peu promotionnel de locataires totalement dépourvus de marges d'anticipation. Soumis à des expulsions répétées, ils occupent plus souvent des cours dont le propriétaire n'est pas occupant que des cours dont le bailleur réside aux côtés de ses locataires. Ces locataires pauvres gonflent le risque de mobilité dans un sens qui est loin de correspondre à l'augmentation du capital social en ville et aux stratégies attendues des déménagements à l'égard de l'emploi.
- L'usufruit partagé des cours assure quant à lui une sécurité minimale aux natifs de la capitale. Mais il relève de logiques de confinement souvent conflictuelles pour les plus pauvres. Ces résidents « captifs » sont à la fois protégés dans leurs droits d'héritiers et piégés dans le segment immobilier le plus insalubre, en particulier à Accra-ville.
- Les propriétaires les plus récents occupent au contraire des maisons de type *self-contained*, individualisées dans un environnement moins congestionné, à défaut d'être aménagé. Leurs itinéraires démontrent leurs meilleures chances de stabilisation, au terme de déménagements financièrement laborieux et riches en rebondissements migratoires. Aujourd'hui « ancrés » dans leurs choix résidentiels, favorisés par leur niveau d'étude, ces citoyens deviennent les cibles d'injonctions redondantes en matière de mobilisation associative pour la viabilisation de leurs quartiers.

Parce qu'elle fait ainsi cohabiter des locataires en transit et deux formes sociales de propriété (usufruit et individuation), la pratique résidentielle s'inscrit donc de manière fine dans l'espace métropolitain. Elle confère des sens plus variés à la mobilité urbaine que ne le suggère une bipolarisation d'ensemble centre / périphéries. Rétention au péricentre, parcours agités entre région capitale et arrière-pays national, micro-évictions d'un îlot à son voisin : les profils de pauvreté se démultiplient dès lors que l'on prend en compte, autant que les

grandes lignes de la métropole, l'échelle du quartier et les caractéristiques du logement.

L'effet cumulatif que prend la mobilité en termes d'apprentissage de la ville et de résistance à l'enclavement territorial ressort *in fine* de la combinaison d'entrées migratoires (migrant / non migrant) et des déménagements intra-urbains (mobile / non mobile). Cette typologie des parcours résidentiels est ainsi appliquée aux navettes quotidiennes des actifs telles qu'elles seront développées plus loin.

Figure 2 : Principal mode de déplacement quotidien domicile-travail des plus de 12 ans en activité selon le parcours résidentiel vers et dans le Grand Accra



Caractéristique des villes africaines, le schéma d'ensemble des mouvements pendulaires est médiocre, marqué par la marche à pied et par la filière informelle de transports en commun (tro-tro). Mais ces traits de pauvreté affectent plus sensiblement les citoyens qui apparaissent aussi comme les plus immobiles sur le plan résidentiel (figure 2). Au contraire, le recours au véhicule individuel croît chez ceux dont l'accès aux ressources urbaines s'est préparé conjointement par la migration vers la capitale et par des changements de logement au sein du Grand Accra. Cet effet cumulatif n'est pourtant pas indépendant d'autres variations statistiques liées en particulier à l'âge des citoyens au moment de l'enquête. L'analyse des déplacements quotidiens se limitera donc à l'échantillon des seuls adultes enquêtés dans les ménages.

Le peuplement de la ville agrège pour l'heure non seulement des apports hétérogènes quant à leurs perspectives migratoires, mais aussi des déplacements de faibles amplitudes spatiales qui sont généralement mal pris en compte : une familiarisation fragmentaire avec les ressources locatives et foncières de la ville, la marche à pied au quotidien. Force est donc de passer des distances euclidiennes

de l'étalement métropolitain aux distances-temps des pratiques citadines, faute ici de mesures de coûts relatives aux dépenses des ménages.

LIMITES DES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL DANS LA RELATION À LA MÉTROPOLE

Comme dans d'autres grandes villes des Suds, envisager les transports depuis les principaux centres d'activité du Grand Accra ne rendrait compte que d'un salariat minoritaire (un tiers de l'emploi régional recensé en 2000) et d'une partie seulement du travail indépendant. Celui-ci occupe 59 % des actifs de la capitale ghanéenne, avec et surtout sans employés. Or les activités les plus diffuses, dans l'environnement du logement et particulièrement féminines, sont connues pour être moins rémunératrices que celles qui s'exercent, à domaines équivalents, sur les principaux lieux urbains d'échange (Plat *et alii*, 2004). C'est le cas des préparations alimentaires qui ciblent une clientèle peu attachée au sud du Ghana à la prise du repas au domicile. Se trouveraient de même exclues de l'analyse les formes elles-mêmes mobiles du travail : achalandage commercial, portage associé au fonctionnement des marchés, services itinérants dans les quartiers, autant de filières d'emploi qui sont de moins en moins le domaine réservé des migrants d'origines sahéliennes.

Représentations citadines : ego, boulot, dodo ?

De l'observation des zones d'emploi à celle des zones de résidence, « ego » fait alors référence aux opinions formulées par les adultes enquêtés sur les quartiers du Grand Accra connus d'eux : l'agglomération est vécue avant tout sous le registre de la promiscuité des logements. Leur médiocrité intrinsèque occulte dans ces représentations les éléments plus relationnels de la pratique urbaine, comme la desserte des quartiers en transport et l'accessibilité des services⁶. Les « meilleurs » appariements entre emploi et résidence sont le fait des actifs dormant dans les kiosques où ils travaillent ou sur les chantiers immobiliers qu'ils surveillent : les plus précaires. Pour les autres, distances et proximités familiales, ainsi que les opportunités à commercer, structurent bien davantage la relation à la ville.

Si besoins administratifs, consommations et loisirs ont justifié en d'autres contextes les revendications libérales et réformistes d'une ville accessible « 24 heures sur 24 », le rapport à l'espace urbain apparaît donc restreint à Accra et son intensité n'est pas clairement calée sur le gradient centre-périphéries. Dans ces représentations, la faible visibilité des consommations vient notamment du

6. Les classes moyennes de l'échantillon ne dérogent d'ailleurs pas à ce défaut de représentation relationnelle des quartiers.

fait que les actifs des ménages à bas revenus limitent leurs déplacements en les déléguant à leurs enfants, particulièrement ceux qui leur sont confiés depuis l'intérieur du pays (Turner, Kwakye, 1996). Marcheurs et porteurs, ceux-ci supportent de fortes responsabilités domestiques, « profitent » à la fois d'une scolarisation de pauvres, à classes tournantes, et des offres marchandes de quartier.

L'initiative individuelle – ego – fait pourtant l'objet d'une forte valorisation politique dans le contexte libéral actuel : celle du migrant-citadin aujourd'hui « entrepreneur » de sa propre survie, voire de l'amélioration de son environnement local. Le nouveau millénaire ghanéen est ainsi marqué par les rhétoriques concomitantes de la lutte contre la pauvreté et de la mondialisation. Dans la dernière décennie, les nouvelles technologies de communication sont elles aussi censées fluidifier un espace d'ambitions économiques et de connexion au monde (ISSER, 2007). Elles sont exigées tant des « Ghanéens qui gagnent » que du pays dans sa stratégie d'ouverture aux investissements internationaux. L'auto-exploitation des capacités individuelles se trouve valorisée en même temps que l'économie ghanéenne profite des crises ivoirienne et nigériane depuis l'alternance politique de 2000. La présidence Kufuor tourne le dos non seulement au modèle nkrumahiste d'encadrement public et syndical du développement national mais aussi aux références encore populistes de l'ère Rawlings. Dans ces conditions, la rapidité des échanges urbains apparaît alors comme une arme de compétitivité tant individuelle que nationale.

La réalité quotidienne reste pourtant restrictive. Au moment de l'enquête, la mobilité quotidienne est abordée à travers deux questions relatives au principal mode et à la durée habituelle de déplacement des adultes actifs entre leur logement et leur lieu de travail⁷. Avec plus de trois quarts des flux réalisés à pied (37 %) ou en tro-tro (minibus de 15 à 25 places : 41 %), ces habitants du Grand Accra confirment des tendances déjà soulignées dans d'autres capitales africaines : le transport s'y affirme comme une composante de la pauvreté d'abord parce que les citoyens ne disposent que de peu de marges de manœuvre face à la dissociation de leurs lieux de résidence et de travail. Seul un adulte sur six recourt à une voiture privée ou au taxi. Dans un contexte où le recours aux deux roues reste marginal, la dépendance des pauvres à l'égard de l'offre privée de véhicules en commun, de qualité médiocre, se double d'une forte sensibilité aux embouteillages et aux contraintes de ruptures de charge dans les gares routières contrôlées par le syndicat des transports. Dans une conjoncture

7. Ces questions ont été posées à tous les résidents de 12 ans et plus, incluant élèves et étudiants vers leur lieu de formation. Leur prise en compte est une nécessité forte des politiques de transport dans une métropole jeune dont les ménages n'ont pas sacrifié les charges scolaires. La restriction d'analyse aux seuls adultes met ici la mobilité quotidienne en perspective des arbitrages suscités par l'emploi et par la mobilité résidentielle.

d'augmentation forte du trafic, la réhabilitation des axes majeurs déplace ces problèmes vers la desserte de banlieue.

La relation logement-travail se trouve donc d'abord questionnée dans le grand tiers de déplacements qui se font exclusivement à pied. Deux hypothèses s'attachent à des transports limités : d'une part le rapprochement de la résidence vers les lieux d'emploi convoités, selon des modèles d'optimisation bien discutés dans les villes nord-américaines ; d'autre part le repli du travail et des subsistances sur des marchés de proximité qui tiennent, dans les villes en développement, à la masse des résidents plus qu'à leur niveau de vie. Le dédoublement des fonctions économiques centrales entre Accra et Tema ne suffit pas à démarquer la capitale ghanéenne d'homologues ouest-africaines dans lesquelles l'importance de ces « marcheurs exclusifs » est aussi soulignée. L'hypothèse de la diffusion de l'emploi informel, qui réduirait d'abord les coûts de déplacement des ménages, s'impose à l'évidence dans un marché foncier et un maillage routier aussi insuffisants que celui du Grand Accra. On la confirmera en examinant les variations socio-économiques des déplacements, puis de sérieuses nuances dans l'espace résidentiel enquêté.

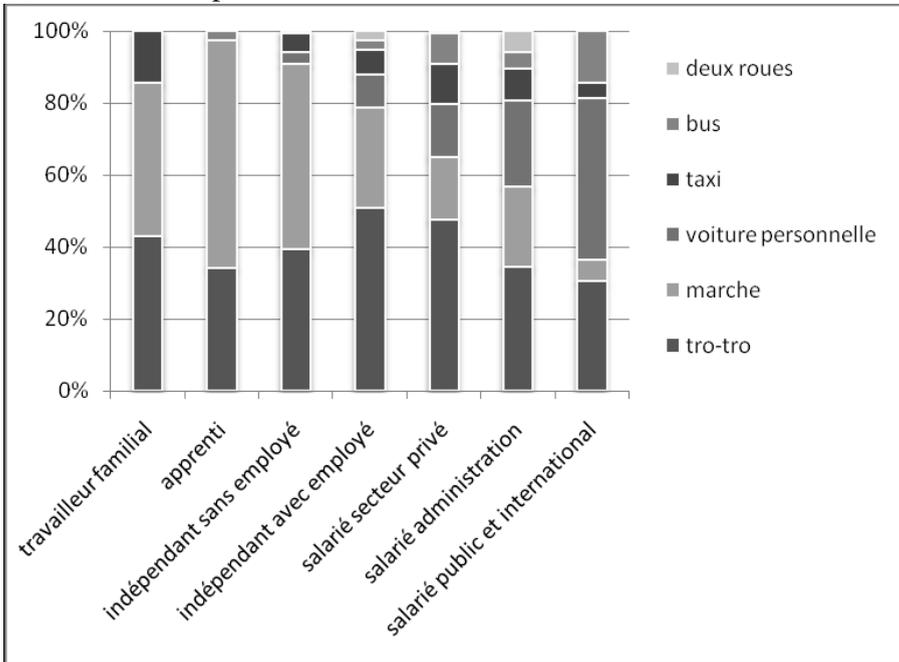
Déplacements sous contraintes

Du fait des revenus qu'il garantit dans l'emploi principal et des possibilités qu'il ajoute en activités secondaires, le statut professionnel souligne d'abord l'inégale capacité d'adaptation des citadins aux nécessités du déplacement (figure 3a)⁸. Des actifs non rémunérés aux travailleurs indépendants, puis aux petits employeurs et aux salariés, il réduit la marche et augmente les recours aux véhicules collectifs puis individuels. Emblématique de la grande ville, le tro-tro reste ainsi déterminant. Mais il se trouve dépassé en importance par la marche pour les emplois indépendants dans lesquels les femmes comptent beaucoup. Seuls les salariés les plus qualifiés recourent au véhicule individuel plus qu'au transport collectif. Quant à la variable du sexe, elle souligne ces discriminations de l'emploi en laissant pour les femmes la marche l'emporter (la moitié de leurs recours, contre un quart pour les hommes) sur le tro-tro. Rendu massivement informel dans la capitale ghanéenne, le travail admet une localisation diffuse, non sans paradoxes. Elle contient la pauvreté en comprimant le chômage, mais se nourrit d'enclaves territoriales et bloque l'accès aux offres et clientèles les plus valorisantes. Elle limite les déplacements quotidiens des actifs et des consommateurs, mais génère d'autres mobilités liées à leur ravitaillement.

8. La variable de l'âge suit ces discriminations en augmentant le capital professionnel puis en réduisant les qualifications : la part du tro-tro atteint son maximum chez les 20-29 ans (48 %) ; celle du véhicule individuel atteint 19 % chez les 40-49 ans ; la marche devient largement majoritaire chez les plus de 60 ans en activité.

Figure 3 : Variations du mode de déplacement des adultes actifs

(a) selon le statut professionnel :



(b) selon la zone de résidence :

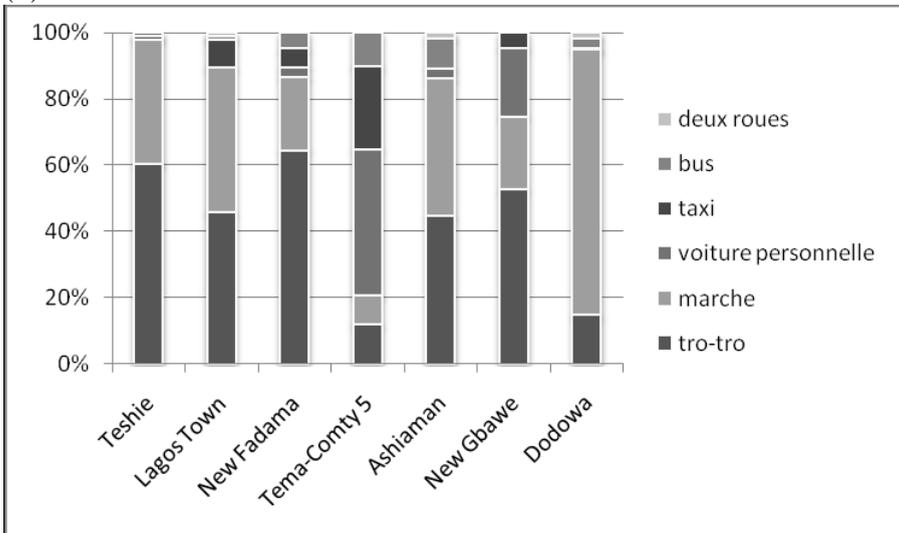


Tableau 1 : Emploi des actifs du Grand Accra, selon le sexe (2000 Census)

Part de l'emploi des actifs (%)	Hommes	Femmes	Total
Secteur informel	56	69	62
Travailleurs indépendants sans employés	42	63	52
Salariat public et privé	41	29	35
Commerce	19	42	30

Fortement actives, les citadines profitent beaucoup de l'offre de travail de proximité. Leur engagement ancien dans la petite production marchande exacerbe un régime d'auto-exploitation au prix d'une forte subordination des cadettes par leurs aînées (Grieco, Apt, Turner, 1996). De même que les techniques de portage, les déplacements s'en font l'écho. Certes l'hypothèse d'une gestion plus souple des stocks des commerçantes monte en force en lien avec un recours croissant au téléphone portable depuis 2000, qui leur permettrait de mieux caler leurs déplacements en ville (Overa, 2006). Mais la motorisation dont les hommes dépendent davantage signale un emploi mieux lié pour eux aux centres économiques de la métropole.

Liées aux grands axes de transport et aux stratégies de « vitrine » qu'ils portent pour l'investissement international, les politiques de modernisation urbaine ne font donc pas oublier la réalité structurelle de l'emploi du Grand Accra (Tableau 1). Le marqueur de pauvreté que constitue le statut de petit travailleur indépendant renvoie cependant à de nouvelles discriminations spatiales. Alors qu'il n'occupe que 17 % des actifs comptés à Tema-Community 5, il monte à 57, 59 et 72 % dans les zones péri-centrales (Teshie, Lagos Town) et périurbaines (Dodowa). L'enjeu des navettes apparaît donc lui aussi mal calé sur la distance au centre de l'agglomération. Le clivage entre les *deprived communities* et les *middle classes areas* est plus déterminant pour expliquer d'un côté les records de déplacements à pied, de l'autre les records de motorisation en taxis (Tema) et surtout en véhicule personnel (figure 3b). Celui-ci devient clairement un élément de nécessité pour les salariés.

Mais face à des distances et des densités d'occupation aussi inégales dans l'espace métropolitain, où l'informel est-il « payant » pour raccourcir les déplacements sans pénaliser l'accès aux ressources urbaines ? Où ne l'est-il pas pour lever les effets locaux d'isolement ? Comment expliquer plus finement les écarts d'intensité de la marche entre les pauvres du péri-centre et ceux de la grande périphérie ?

- Avec des revenus potentiellement plus élevés, les actifs d'Accra-ville sont conduits à se déplacer en mode motorisé vers les fortes concentrations marchandes, notamment deux grands marchés et plusieurs gares routières. Mais le déplacement à pied y reste possible, au dur prix du maintien du logement dans la proximité de ces zones d'activités : habitat dégradé et

densité record, régime locatif fidélisant les migrants sur des critères de co-origines avec les bailleurs. Quant aux emplois les moins rémunérateurs, dans l'environnement du domicile ou sur des voies secondaires, ils rapprochent le travail du logement et autorisent le déplacement de ce dernier dans une offre immobilière médiocre. Ils signalent les choix particulièrement contraints des actifs les moins qualifiés et les moins introduits, dont les épouses de locataires sont une claire illustration.

- Or, cette dualisation des profils d'emploi et de mobilité résidentielle se trouve confirmée en banlieue, à Ashaiman dont les caractères également pauvres contrastent avec le standing immobilier de Tema, la ville nouvelle voisine. Le port continue de se nourrir du labeur des ouvriers résidant à Ashaiman. Mais le dépassement en taille de Tema par son double populaire suscite aujourd'hui d'intéressantes inversions : bien des employés vivant dans la première se trouvent eux aussi affectés par la dépréciation chronique de la monnaie ghanéenne. Une fois sécurisées leurs positions résidentielles, ils cherchent à réorienter leurs consommations ordinaires, et les déplacements afférents, sur les biens et services délivrés à meilleur marché à Ashaiman.
- Le profil de péri-urbanisation de Dodowa se démarque enfin des précédentes concentrations démographiques avec un paradoxe intéressant. Il s'agit en effet de la zone d'étude dans laquelle les adultes valorisent le plus souvent, dans leurs opinions, les opportunités commerciales que leur offrent la région capitale et notamment le centre-ville d'Accra. Or, sa fréquentation quotidienne est aussi la plus médiocre dans les pratiques de déplacement relevées par l'enquête. On bat ici les records de marche à pied, pour 80 % des adultes. L'offre d'emploi reste influencée par l'environnement agricole. L'utilisation de véhicules privés est nulle, et le transport en tro-tro signale les navetteurs attachés ici à une vie de cours moins congestionnée.

Cette contradiction apparente s'explique par des pratiques résidentielles souvent pluri-locales dans ce cas de figure. Elle met en cause une appréciation trop restrictive de la mobilité urbaine fondée sur la seule temporalité du quotidien. La contrainte distance-temps-coût devenant trop forte pour les actifs rejoignant les zones d'emploi de l'agglomération, une partie commute à rythmes hebdomadaires plus que journaliers. Les formules de logement temporaire apparaissent d'ailleurs changeantes, et soumises à une forte instabilité conjugale. Il en va de même des autochtones *shai*, habitués dès leur jeunesse aux internats des écoles confessionnelles, puis à de fréquentes circulations saisonnières entre la petite ville et ses terroirs de culture. D'autres actifs profitent enfin de la valorisation locative croissante des patrimoines immobiliers de Dodowa par leurs usufruitiers⁹. Ces navetteurs les plus réguliers compensent

9. La localité compte déjà 25 % de locataires parmi ses ménages alors que la proportion n'atteint pas 12 % à Teshie qui est pourtant situé dans le district d'Accra.

alors la contrainte du déplacement en transports en commun par des loyers plus bas et plus consensuels qu'en ville, porteurs d'une relative stabilité résidentielle en marge métropolitaine.

Le salariat étant peu souple dans ses localisations, ce sont donc les marges de manœuvres relatives au commerce informel qui font jouer les différences d'insertion et de circulation urbaine : la desserte péri-centrale est encore très valorisée à Lagos Town ; Ashaiman démontre les effets positifs des concentrations démographiques de banlieue ; Dodowa illustre les avantages comparatifs du contact rural-urbain. Les mêmes sites concentrent cependant aussi de véritables trappes de pauvreté que révèle le manque de déplacement de femmes en repli sur leurs voisinages ou d'actifs de la pêche et de ses dérivés (Teshie). La diversification des profils de pauvreté résulte ainsi de la métropolisation qui, en redistribuant différentes générations de migrants, induit de nouvelles polarisations liées aux grandes masses de consommation. Cumulative dans l'étalement urbain, la mobilité maintient des formes d'enclavement local : défaut de qualification professionnelle, défaut de recours quotidiens aux transports en commun, confinement dans les emplois de proximité des cours. C'est bien là une dimension forte de la vulnérabilité citadine que les deux dernières décennies ont rendu plus diffuse. A contrario, nombre de déplacements manifestent des formes de résistance à l'exclusion : par le maintien en location, le sacrifice d'une pièce, ou encore la démultiplication diurne / nocturne des emplois. Ils débouchent sur l'analyse des arbitrages que suscite un accès contraint au transport urbain.

TEMPS DE TRANSPORT, RÉGULATIONS ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET POLITIQUES DE LA MOBILITÉ URBAINE

La durée des déplacements ne varie pas moins que le recours au transport dans l'enquête. Certes, des distances sérieusement accrues depuis les années 1980 ont rendu globalement impérieuse sa motorisation. Mais différents ajustements de la relation domicile-travail ressortent des trois principaux modes de déplacement à Accra.

- 1 Avec une moyenne quotidienne de 50 minutes (une heure pour les hommes), la marche apparaît d'abord moins comme une solution de proximité que comme un réducteur de coûts pour les plus pauvres. Les marcheurs de Lagos Town le confirment avec des déplacements qui ne sont pas moins longs (62 mn) que ceux des actifs du même quartier qui se rendent à leur travail plus loin en tro-tro.

Au-delà des adultes, retenus dans l'analyse des choix résidentiels, la marche implique aussi les dépendants sociaux comptés dans leurs logements. Son impact chez tous les actifs de plus de 12 ans s'envole dans les deprived communities : 39 % à Teshie et 48 % à Lagos Town dans le District d'Accra, 47 % à

Ashaiman dans la banlieue de Tema, et 78 % à Dodowa en grande périphérie. Mais d'autres réducteurs de coût du déplacement s'ajoutent à la marche de ces jeunes, les plus vulnérables dans l'emploi, en particulier le fait de dormir à l'abri ou à ciel ouvert sur les lieux de travail. L'occupation « résidentielle » des gares routières, des marchés de nuit, des ateliers d'apprentissage et de conteneurs reconvertis en abris nocturnes, est une constante de l'étalement urbain. Elle justifie la figuration politique de la pauvreté urbaine dans le terme des « veranda boys », et bien des contresens sur les « enfants des rues ». Cette immobilité en trompe l'œil est le signe d'une résistance à l'éloignement des zones les plus denses et de la fragile autonomie économique de cadets sociaux. Dormir sous une véranda ou dans le lieu d'emploi apparaît alors le corollaire, chez les jeunes démunis en capital social, du travail à domicile chez les actifs les moins bien dotés en ressources professionnelles.

- 2 Le recours au tro-tro accroît quant à lui distances et durées dans une fourchette de 95 à 120 minutes de déplacement quotidien¹⁰. Mais ces durées ne permettent guère au commun des travailleurs d'augmenter la taille de son logement. Hors des possibilités réservées aux classes moyennes et supérieures, c'est surtout le prix à payer par les locataires pour se maintenir dans un emploi stable, mais dont les revenus resteront trop justes pour autoriser l'accès au marché foncier. La médiocre desserte des quartiers ajoute de plus la contrainte de la marche au principal recours déclaré en transports en commun.

L'éloignement conduit surtout à de nouveaux arbitrages : entre les membres des ménages. Avec plus de 100 min de trajet moyen, les femmes apparaissent plus sensibles à l'encombrement de la circulation que les hommes (moins de 90 min). Or c'est bien sur des cumuls d'activités que portent à Accra les efforts des adultes pour limiter les effets sociaux de l'ajustement structurel depuis le début des années 1980. Force est de s'éloigner, mais pas trop ! Les déplacements en tro-tro donnent alors la meilleure mesure d'un double régime d'exploitation, dans le travail et dans la vie de quartier. Levées généralement vers 4 heures du matin, les actives restent plus sensibles aux heures de pointe du fait de l'organisation des tâches ménagères et d'activités marchandes qu'elles délèguent à leurs cadettes avant leur journée d'emploi hors domicile. À cela s'ajoute le suivi d'offices organisés également de bonne heure par nombre d'églises pentecôtistes que recherchent des femmes en route pour leur travail. Les déplacements en tro-tro dégagent enfin des occasions de consommation non sédentaire, associée aux arrêts et attentes des véhicules. Le décalage de temps passé dans les tro-tro s'inverse alors entre les hommes et les femmes, au profit des premiers, par rapport aux durées associées à la

10. Le temps consacré aux transports en commun n'est pas proportionnel à la distance au centre de l'agglomération. Il dépend aussi de points d'arrêt attractifs pour les actifs dans les grands marchés de l'agglomération ou de routes plus congestionnées que d'autres pour l'accès en tro-tro au centre-ville d'Accra.

- marche. C'est le fruit d'accommodements résidentiels qui sont aussi plus favorables aux premiers en termes d'éloignement assumé par rapport aux lieux d'emploi. Même si les épouses contribuent de fait aux dépenses quotidiennes des ménages, l'avance locative de plusieurs années reste la charge des hommes.
- 3 Gage d'un standing de propriétaire individualisé, la voiture permet aux hommes mieux qu'aux femmes de contourner les heures de pointe en partant souvent tôt, avant 7 heures du matin, et en revenant après les embouteillages du soir. Cette souplesse d'horaire leur permet de mener un projet résidentiel aujourd'hui orienté vers la Région Centrale voisine ou au-delà de la barrière policière septentrionale. Les risques des transactions foncières et la charge de l'autopromotion immobilière impliquent en effet un saut territorial dans la métropole, qui ne peut être mené qu'au prix du véhicule privé. Il repose sur des revenus de cadres et un niveau d'étude plus élevé que la moyenne, mais aussi sur une stabilité conjugale qui se trouve ici mieux garantie que dans les milieux populaires.

La voiture individuelle est donc le trait distinctif des actifs redevables des pôles d'emploi. La sécurité professionnelle qu'elle consacre rapproche le logement des réserves coutumières disponibles et des offres immobilières les meilleures de banlieue, avec un potentiel locatif non négligeable. Depuis Tema et New Gbawe, le déplacement quotidien atteint alors des durées moyennes de deux heures et demie pour les hommes, l'effectif des conductrices n'étant pas robuste dans l'enquête. Mais ce record s'explique aussi par le fait que le déplacement de ces actifs associe souvent la population scolaire de leur ménage. Les arbitrages familiaux fondés sur la relation domicile-emploi s'élargissent ainsi du fait de choix plus exigeants de formation consacrés aux jeunes parfois loin de la résidence.

Ces déplacements sont de plus soumis aux grands travaux de modernisation des carrefours et des axes routiers régionaux. Financés par les bailleurs internationaux au détriment de progrès attendus sur la voirie secondaire, rendus complexes par le transfert et le dédommagement des emplois informels bordiers, ils se sont déplacés de la ville d'Accra, en chantier au début des années 1990, au contact avec les banlieues depuis 2004. Le recours au véhicule individuel, le plus onéreux, rejoint ainsi les problèmes de régulation associés à ceux, massifs et populaires, du tro-tro : la motorisation dans son ensemble cherche des marges de manœuvre politique dans le contexte d'envolée des prix de l'essence. À la fin du dernier mandat présidentiel de Jerry Rawlings (1996-2000), l'érosion de l'électorat citoyen, au rythme de l'inflation des coûts du transport en commun, avait déjà souligné l'incapacité des finances publiques à anticiper sur l'accroissement du coût des importations pétrolières, à arbitrer en cas de pression sur les stocks entre les besoins industriels ghanéens et les revendications du salariat urbain contre le gel des salaires. Dans un pays urbanisé à plus de 44 % de sa

population, l'effritement des pouvoirs d'achat est en effet lourd de conséquences pour l'alternance politique que le Ghana inaugurerait en 2000.

Bloquant toute perspective de régulation de contrôle des prix et des ravitaillements en carburant, la présidence suivante s'est alors concentrée sur les volets infrastructures et gouvernance locale des transports. L'implication des collectivités territoriales dans la gestion du trafic, l'articulation des communications urbaines et nationales, de nouvelles technologies de communication en sont les principaux jalons dans les lignes de soutien de la Banque mondiale. Ils préservent surtout la priorité d'ouverture aux investissements extérieurs et une réponse par l'entrepreneuriat à l'injonction des bailleurs internationaux à réduire la pauvreté.

Les styles politiques diffèrent donc, face à des options libérales pourtant continues depuis 1983. Les efforts de Rawlings pour limiter l'influence du puissant syndicat des transporteurs urbains et rationaliser le flux des tro-tro n'ont pas permis d'instaurer de véritable offre publique de transport (Fouracre *et alii*, 1994). Ce n'est aujourd'hui chose faite que sur de rares lignes de bus d'Accra, avant que ne se profile une proposition de transport rapide en site propre, d'impulsion publique mais de gestion privée¹¹. Susceptible de relier quelques périphéries au centre, ce modèle de circulation fluidifiée porte en germe de nouvelles contradictions : sélectivité tarifaire, et surtout, par un nouveau rapport de force avec les tro-tro, refoulement d'une masse non négligeable de petits emplois offerts aux pauvres de la ville dans les lieux et services du transport. Aussi, prévisibles sont les effets de ce type de gestion en corridors de vitesse de la ville : le délaissement routier de vastes localités d'ortoirs est déjà confirmé, de même que le défaut de régulation publique d'un marché foncier devenu prohibitif dans l'agglomération. De ce point de vue, les arbitrages politiques menés en faveur du transport urbain pourraient révéler leurs limites face aux objectifs de réduction de la pauvreté.

CONCLUSION

Liée aux parcours résidentiels et aux modes de déplacement des habitants du Grand Accra, la relation logement-travail occupe une place centrale mais contrainte dans leur rapport à la ville. Celui-ci pâtit d'une double pauvreté : les parcs de logement et les infrastructures de communication restent insuffisants ; les capacités individuelles et sociales d'accès à l'emploi s'exercent sur un marché du travail dominé par le secteur informel. Dans ces conditions, la question de la mobilité urbaine n'est pas liée aux seules navettes quotidiennes. La prégnance des

11. Sous le second mandat du Président Kufuor (2005-2008), l'Agence française pour le développement s'inscrit en partenaire financier privilégié de ce dernier objectif.

emplois indépendants conduit à considérer, au-delà des effets de corridor que suscitent les politiques libérales d'infrastructures, les cas de ceux qui travaillent sans se déplacer, de ceux qui travaillent en se déplaçant à pied et de ceux qui se déplacent selon d'autres fréquences. Ni les figures de la pauvreté urbaine, ni les formes de résistance à la précarisation des conditions de vie en ville, ne se réduisent à l'opposition des ressources centrales et des espaces périphériques.

Sur le fond, le lien domicile-travail pose question dans une carte de l'emploi plus diffuse que ne le suggèrent des logiques routinières d'accessibilité et le dédoublement des zones d'activités formelles. Ses discriminations font difficilement jouer l'alternative déplacer son logement *versus* rapprocher son travail. Comme dans d'autres grandes villes africaines, deux perturbations démentent l'ajustement attendu, dans une économie de salariat généralisé du moins, des stratégies adoptées par les ménages pour optimiser le choix du domicile selon le temps, la sécurité et le coût des déplacements pendulaires qu'ils consacrent à leur travail.

La première perturbation est l'impact des activités et des cumuls économiques menés au cœur des espaces résidentiels (Yankson, 2000) : dans la proximité domestique, en particulier par les femmes, mais aussi dans une circulation instable qui occupe nombre d'artisans-colporteurs en quête de clients et de gens de services ambulants dans les quartiers. Une deuxième réserve engage les actifs sédentarisés, salariés ou non, éloignés des zones d'emploi à l'égard desquelles ils supportent des trajets lourds. Les habitudes citadines persistent à faire démarrer la journée entre 4 et 5 heures du matin et à dissocier les horaires de navettes des hommes et de leurs épouses. La superposition de consommations, y compris religieuses et thérapeutiques, à ces déplacements constitue alors une piste de recherche à poursuivre dans l'analyse des pratiques métropolitaines. Elle engage plus généralement la confrontation d'ajustements sociaux et de régulations publiques dans le devenir des capitales ouest-africaines.

BIBLIOGRAPHIE

- Abane A., 1993, « Mode Choice for the Journey to Work among Formal Sector Employees in Accra, Ghana », *Journal of Transport Geography*, vol. 1, n° 4, pp. 219-229.
- Bertrand M., Delaunay D., 2005, *Residential Mobility in the Greater Accra Region: Individual and Geographical Differentiations*, Paris, CEPED (coll. « Regards sur »), 63 p.
- Bertrand M., 2008, « Centres émetteurs, contextes récepteurs et segments locaux de l'étalement urbain dans les métropoles ouest-africaines : le cas du Grand Accra (Ghana) » in Zaninetti J.-M., Maret I. (dir.), *Étalement urbain et ville fragmentée à travers le Monde*, Presses universitaires d'Orléans, vol. 2, pp. 58-71.
- Buckley R. M., Mathema A. S., 2008, « Real Estate Regulations in Accra: Some Macro-

- conomic Consequences? », *Urban Studies*, vol. 45, n° 1, pp. 2249-2271.
- Caldwell J.C., 1969, *African Rural-Urban Migration: The Movement to Ghanaian Towns*, New York, Columbia University Press, 257 p.
- Fouracre P. R., Kwakye E., Okyere J. N., Silcock D. T., 1994, « Public Transport in Ghanaian Cities, A Case of Union Power », *Transport Reviews*, vol. 14, n° 1, pp. 45-61.
- Godard X., Fatonzoun I. (dir.), 2002, *Urban Mobility for all. Proceedings of the Tenth International CODATU Conference*, Lomé, Togo, 12-15 November 2002, Lisse, Balkema Publishers, 618 p.
- Grieco M., Apt N. A., Turner J. (dir.), 1996, *At Christmas on Rainy Days: Transport, Travel and the Female Traders of Accra*, Aldershot, Avebury, 282 p.
- ISSER (Institute of Statistical, Social and Economic Research), 2007, *The State of the Ghanaian Economy in 2006*, ISSER, University of Ghana, Legon, août 2007, 227 p.
- Kain J. F., 1992, « The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades later », *Housing Policy Debate*, vol. 3, n° 2, pp. 371-460.
- Mohan G., 1996, « Neoliberalism and Decentralised Development Planning in Ghana », *Third World Planning Review*, vol. 18, n° 4, pp. 433-454.
- Overa R., 2006, « Networks, Distance, and Trust: Telecommunications Development and Changing Trading Practices in Ghana », *World Development*, vol. 34, n° 7, pp. 1301-1315.
- Plat D., Adolehoume A., Diaz Olvera L., Pochet P., Sahabana M. *et alii*, 2004, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*, Rapport final du SITRASS pour le compte du SSATP (Banque mondiale, CEA), 154 p.
- Republic of Ghana, 1996, *Urban Environmental Sanitation Project, Staff Appraisal Report*, Document of the World Bank, Infrastructure and Urban Development Division, West Central Africa Department, 96 p.
- Republic of Ghana, 2003, *Second Urban Environmental Sanitation Project. Environmental and Social Assessment*, Ministry of Local Government and Rural Development, 387 p.
- Turner J., Kwakye E., 1996, « Transport and Survival Strategies in a Developing Economy: Case Evidence from Accra, Ghana », *Journal of Transport Geography*, vol. 4, n° 3, pp. 161-168.
- Verlet M., 2005, *Grandir à Nima (Ghana), Les figures du travail dans un faubourg populaire d'Accra*, Paris, IRD-Karthala, 327 p.
- Yankson P., 2000, « Houses and Residential Neighborhoods as Work Places in Urban Areas: the Case of Selected Low-Income Residential Areas in Greater Accra Metropolitan Area (GAMA), Ghana », *Singapore Journal of Tropical Geography*, n° 21, pp. 200-214.

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

NIVEAU DE VIE ET DÉPLACEMENTS DANS LES MÉTROPOLES VIETNAMIENNES : HÔ CHI MINH VILLE ET HANOI

Patrick Gubry*, Lê Hồ Phong Linh**

Dans le processus de métropolisation en cours dans les grandes agglomérations vietnamiennes, on assiste à un glissement de la population du centre vers la périphérie et à une « gentrification » du centre-ville. Si le cadre de vie s'en trouve généralement amélioré pour ces migrants intra-urbains, les distances à parcourir (par exemple domicile-travail ou domicile-école) augmentent considérablement. Le manque d'infrastructures se fait aussi cruellement sentir dans les zones périphériques nouvellement loties. Le rôle du niveau de vie, mesuré par un « indice de richesse », est mis en lumière. Contrairement à l'attente initiale, ce sont plutôt les « riches » qui ont les trajets les plus longs à parcourir, ce qui leur est permis par les meilleurs moyens de transport dont ils disposent. La lutte contre les inégalités en ville repose immanquablement la question du développement des transports urbains collectifs.

Mots clés : Hô Chi Minh Ville, Hanoi, Viêt-nam, migration intra-urbaine, mobilité temporaire, niveau de vie.

Le Viêt-nam est entré dans une phase d'urbanisation rapide suite à la libéralisation progressive de l'économie mise en œuvre à partir de 1986. Hô Chi Minh Ville, la « capitale économique » (environ 5,9 millions d'urbains en 2009), et Hanoi, la capitale politique (environ 2,6 millions d'urbains), sont les deux métropoles qui concentrent la majeure partie de la croissance urbaine et des

* Institut de recherche pour le développement, UMR 201 « Développement et sociétés » Université Paris 1 – IRD, gubry@ird.fr

** Ho Chi Minh City Institute for Development Studies (HIDS), Hô Chi Minh Ville, lhplinh@yahoo.com

investissements (Central Population and Housing Census Steering Committee, 2009)¹.

Dans un contexte où l'accroissement naturel de la population est devenu très faible en ville, suite à la transition démographique, avec la baisse de la fécondité, la croissance migratoire est le facteur essentiel de la croissance urbaine. La migration rurale-urbaine est impulsée par la concentration des investissements et l'accroissement des disparités économiques entre la ville et la campagne, au bénéfice de la première ; elle est facilitée par la rémanence d'une forte proportion de population rurale (70,4 % dans l'ensemble du pays), réservoir important de migrants potentiels.

La croissance démographique et la métropolisation génèrent une extension géographique de l'espace urbain, par suite de l'afflux de migrants en ville (souvent en zone périphérique) et des migrations intra-urbaines (surtout en direction de la périphérie également). Cette extension élargit l'espace de vie et accroît les mobilités temporaires auxquelles les villes sont mal préparées. Cependant, dans les deux villes, l'augmentation de la population soulève des problèmes cruciaux dans le processus de développement concernant les infrastructures, l'environnement et bientôt l'emploi.

Dans un contexte de « gentrification » du centre-ville et d'accroissement des disparités socio-économiques à l'intérieur même du périmètre urbain, il y a lieu de s'interroger sur les conséquences de cette évolution sur les déplacements respectifs des « riches » et des « pauvres », car les déplacements – « obligés » pour le travail et l'école, ou « de convenance » pour les loisirs – constituent une part majeure de la qualité de vie. La comparaison entre les deux métropoles est à cet égard riche d'enseignements.

UNE POLITIQUE DE « DÉCONCENTRATION » DE LA POPULATION

Les migrations intra-urbaines, qui tendent à augmenter les mobilités temporaires en termes de distance et de temps de déplacement, sont déterminées par l'évolution du prix du foncier et par les politiques publiques.

L'augmentation de la pression démographique au centre-ville, associée à une disparité socio-économique croissante et à la montée d'une classe moyenne, entraîne une explosion du prix du foncier. Appartenant à l'État depuis la collectivisation, le foncier et l'immobilier connaissent une privatisation ou

1. Au Viêt-nam, les limites administratives des grandes agglomérations incluent une vaste zone rurale : Hô Chi Minh Ville compte ainsi 7,1 millions d'habitants et Hanoï 6,4 millions, en incluant les parties rurales. Une étude précise de la population urbaine de ces agglomérations demanderait de retirer du total la population urbaine des petites localités disjointes du centre (Cu Chi et Càn Gio à Hô Chi Minh Ville, Son Tây à Hanoï) et à l'inverse d'ajouter à l'agglomération de Hô Chi Minh Ville les zones urbaines contiguës des provinces de Binh Duong et de Đông Nai (ville de Biên Hoa).

une semi-privatisation croissantes : les occupants d'une parcelle résidentielle se voient dotés d'un titre qui leur permet maintenant de disposer de leurs biens sans limitation de durée, d'en vendre le droit d'usage et de le transmettre à leurs héritiers, même si l'État reste officiellement le seul « propriétaire » du sol². Dans ce contexte, les ménages les plus modestes n'ont pas les moyens d'entretenir leur patrimoine au centre-ville, tandis qu'il devient rentable de le vendre à des ménages aisés pour acheter un bien plus spacieux et plus confortable dans un arrondissement périphérique. À cela s'ajoute la construction de villas en périphérie par les ménages aisés en vue de spéculation ou dans la perspective d'y résider ultérieurement, quand les infrastructures se seront développées.

Au niveau des politiques publiques en matière d'urbanisme, on retiendra les quatre préoccupations suivantes :

- « L'assainissement » du centre : il s'agit essentiellement de détruire l'habitat insalubre le long des canaux (*arroyos* à Hô Chi Minh Ville) et de délocaliser les habitants vers la périphérie (cas du projet Nhiêu Loc-Thi Nghe par exemple).
- La réduction des fortes densités et de la promiscuité : certains secteurs centraux connaissent des densités records : plus de 115 000 habitants au km² dans le *phuong* 1 du 3^e arrondissement de Hô Chi Minh Ville en 1999, plus de 92 000 habitants au km² dans le *phuong* Hang Gai à Hanoi³. L'évolution engagée permet d'ores et déjà de relever une diminution de la population en chiffres absolus dans certains arrondissements durant la période intercensitaire 1989-1999 (5^e arrondissement de Hô Chi Minh Ville).
- La volonté « d'internationaliser » et de « tertiariser » le centre, avec l'objectif de faire ainsi des deux grandes métropoles des « villes mondiales » [*Global cities/ Thành phố toàn cầu*].
- Les programmes de construction en périphérie : la ceinture périphérique de chacune des deux métropoles est par excellence la zone de développement des programmes de constructions à usage résidentiel. C'est le cas par exemple à Hô Chi Minh Ville de la zone de Phu My Hung (« Saigon South », dans le 7^e arrondissement), de celle de Thu Thiêm (2^e arrondissement), ou à Hanoi du projet Linh Dam dans l'arrondissement de Thanh Tri, du complexe Ciputra dans l'arrondissement de Tây Hồ, des zones urbaines nouvelles de Cầu Giấy, de Bac An Khan et Duong Nôi (dans le grand ouest de Hanoi). Pour saisir l'ampleur de ces programmes, il faut signaler que 240 projets de « Zones urbaines nouvelles » (*Khu do thi moi*) ont été validés pour Hanoi en octobre 2009, destinés à s'ajouter à la dizaine de projets existants... Bien

2. Les subtilités de l'évolution du foncier à Hanoi sont parfaitement mises en lumière dans Pandolfi, 2001.

3. Le *phuong* est l'unité administrative immédiatement inférieure à l'arrondissement ; en milieu rural (y compris dans les arrondissements ruraux inclus dans les limites administratives des grandes villes) ces unités sont appelées *xa*.

entendu, ces programmes s'accompagnent d'une reclassification de l'usage du sol qui le rend constructible.

Ces différents facteurs tendent à accroître les migrations du centre vers la périphérie et à densifier les zones périphériques. Qu'en est-il dans les faits ?

LE « DESSERREMENT » DE LA POPULATION EN DIRECTION DE LA PÉRIPHÉRIE

Le recensement est un outil irremplaçable pour l'étude des migrations (changement de résidence), au niveau géographique le plus fin, puisqu'il est par vocation exhaustif aux erreurs de collecte près⁴. À partir d'un recensement, il est plus facile d'étudier l'immigration dans une zone donnée (qui concentre les immigrants), que l'émigration à partir de la même zone (qui disperse les émigrants entre toutes les unités administratives du pays, voire tous les pays du monde).

À Hồ Chi Minh Ville, si l'on prend la population âgée de cinq ans ou plus en 1999, 83,7 % résidaient déjà dans le même arrondissement en 1994, cinq ans auparavant, 6,7 % résidaient dans un autre arrondissement de HCMV, 9,3 % résidaient dans une autre province et 0,2 % à l'étranger.

À Hanoi, les chiffres correspondants sont les suivants : 87,7 % des habitants résidaient dans le même arrondissement de Hanoi en 1999 qu'en 1994, 4,0 % résidaient dans un autre arrondissement de Hanoi, 8,0 % résidaient dans une autre province et 0,3 % à l'étranger. Globalement, la population apparaît un peu plus « stable » à Hanoi, dont le taux de croissance serait légèrement inférieur à celui de Hồ Chi Minh Ville.

Selon les conditions locales dans les divers pays et les spécificités des villes, les immigrants dans les grandes agglomérations se dirigent prioritairement soit vers le centre, soit vers la périphérie. Au Viêt-nam, les immigrants se dirigent très clairement de manière préférentielle vers les arrondissements situés en périphérie immédiate du centre, aussi bien à Hồ Chi Minh Ville qu'à Hanoi.

Dans l'une et l'autre ville, les mouvements ne sont significatifs que dans les arrondissements centraux et dans les arrondissements immédiatement périphériques. Les zones rurales ne sont guère touchées entre 1994 et 1999, quand on examine les déplacements de la population âgée de 5 ans ou plus⁵. Les mouvements dessinés par les soldes migratoires sont clairement centrifuges,

4. Ce desserrement a été analysé en détail dans Gubry *et alii*, 2008, chapitre 2, pp. 53-62. Les données équivalentes au recensement d'avril 2009 ne sont pas encore disponibles fin 2009.

5. Voir cartes correspondantes dans Gubry *et alii*, 2008, pp. 55-56 : http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers09-01/010043543.pdf

du centre vers la périphérie, conduisant à un « desserrement » de la population. Ces mouvements sont plus diversifiés à Hanoi.

UNE ENQUÊTE SPÉCIFIQUE SUR LES MOBILITÉS INTRA-URBAINES

Les déplacements temporaires peuvent être étudiés à travers diverses approches : analyse des visiteurs et des absents dans le recensement lorsque ces données sont disponibles, enquête sur la circulation, enquête spécifique auprès des ménages... Nous avons choisi de réaliser une enquête par sondage représentative auprès des ménages, approche qui n'avait encore jamais été tentée au Viêt-nam sur ce sujet, et de mettre en œuvre un plan de sondage original. Cette enquête a été réalisée en mars-avril 2003 dans le cadre du Programme de recherche urbaine pour le développement (PRUD).

Le projet de recherche sur les mobilités intra-urbaines à Hô Chi Minh Ville et Hanoi est l'un des 32 projets réalisés dans le cadre du PRUD financés par le ministère français des Affaires étrangères et gérés par l'ISTED et le GEMDEV (2002-2004). Il s'agit d'un projet en coopération entre l'Institut de recherche pour le développement (IRD), Paris ; l'Institut de recherche économique de Hô Chi Minh Ville (IER) ; le Centre de population, Université nationale d'économie, Hanoi.

Les travaux préliminaires ont conduit à élaborer un plan de sondage à deux degrés. Au premier degré, on a tiré un échantillon d'îlots ou *tô dân phố*⁶, profitant du fait que l'espace est « îloté » à un niveau très fin et que le responsable d'îlot connaît en principe les chefs de ménage de son îlot. Au second degré, on a tiré un échantillon de ménages sur la liste des chefs de ménage préalablement établie dans les îlots sélectionnés. À chacun des degrés, l'échantillon est en pratique géographiquement stratifié dans la mesure où les îlots d'un côté, les ménages de l'autre se suivent sensiblement sur les listes selon l'ordre de proximité géographique. Le but était d'arriver à un échantillon de 2 000 ménages à Hô Chi Minh Ville et de 1 500 ménages à Hanoi.

Ce plan de sondage est novateur, dans la mesure où jusqu'à présent on utilisait généralement les *phuong/xá* au premier degré, ce qui génère un effet de grappe considérable (ces unités ont de 3 000 à 4 000 ménages chacune), ce qui n'est pas le cas des îlots (de l'ordre de 40 à 100 ménages). En outre, l'exhaustivité est meilleure dans la mesure où les listes des ménages sont établies indépendamment des listes existantes auprès du responsable d'îlot, qui ne comprennent que les personnes ayant fait une démarche pour régulariser leur situation en ville.

6. En zone périphérique, les îlots portent les noms de *tô nhân dân* à Hô Chi Minh Ville et *thôn* ou *xóm* à Hanoi.

Un programme informatique spécifique a été élaboré par un spécialiste de l'INSEE pour d'une part tirer les îlots sur la liste des îlots de chaque ville, d'autre part les ménages sur la liste des ménages établie lors de la première étape dans les îlots sélectionnés⁷.

Finalement, l'échantillon comprend 2 000 ménages et 8 623 habitants à Hô Chi Minh Ville, 1 500 ménages et 5 972 habitants à Hanoi.

VARIATION SPATIALE DU NIVEAU DE VIE DES MÉNAGES

Utilisation d'un indice de richesse

Plusieurs méthodes permettent de mesurer le statut économique relatif des ménages. Dans notre enquête, nous avons proscrit les questions directes sur les revenus et les dépenses des ménages à cause de leur faible qualité dans une enquête ponctuelle à cause des défaillances de la mémoire des enquêtés et d'une volonté fréquente de sous-estimer les revenus. Cependant, nous avons recueilli des informations détaillées sur les caractéristiques du logement, sa localisation, le type d'occupation, les services de base et les équipements durables à la disposition des ménages. En plus, notre objectif n'est pas de mesurer directement le statut économique des ménages, en valeur absolue, mais les différences de niveau de vie entre des groupes de ménages.

Des études spécifiques montrent que l'indice de richesse est une méthode appropriée à cette fin (Filmer, Pritchett, 1998 ; Howe, Hargreave, Huttly, 2008 ; Rutstein, Johnson, 2004 ; Vyas, Kumaranayake, 2006). Nous avons ainsi utilisé 38 indicateurs pour calculer un indice de richesse.

Dans cette étude, on a utilisé le logiciel *Stata* (version 8) et l'indice est calculé comme suit avec la méthode d'analyse en composantes principales :

1. Vérification de l'ordre relatif des variables ordinales.
2. Standardisation des indicateurs (pour que les variables suivent une distribution *normale*).
3. Utilisation de la méthode d'analyse en composantes principales pour calculer le poids des indicateurs. La première composante principale est choisie pour représenter la richesse du ménage. Le poids de chaque indicateur est la valeur de la covariance de la première composante de la matrice de covariance.

7. La méthodologie détaillée de cette enquête, la seule de ce type à ce jour sur les mobilités intra-urbaines, est exposée dans Gubry *et alii*, 2008, chapitre 1, pp. 19-50.

4. Calcul de la valeur de l'indice pour les ménages. Pour chaque ménage, la valeur des indicateurs est multipliée par les poids correspondants, et l'indice de richesse du ménage est la somme de ces valeurs.

L'hypothèse a été retenue que chaque membre d'un même ménage a le même niveau de richesse, ainsi tous les membres du ménage ont le même indice de richesse. Tous les individus de l'ensemble des deux villes ont été ensuite triés dans l'ordre croissant de richesse et ont été divisés en trois groupes égaux, les « pauvres » (niveau de richesse « faible »), les « moyens » (niveau de richesse « moyen ») et les « riches » (niveau de richesse « élevé »).

Un processus de « gentrification » du centre

On assiste à une concentration progressive des ménages aisés dans les arrondissements centraux des deux villes (tableau 1). La population des arrondissements centraux représente 67,9 % à Hô Chi Minh Ville, mais 86,2 % des ménages aisés résident dans ces arrondissements ; les chiffres correspondants pour Hanoi sont respectivement 46,6 % et 67,9 %⁸.

Tableau 1 : Répartition de la population selon le niveau de richesse, la zone de résidence et la ville (%)

Ville	Niveau de richesse	Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Total
HCMV	Faible	50,5	21,6	28,0	100
	Moyen	66,9	18,7	14,4	100
	Élevé	85,0	10,0	5,1	100
	Ensemble	67,9	16,6	15,4	100
Hanoi	Faible	27,0	9,5	63,6	100
	Moyen	53,0	19,7	27,2	100
	Élevé	67,9	22,7	9,4	100
	Ensemble	46,6	16,4	37,0	100

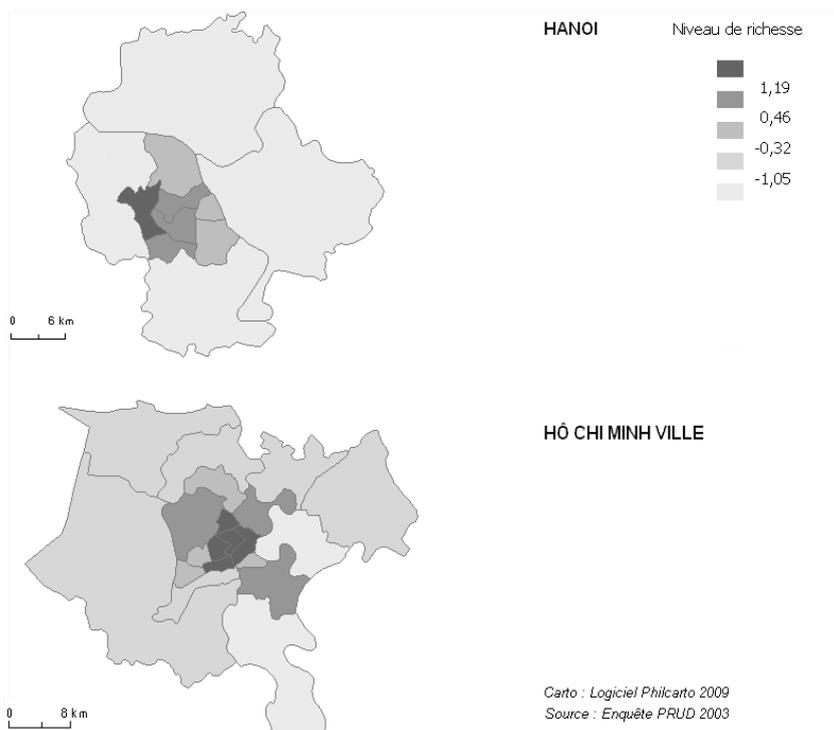
Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

À l'inverse, les ménages avec un niveau de vie relativement faible sont clairement concentrés dans les arrondissements ruraux des deux villes.

Le processus de « gentrification » du centre-ville ressort clairement de l'examen du niveau de vie selon l'arrondissement (figure 1).

8. À l'exclusion des arrondissements de Cu Chi et Tân Giô à Hô Chi Minh Ville, et de Soc Son à Hanoi, presque purement ruraux. Comme on l'a souligné, le maintien d'une catégorie d'arrondissements classés comme « ruraux » (*huyên*) à côté des arrondissements « urbains » (*quận*) ne doit pas étonner, car les limites administratives des deux métropoles incluent une vaste zone rurale regroupant, suite aux modifications administratives de 2006 et surtout du 1^{er} août 2008, 16,8 % de la population à Hô Chi Minh Ville et 59,2 % de la population à Hanoi, au recensement de 2009.

Figure 1 : Indice de richesse selon l'arrondissement et la ville



À Hồ Chí Minh Ville, la « richesse » est ainsi concentrée dans les 1^{er}, 3^e, 10^e arrondissements, dans l'arrondissement de Phu Nhuận et dans le 5^e arrondissement (Cho Lon), dont la population est souvent d'origine chinoise. Les arrondissements ruraux, souvent agricoles, sont clairement les plus pauvres ; entre les deux, dans les arrondissements périphériques, une population à niveau de vie modeste se mélange à des classes moyennes aisées qui ont accès aux nouveaux programmes immobiliers.

À Hanoi, les arrondissements les plus « riches » sont également les arrondissements centraux, surtout l'arrondissement de Ba Đình, mais également l'arrondissement de Cầu Giấy, à l'écart du centre, qui possède de nombreux programmes immobiliers modernes, ainsi que le nouveau « centre moderne » de la capitale, My Đình (qui s'étend également en partie sur Tu Liêm). Les arrondissements ruraux, de Tu Liêm à Gia Lâm, y compris toute la rive gauche du fleuve Rouge, encore largement agricole, sont les plus « pauvres ».

LE RÔLE AMBIVALENT DU PERMIS DE RÉSIDENCE

Au Viêt-nam, l'ensemble du territoire national est subdivisé en îlots, que ce soit à la ville (*tô dân phố*) ou à la campagne (*tô nhân dân*) ; c'est « l'îlotage ». L'îlot est une unité de police inférieure à la plus petite unité administrative (*phuong* ou *xa*). Chaque citoyen est enregistré dans un îlot donné. Un changement de résidence implique théoriquement une autorisation au niveau de l'îlot de départ et une autorisation au niveau de l'îlot d'arrivée.

La résidence est enregistrée au niveau du *phuong* (arrondissements urbains) ou du *xa* (arrondissements ruraux) sur un livret de résidence (*hộ khẩu*). Il y a quatre types de permis de résidence⁹ :

- KT1 : résidents permanents dans un îlot du *phuong* qui ont un permis de résidence permanent y afférant ;
- KT2 :
 - soit résidents permanents dans un îlot du *phuong* qui ont un permis relatif à un autre *phuong* de la même province ;
 - soit personnes qui ont un permis relatif à un îlot du *phuong* (qui y sont enregistrées sur un registre spécial), mais qui résident dans un autre *phuong* dans la même province ;
- KT3 : résidents temporaires de longue durée dans un îlot du *phuong* (ayant *de facto* vocation à demeurer sur place) ;
- KT4 : résidents temporaires de courte durée dans un îlot du *phuong* (ayant vocation à repartir) ou visiteurs.

Dans le passé, la possession d'un permis de résidence permanent (KT1) était indispensable pour résider en ville dans la mesure où il donnait lieu à la distribution des bons de rationnement ; cela éliminait d'emblée les migrations spontanées, mais les bons de rationnement n'existent plus depuis longtemps. Progressivement, le rôle du permis de résidence s'est trouvé changé et le permis de résidence a été considéré comme la pièce maîtresse de la politique migratoire du Viêt-nam. Cependant, les enquêtes récentes montrent que l'absence de permis de résidence n'empêche plus personne de migrer et le permis de résidence ne peut plus être considéré comme un élément d'une politique migratoire ou d'une politique urbaine (cf. par exemple, Gubry *et alii*, 2002). Pourtant, le contrôle résidentiel est maintenu et reste effectif malgré les apparences. De nos jours, l'argent remplace parfois avantageusement la disposition d'un permis de résidence en règle : il s'agit en somme pour un individu de soupeser les coûts respectifs de la régularisation et du paiement d'une amende...

9. KT de *kiêm tra* qui signifie « contrôler ».

Cependant, il ne convient pas pour autant de considérer le permis de résidence comme inutile. Au contraire, de nombreux actes de la vie quotidienne sont facilités par la possession d'un permis permanent. Cela va des plus importants, comme l'immatriculation foncière, l'achat d'une maison, l'exercice d'un emploi dans le secteur public, l'inscription d'un enfant dans une école renommée, l'obtention des meilleurs soins à l'hôpital... jusqu'à des formalités plus banales comme l'immatriculation d'une motocyclette ou l'abonnement à une ligne téléphonique fixe...

Rares sont les études qui se sont penchées sur ce système (Hardy, 2001 ; VeT *et alii*, 2005). Une des conclusions est que le système d'enregistrement résidentiel reste une source d'inégalités à l'intérieur de la ville au détriment des plus pauvres. C'est notamment ce qui a conduit les autorités à largement assouplir le système à partir de 2006, en rendant plus facile l'obtention d'un permis de résidence permanent, sans pour autant éliminer tous les obstacles.

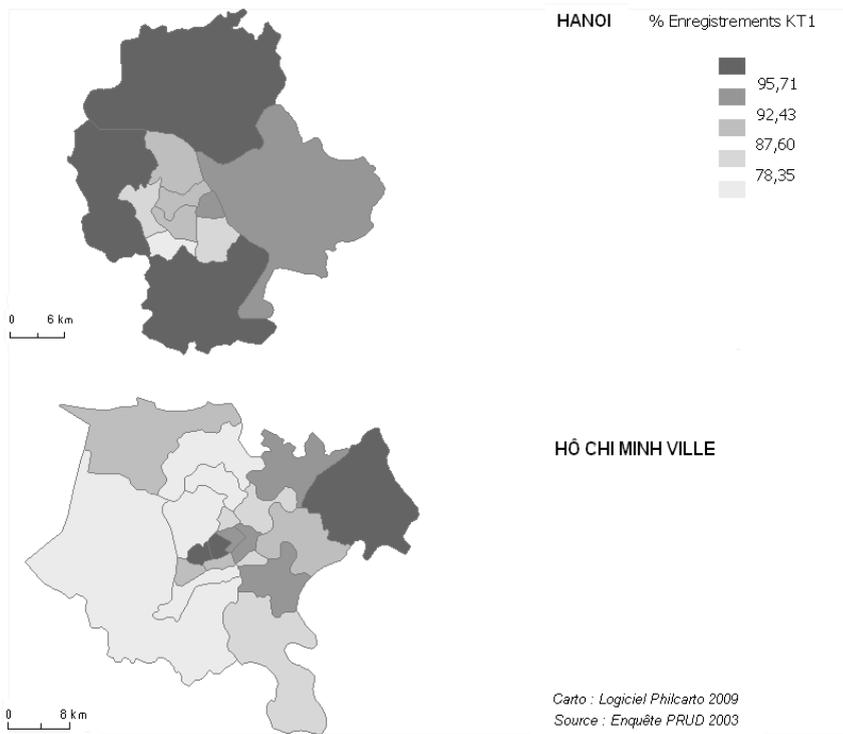
Dans ce contexte, il y a lieu de s'interroger sur les conséquences de l'enregistrement résidentiel sur les déplacements en relation avec le niveau de vie. La répartition de la population ayant un enregistrement permanent varie selon l'arrondissement (figure 2), mais la situation est différente dans les deux villes.

À Hồ Chí Minh Ville, les habitants des arrondissements centraux, à population relativement stable, ont souvent un enregistrement permanent, mais également ceux de certains arrondissements éloignés tels que le 9^e arrondissement (qui a une population encore rurale, associée à des travailleurs de grandes entreprises modernes qui sont généralement enregistrés) ou le 7^e arrondissement (avec de nombreux lotissements modernes). En revanche, les habitants du reste de la zone périphérique, même dans sa partie rurale, sont moins souvent enregistrés, pour des raisons qui sont mal discernables, si ce n'est que ces zones contiennent une forte proportion de migrants.

À Hanoi, la situation est sans équivoque : les habitants des arrondissements ruraux périphériques sont très majoritairement enregistrés, vivant et travaillant souvent sur place depuis plusieurs générations.

Il faut remarquer que les ménages les plus modestes habitent précisément dans ces zones rurales. Il s'en suit que les « riches » sont 85,3 % à posséder un permis de résidence permanent à Hồ Chí Minh Ville (73,2 % pour les « pauvres »), contre 82,2 % à Hanoi (94,5 % pour les « pauvres »). L'effet du statut de résident permanent est ainsi occulté par celui de la zone d'habitation et de l'activité.

Figure 2 : Proportion de la population ayant un permis de résidence permanent (KT1) selon l'arrondissement de résidence et la ville (%)



DES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS DIFFÉRENCIÉS

Pour déterminer les déplacements temporaires, on a relevé les déplacements hors du logement effectués le jour précédant le passage de l'enquêteur. Un des principaux résultats a été de constater que les déplacements pour le travail restent importants tous les jours de la semaine, y compris pendant le week-end (Gubry *et alii*, 2008). Qu'en est-il des raisons de déplacements selon le niveau de vie ?

La fréquence des sorties est peu différente entre Hanoi et Hô Chi Minh Ville (tableau 2). Les riches ont plus de raisons de sortir que les pauvres, mais les différences entre les groupes sont faibles.

En ce qui concerne les raisons de sortie, à Hô Chi Minh Ville, les pauvres sont plus nombreux à être sortis pour le travail, au contraire de Hanoi.

À Hô Chi Minh Ville, les riches sont plus nombreux à avoir accompagné leurs enfants à l'école, à la fois parce qu'ils disposent de meilleurs moyens de transports et parce que leurs enfants fréquentent en moyenne des établissements

Tableau 2 : Répartition des personnes de 13 ans ou plus selon les raisons de sortie du logement, le niveau de richesse et la ville (%)

Raisons de sortie du logement	Hô Chi Minh Ville				Hanoi			
	Pauvres	Moyens	Riches	Ens.	Pauvres	Moyens	Riches	Ens.
Sorti	83,7	86,8	88,4	86,4	81,9	86,9	89,5	85,6
Pas sorti	16,3	13,3	11,6	13,7	18,1	13,1	10,5	14,4
1. Travail	38,5	37,6	38,0	38,0	35,5	35,5	39,3	36,5
2. École/formation	8,2	10,6	14,5	11,2	12,6	13,5	11,9	12,7
3. Amener les enfants à l'école	3,8	5,1	7,0	5,4	2,1	2,5	3,5	2,6
4. Courses	16,7	18,0	19,1	18,0	16,3	19,5	18,2	17,9
5. Visite à la famille	3,1	3,0	2,4	2,9	3,2	3,1	4,5	3,5
6. Visite aux amis	4,4	4,1	3,8	4,1	4,0	5,1	6,7	5,1
7. Dispensaire/hôpital	0,5	0,9	0,7	0,7	0,3	0,3	0,6	0,4
8. Loisirs	1,8	2,8	4,7	3,2	2,8	5,1	5,6	4,3
9. Divers	0,5	0,6	0,8	0,6	0,2	0,5	0,7	0,4

Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

plus éloignés de leur domicile, qu'ils ont pu choisir en raison de leur bonne réputation. Les différences sont peu marquées à Hanoi.

Les riches s'adonnent aussi plus fréquemment aux loisirs, parce qu'ils ont les moyens nécessaires et que les pauvres doivent consacrer plus de temps au travail pour gagner leur vie.

Une explication importante de ces différences est aussi que les riches ont de bons moyens de transport : la presque totalité des membres des ménages riches dans les villes dispose d'une motocyclette dans le ménage tandis que seulement 79,6 % des membres des ménages pauvres à Hô Chi Minh Ville et 59,5 % à Hanoi en disposent.

RÉSIDENTE ET LIEU DE TRAVAIL

Les arrondissements centraux concentrent logiquement les emplois dans les deux villes (tableau 3). Une proportion de 92,7 % des actifs occupés à Hô Chi Minh Ville et de 86,5 % à Hanoi y trouve leur emploi. Ce sont les habitants des arrondissements périphériques qui ont le plus de déplacements à faire pour aller travailler. En revanche, dans les arrondissements ruraux, nombreux sont ceux qui travaillent près de leur domicile ; c'est le cas notamment des agriculteurs qui vivent sur leur exploitation.

La population active occupée se répartit très différemment selon le niveau de richesse et la zone de travail (tableau 4). Dans les deux villes, la population

Tableau 3 : Répartition de la population active occupée selon la zone d'habitation, la zone de travail et la ville (%)

Ville	Zone d'habitation	Zone de travail			Total	Répartition des résidents
		Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux		
HCMV	Arrondissements centraux	92,7	4,0	3,3	100	67,9
	Arrondissements périphériques	19,5	77,7	2,8	100	16,6
	Arrondissements ruraux	15,2	5,2	79,7	100	15,4
	Ensemble/Total	69,1	16,1	14,8	100	100
Hanoi	Arrondissements centraux	86,5	7,4	6,1	100	46,6
	Arrondissements périphériques	40,1	52,7	7,2	100	16,4
	Arrondissements ruraux	10,5	4,2	85,3	100	37,0
	Ensemble/Total	47,1	13,4	39,5	100	100

Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

aisée travaille très majoritairement au centre-ville, alors que la population à niveau de vie modeste travaille plutôt dans les arrondissements ruraux. Cela correspond aux revenus des types d'activités que ces zones peuvent offrir et peut être rapproché de l'indice de richesse par arrondissement (figure 1).

Les localisations respectives du domicile et du lieu de travail permettent de confronter la distance et la durée du trajet (déclarés par les intéressés) au niveau de richesse (tableau 5). Distance et durée moyenne restent somme toute raisonnables pour des grandes métropoles : 4,9 km et 15,7 min à Hô Chi Minh Ville ; 3,7 km et 14,5 min à Hanoi.

La distance et la durée du trajet domicile-travail sont logiquement les plus élevées pour les habitants des arrondissements périphériques. À Hanoi, il s'agit de la proche périphérie ; à Hô Chi Minh Ville, la situation est plus complexe et dépend en grande partie des lotissements récents implantés dans des zones périphériques qui n'offrent pas encore suffisamment d'emplois (figure 3).

Les riches ont une distance plus grande à parcourir que les pauvres. Leurs moyens de transport leur permettent de choisir et de conserver un lieu de travail de manière relativement indépendante de sa localisation, en diminuant le temps

Tableau 4 : Répartition de la population active occupée selon le niveau de richesse et la zone de travail (%)

Ville	Niveau de richesse	Zone de travail			Total
		Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	
HCMV	Faible	54,9	20,0	25,1	100
	Moyen	65,5	19,9	14,6	100
	Élevé	85,3	8,9	5,8	100
	Ensemble	69,1	16,1	14,8	100
Hanoi	Faible	24,8	10,3	64,9	100
	Moyen	56,0	15,6	28,4	100
	Élevé	72,1	15,8	12,1	100
	Ensemble	47,1	13,4	39,5	100

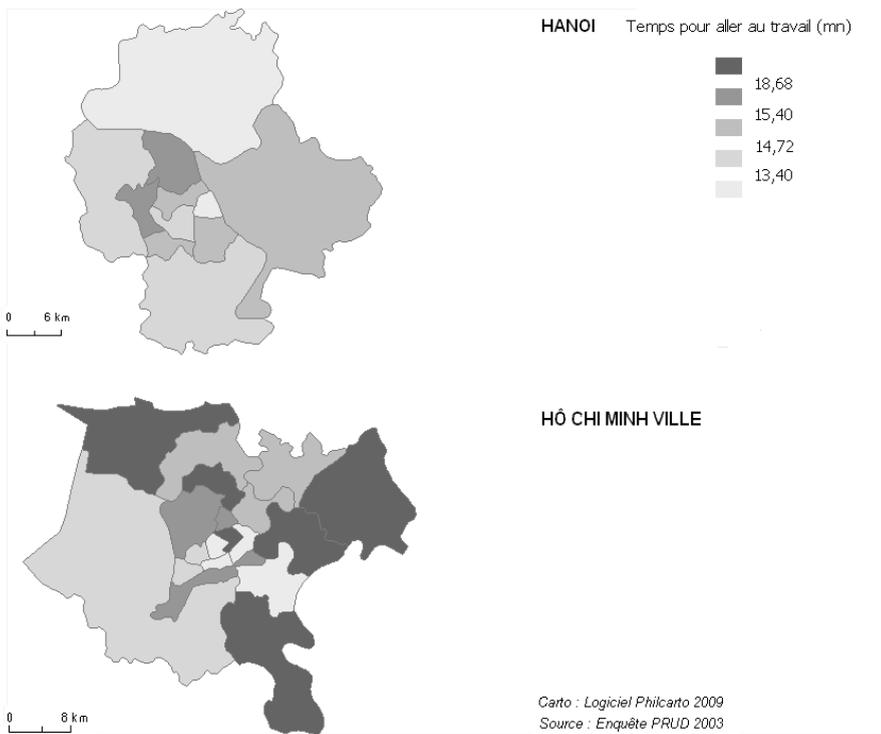
Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

Tableau 5 : Répartition de la population active occupée selon le niveau de richesse, la distance moyenne (km), le temps moyen (min), la zone d'habitation et la ville

Ville	Niveau de richesse	Distance (km)/ Durée (mn)	Zone d'habitation			Ensemble	Vitesse moyenne (km/mn)
			Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux		
HCMV	Faible	Distance moyenne	4,0	5,3	4,3	4,4	0,27
		Durée moyenne	15,5	17,5	17,0	16,3	
	Moyen	Distance moyenne	5,3	4,3	4,3	5,0	0,32
		Durée moyenne	16,4	14,1	13,1	15,5	
	Élevé	Distance moyenne	5,1	6,1	6,9	5,3	0,34
		Durée moyenne	15,1	15,9	19,2	15,4	
	Ensemble	Distance moyenne	4,9	5,0	4,6	4,9	0,31
		Durée moyenne	15,6	15,8	16,1	15,7	
Hanoi	Faible	Distance moyenne	3,7	3,1	2,7	3,0	0,21
		Durée moyenne	14,1	13,8	13,9	14,0	
	Moyen	Distance moyenne	3,9	4,9	3,7	4,1	0,28
		Durée moyenne	14,3	16,8	13,5	14,5	
	Élevé	Distance moyenne	4,3	4,8	5,1	4,5	0,29
		Durée moyenne	14,5	16,7	17,6	15,3	
	Ensemble	Distance moyenne	4,1	4,4	3,1	3,7	0,26
		Durée moyenne	14,3	16,1	14,1	14,5	

Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

Figure 3 : Temps mis pour aller au travail selon l'arrondissement de résidence et la ville (min)



du trajet. Au total, on observe que la vitesse moyenne du trajet domicile-travail augmente avec le niveau de richesse.

Modes de transport

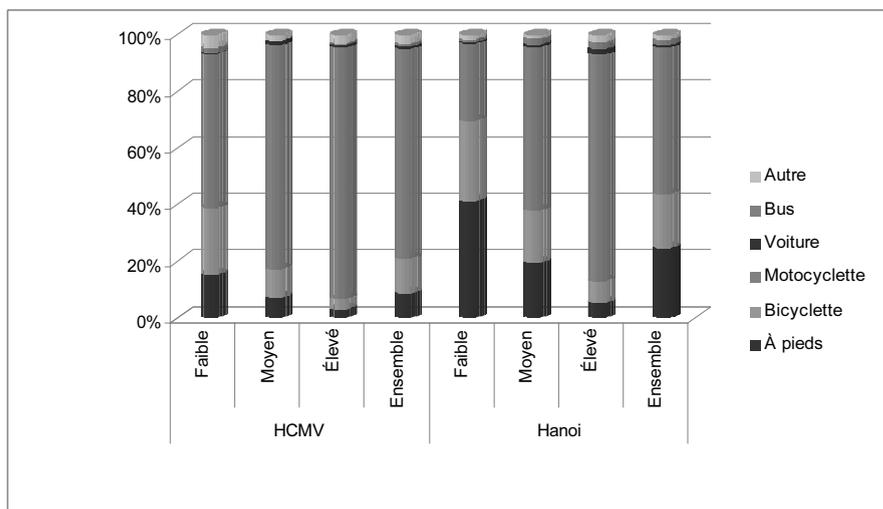
La motocyclette est le moyen de transport de loin le plus fréquent pour effectuer le trajet domicile-travail : 74,1 % des actifs occupés à Hô Chi Minh Ville et 51,7 % à Hanoi y ont recours (tableau 6 et figure 4). L'usage de la motocyclette est directement proportionnel au niveau de richesse et varie en sens contraire de celui de la bicyclette qui lui est concurrente, les autres moyens de transport, notamment collectifs, restant très faibles. La marche à pieds est beaucoup plus répandue à Hanoi où les distances sont plus faibles, indépendamment du niveau de vie.

Tableau 6 : Répartition de la population active occupée selon le niveau de richesse, le moyen de transport pour aller au travail et la ville (%)

Ville	Niveau de richesse	Moyen de transport pour aller au travail						Total
		À pieds	Bicyclette	Motocyclette	Voiture	Bus	Autre	
HCMV	Faible	15,2	23,4	54,7	0,4	1,7	4,6	100,0
	Moyen	7,7	10,4	78,1	1,5	0,3	2,0	100,0
	Élevé	3,3	3,5	88,9	1,0	0,7	2,6	100,0
	Ensemble	8,7	12,3	74,1	1,0	0,9	3,0	100,0
Hanoi	Faible	41,2	28,6	27,1	0,3	1,4	1,4	100,0
	Moyen	18,7	17,2	59,8	1,0	2,2	1,1	100,0
	Élevé	5,4	7,2	80,3	2,1	2,6	2,4	100,0
	Ensemble	24,5	19,3	51,7	1,0	2,0	1,5	100,0

Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

Figure 4 : Répartition de la population active occupée selon le moyen de transport pour aller au travail, le niveau de richesse des ménages et la ville (%)



RÉSIDENTE ET ÉCOLE

Les établissements scolaires sont plus concentrés dans les arrondissements centraux que les emplois à Hô Chi Minh Ville, au contraire de Hanoi, où les arrondissements ruraux semblent relativement bien pourvus (tableau 7). Nous examinons ici la zone d'étude au niveau global ; une distinction entre écoles primaires, collèges, lycées et universités montrerait évidemment une concentration accrue des établissements dans le centre au fur et à mesure de l'élévation du niveau d'enseignement.

Tableau 7 : Répartition des élèves selon la zone d'habitation, la zone d'étude et la ville (%)

Ville	Zone d'habitation	Zone d'étude				Répartition des résidents
		Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Total	
HCMV	Arrondissements centraux	98,3	1,5	0,2	100	67,9
	Arrondissements périphériques	13,7	82,2	4,1	100	16,6
	Arrondissements ruraux	18,8	2,9	78,3	100	15,4
	Ensemble/Total	73,1	14,8	12,1	100	100
Hanoi	Arrondissements centraux	89,8	9,1	1,1	100	46,6
	Arrondissements périphériques	32,1	62,4	5,5	100	16,4
	Arrondissements ruraux	9,0	6,4	84,6	100	37,0
	Ensemble/Total	45,7	18,0	36,2	100	100

Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

Les familles aisées scolarisent leurs enfants très majoritairement dans un établissement localisé au centre-ville (tableau 8). Elles ont les moyens de choisir un établissement renommé, de payer éventuellement des frais plus élevés et d'accompagner leurs enfants vers une école plus éloignée du domicile.

Au contraire, les familles modestes sont souvent contraintes d'inscrire leurs enfants dans l'école correspondant à la carte scolaire de leur domicile, surtout si elles ne disposent pas d'un enregistrement résidentiel permanent en ville.

Logiquement, la distance pour aller à l'école est plus courte que pour aller au travail (tableau 9). Dans les deux villes, la distance pour aller à l'école augmente avec le niveau de richesse par suite du choix d'une meilleure école pour leurs enfants par les plus fortunés ; ce phénomène est plus marqué à Hô Chi Minh Ville.

On retrouve l'augmentation, avec le niveau de richesse, de la vitesse moyenne du trajet pour aller à l'école, comme pour aller au travail ; elle dépend ici du véhicule utilisé par les parents pour accompagner leurs enfants à l'école pour les petites classes, et du moyen de transport personnel (bicyclette ou motocyclette) utilisé par les plus grands.

Tableau 8 : Répartition des élèves selon le niveau de richesse des ménages, la zone d'étude et la ville (%)

Ville	Niveau de richesse	Zone d'étude			
		Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Total
HCMV	Faible	57,6	19,0	23,4	100
	Moyen	67,5	19,6	12,9	100
	Élevé	88,3	7,9	3,8	100
	Ensemble	73,1	14,8	12,1	100
Hanoi	Faible	24,9	12,3	62,7	100
	Moyen	54,9	21,9	23,3	100
	Élevé	68,9	22,5	8,5	100
	Ensemble	45,7	18,0	36,2	100

Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

La figure 5, concernant l'école secondaire, fait ressortir les arrondissements sous-équipés en infrastructures scolaires, ceux où le trajet pour aller à l'école est le plus long. Il s'agit surtout des arrondissements situés en périphérie, qu'ils soient urbains ou ruraux : toute la rive gauche du fleuve Rouge à Hanoi ; l'arrondissement de Hoc Môn à Hồ Chi Minh Ville. Mais certains arrondissements centraux figurent aussi dans cette catégorie : les arrondissements de Ba Dinh et de Tây Hồ à Hanoi, qui sont des cas particuliers dans la mesure où la population qui y réside, très aisée en moyenne, peut envoyer ses enfants dans une école éloignée mais réputée, ainsi que le 4^e arrondissement de Hồ Chi Minh Ville, qui est sans doute sous-équipé en infrastructures scolaires.

CONCLUSION

Il existe de multiples relations entre niveau de vie et déplacements dans les métropoles vietnamiennes, mais ces relations sont complexes. Il faut d'abord remarquer que seule une partie de ces relations a été saisie ici du fait que les migrants ruraux-urbains pris en compte parmi la population résidente en ville sont ceux qui ont changé de résidence pour une durée de 6 mois ou plus en venant habiter en ville, selon les définitions internationales et celles du recensement au Viêt-nam ; cette population résidente exclut les personnes en déplacement temporaire (« visiteurs » en ville venus pour moins de 6 mois), qui effectuent des navettes entre la ville et le village d'origine, où elles sont toujours considérées comme résidentes (il s'agit des « résidents absents »). La spécificité de cette population au Viêt-nam (comme en Chine, mais contrairement à d'autres pays)

Tableau 9 : Distance moyenne (km) et durée moyenne (min) mises par les élèves pour aller à l'école selon le niveau de richesse des ménages, la zone d'habitation et la ville

Ville	Niveau de richesse	Distance (km)/ Durée (mn)	Zone d'habitation				Vitesse moyenne (km/min)
			Arrondissements centraux	Arrondissements périphériques	Arrondissements ruraux	Ensemble	
HCMV	Faible	Distance moyenne	2,5	2,8	3,2	2,8	0,19
		Durée moyenne	14,6	14,8	13,5	14,3	
	Moyen	Distance moyenne	2,9	3,3	4,1	3,2	0,23
		Durée moyenne	13,0	13,7	17,3	13,8	
	Élevé	Distance moyenne	3,8	4,7	5,1	4,0	0,26
		Durée moyenne	14,8	15,6	18,5	15,1	
	Ensemble	Distance moyenne	3,3	3,5	3,8	3,4	0,23
		Durée moyenne	14,2	14,6	15,6	14,4	
Hanoi	Faible	Distance moyenne	2,6	4,2	3,3	3,2	0,21
		Durée moyenne	13,4	16,5	15,7	15,3	
	Moyen	Distance moyenne	2,6	3,7	3,7	3,2	0,22
		Durée moyenne	12,3	15,4	17,9	14,6	
	Élevé	Distance moyenne	3,5	4,1	4,5	3,7	0,24
		Durée moyenne	14,5	16,2	19,1	15,4	
	Ensemble	Distance moyenne	2,9	4,0	3,4	3,3	0,22
		Durée moyenne	13,4	16,0	16,4	15,1	

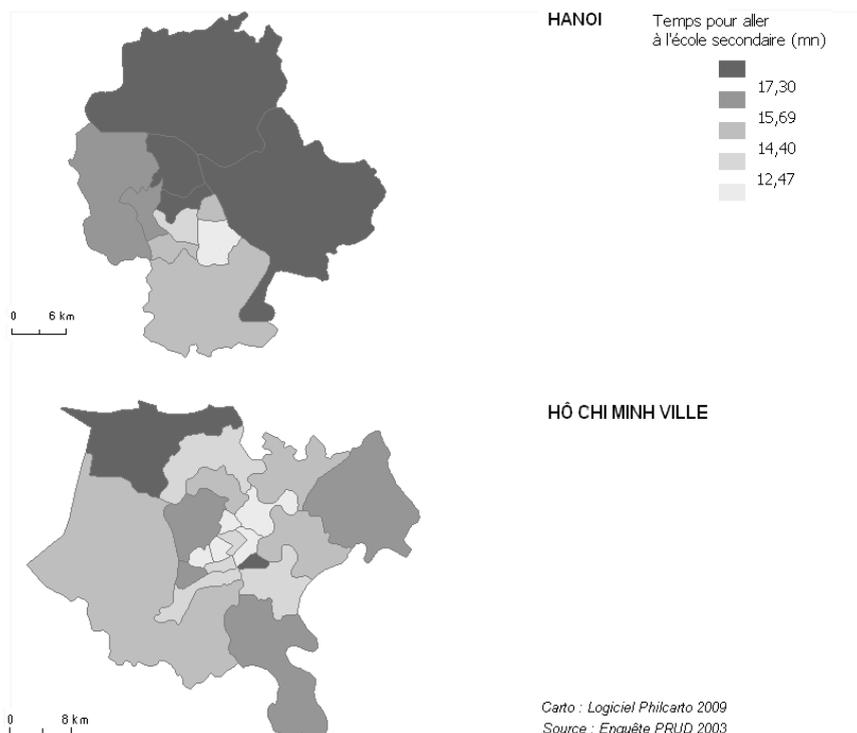
Source : Enquête PRUD, 2003 ; données pondérées.

est qu'elle est en fait venue en ville pour travailler tout comme les résidents ; elle constitue une « population flottante », en renouvellement permanent, mais en croissance sur le long terme, dont le niveau n'a encore jamais été évalué. Nul doute que les « véritables pauvres » en ville, les travailleurs du secteur informel, les chômeurs et la population non-enregistrée se trouvent majoritairement en son sein. Une recherche sur ce thème est plus que jamais nécessaire.

Dans le domaine de l'urbanisme, malgré ce qu'on pense parfois, les problèmes des deux métropoles sont largement similaires, mais avec des nuances qui ont été relevées ici.

La « gentrification » du centre-ville, aussi bien à Hô Chi Minh Ville qu'à Hanoi, avec le « glissement » des ménages modestes vers la périphérie, dans un processus de sélection au profit des « riches », pourrait laisser présager pour les « pauvres » un accroissement des distances et des durées pour aller au travail ou pour aller à l'école.

Figure 5 : Temps mis par les élèves de l'école secondaire pour aller à l'école selon l'arrondissement de résidence et la ville (min)



Cependant, parmi ces ménages modestes en zone périurbaine, figurent les agriculteurs des arrondissements périphériques et ruraux, qui se déplacent peu puisqu'ils habitent souvent au milieu de leur parcelle et que leurs enfants fréquentent une école proche de leur domicile. D'autre part, des ménages très aisés rejoignent volontiers la zone périphérique après avoir construit une villa sur une parcelle étendue ou acquis un appartement dans l'un des vastes programmes immobiliers modernes.

Le rôle du permis de résidence, toujours en vigueur, même s'il s'est assoupli, s'exerce de façon similaire : l'absence d'un permis de résidence permanente est un facteur significatif d'augmentation de la pauvreté. Cela se fait surtout sentir en zone périphérique, car en zone rurale, qui compte le plus de « pauvres », les habitants ont en grande majorité un enregistrement permanent.

Au total, les « riches », contrairement à l'attente initiale, ont en fait plus de distance à parcourir et mettent plus de temps pour aller au travail que les « pauvres ». Leurs moyens plus importants leur permettent de recourir à de meilleurs moyens de transport et de choisir leur emploi de manière largement

indépendante de sa localisation. Ils sont aussi en mesure de choisir la meilleure école pour leurs enfants, quelle que soit sa distance du domicile.

Les politiques d'assainissement et de déconcentration du centre-ville, dans les deux métropoles, sont « raisonnables », mais avec la « tertiarisation » du centre (remplacement des maisons à usage d'habitation par des immeubles destinés aux services, tels que des bureaux, des banques, des magasins de luxe, de la restauration haut de gamme, etc.), les emplois se développent beaucoup plus vite au centre-ville qu'en périphérie ; cela accroît les trajets domicile-travail et pose clairement le problème des infrastructures de tous ordres et du logement de la majorité dans la zone périphérique. En même temps, la multiplication des programmes de construction d'habitations de très haut standing en périphérie, qui sont même hors de portée des couches moyennes de la population, et qui impliquent souvent l'utilisation d'une voiture personnelle pour les déplacements, conduit à s'interroger sur la durabilité de cet urbanisme et sur la possibilité de rentabiliser ces investissements à long terme.

La nécessité d'améliorer et de densifier les transports publics est largement reconnue ; elle reste cependant du domaine du futur, même si le réseau d'autobus a connu des progrès considérables ces dernières années. Les projets de tramways et de métro existent avec des concours japonais, allemand et français. Mais on peut remarquer que les politiques visant à réduire les embouteillages sont ambivalentes : par exemple, à Hô Chi Minh Ville, le projet de péage urbain est susceptible de limiter efficacement les embouteillages comme l'expérience le montre dans d'autres métropoles comme Singapour, mais la construction programmée de grands parkings centraux aura un effet exactement opposé et ce quel que soit le tarif exigé, puisqu'il s'agira bien évidemment de « remplir » ces parkings... Dans ce contexte, le développement d'un réseau dense de transports publics bon marché reste en tout cas plus que jamais un facteur de lutte contre les disparités sociales et d'augmentation de l'égalité des chances dans les métropoles vietnamiennes.

BIBLIOGRAPHIE

Central Population and Housing Census Steering Committee, 2009, *The 2009 Vietnam Population and Housing Census of 00.00 Hours*, 1^{er} avril 2009. Implementation and preliminary result. Hanoi, VIII-48 p, [www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=615&ItemID=9268;06/01/2010].

Filmer D., Pritchett L., 1998, *Estimating Wealth Effects without Expenditure Data - or*

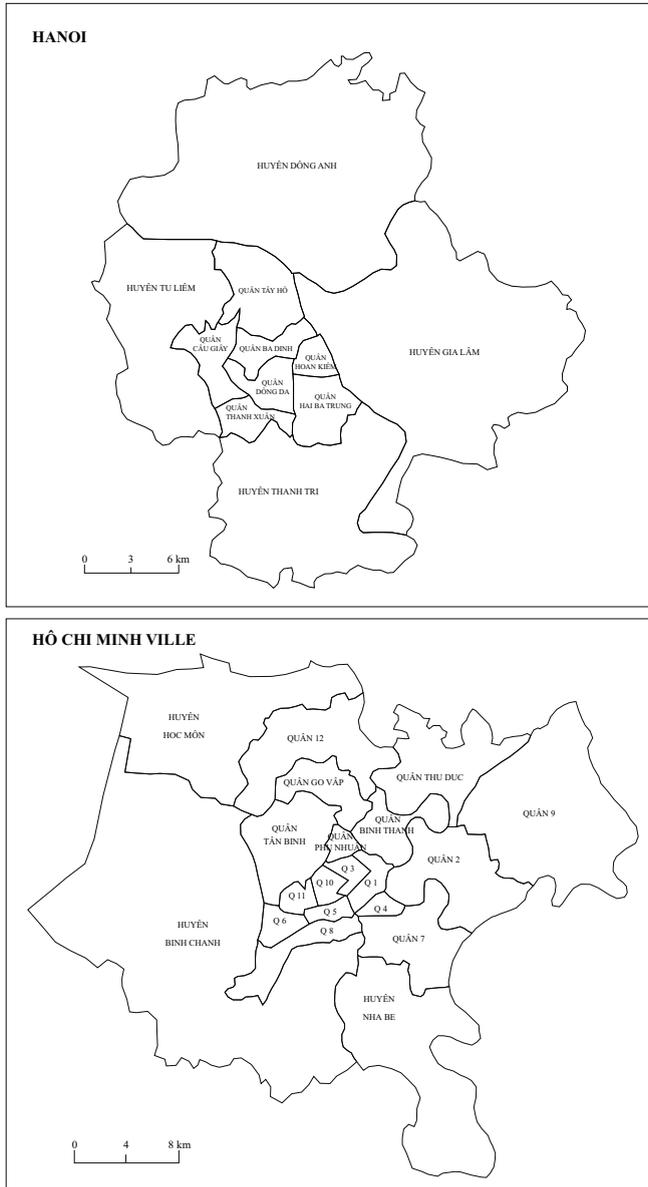
Tears: With an Application to Educational Enrolments in States of India, Washington D. C., The World Bank, 38 p. (World Bank Policy Research Working Paper). [www.worldbank.org/html/prddr/prdhome/projects/edattain/edtears.pdf;05/03/2009].

Gubry P., Vu Thi Hông, Lê Van Thanh (dir.), 2002, *Les chemins vers la ville. La migration vers Hô Chi Minh Ville à partir d'une*

- zone du delta du Mékong, Paris, Karthala/CEPED (coll. « Hommes et sociétés »), 343 p. [http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/b_fdi_03_05/010027913.pdf;03/01/2010].
- Gubry P., Lê Thi Hýõng, Nguyễn Thị Thiêng, Phạm Thuý Hýõng, Trần Thị Thanh Thuý, Vu Hoang Ngán (Dir.)/ Nguyễn Thị Thiêng, Lê Thị Hýõng, Phạm Thuý Hýõng, Vũ Hoàng Ngán, Trần Thị Thanh Thuý, Gubry P. (Chủ biên), 2008, *Bouger pour vivre mieux. Les mobilités intra-urbaines à Hồ Chí Minh Ville et Hanoi (Việt-nam)/ Di chuyển để sống tốt hơn. Di dân nội thị tại Thành Phố Hồ Chí Minh và Hà Nội (Việt Nam)*, Hanoi, Université nationale d'économie/ Hà Nội : Nhà Xuất Bản Trýờng Đại Học Kinh Tế Quốc Dân, 293 p. + 278 tr. [http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers09-01/010043543.pdf;31/12/2009].
- Hardy A., 2001, « Rules and Resources: Negotiating the Household Registration System in Vietnam under Reform », *Sojourn: Journal of Social Issues in Southeast Asia*, vol. 16, n° 2, Singapore, pp. 187-212.
- Howe L. D., Hargreaves J. R., Huttly S. R. A., 2008, « Issues in the Construction of Wealth Indices for the Measurement of Socio-Economic Position in Low-Income Countries », *Emerging Themes in Epidemiology*, 5, 3, 14 p. [www.ete-online.com/content/5/1/3;05/03/2009].
- Pandolfi L., 2001, *Une terre sans prix, Réforme foncière et urbanisation au Việt-nam, Hanoi, 1986-2000*, Thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris 8, 567 p.
- Rutstein S. O., Johnson K., 2004, *The DHS Wealth Index*, Calverton MD, ORC Macro, ix-71 p. (DHS Comparative Reports n° 6). [[www.childinfo.org/files/DHS_Wealth_Index_\(DHS_Comparative_Reports\).pdf;05/03/2009](http://www.childinfo.org/files/DHS_Wealth_Index_(DHS_Comparative_Reports).pdf;05/03/2009)].
- Villes en Transition Vietnam (VeT), Centre for Sociology and Development Studies Ho Chi Minh City, Institute of Sociology Hanoi, 2005, *Impacts of Existing Residence Registration Policy on Urban Poverty alleviation. Two Case Studies in Hanoi and Ho Chi Minh City*, Ho Chi Minh City, 278 p.
- Vyas S., Kumaranayake L., 2006, How to Do (or not to Do)... Constructing Socio-Economic Status Indices: How to Use Principal Components Analysis, *Health Policy and Planning*, 21(6), pp. 459-468. [<http://heapol.oxfordjournals.org/cgi/content/full/21/6/459;05/03/2009>].

Annexe

Figure 1 : Carte des arrondissements à Hanoi et Hô Chi Minh Ville en 2003
(sauf les arrondissements ruraux de Soc Son à Hanoi, Cu Chi et Cấn Gio à Hô Chi Minh Ville)



MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

FORMES DE PEUPEMENT ET INÉGALITÉS DE DÉPLACEMENTS

L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires
de Bogotá : Soacha et Madrid (1993-2009)

Françoise Dureau^{*}, Vincent Gouëset^{**}

L'article étudie l'évolution des mobilités quotidiennes dans deux municipes qui illustrent la diversité de la périphérie populaire de Bogotá. Ces deux municipes sont aujourd'hui entrés dans une phase de « maturation », qui se traduit par une diversification de leur composition démographique, une consolidation du bâti, un certain ancrage résidentiel des habitants et une amélioration de l'offre locale d'emplois et de services. L'analyse des recensements (1993, 2005) et d'enquêtes sur la mobilité (1993, 2009) montre une relative homogénéisation de la composition sociale des deux municipes, qui contraste avec un creusement des inégalités de mobilité quotidienne, en particulier à Soacha.

Mots clés : Bogotá, mobilité quotidienne, navettes, peuplement, périphéries populaires.

L'accélération de la croissance démographique des grandes villes latino-américaines à partir du milieu du ^{xx}^e siècle s'est accompagnée d'une expansion périphérique très rapide. La production informelle de logements populaires s'y est conjuguée à une organisation souple des transports, qui a permis la desserte des quartiers périphériques dès leur apparition (Montezuma, 1997). Après plusieurs décennies, ce modèle de croissance centrifuge a cédé la place à

* Géographe et démographe, Directrice de recherche à l'IRD, UMR Migrinter et UMR 201 « Développement et sociétés » Université Paris 1 – IRD.

** Géographe, Professeur à l'Université Rennes 2, en accueil à l'IRD, UMR 201 « Développement et sociétés » Université Paris 1 – IRD et UMR ESO « Espace et sociétés ».

une évolution moins rapide et plus endogène, alimentée majoritairement par la croissance naturelle. À une échelle métropolitaine, l'étalement urbain franchit désormais les limites de la ville-centre et intègre des espaces plus éloignés. Dans ces métropoles devenues multimillionnaires, les mobilités résidentielles intra-urbaines, les transformations du bâti ainsi que celles des systèmes de transport sont devenues les facteurs principaux des dynamiques urbaines (Dureau, 2006). On observe des évolutions convergentes à l'échelle de l'Amérique latine : des densités globalement faibles, mais qui peuvent être élevées en périphérie populaire ; une ségrégation spatiale qui tend à se complexifier, dans les quartiers centraux comme en périphérie ; des inégalités importantes dans les formes de mobilité résidentielle et quotidienne (*ibid.*).

Plus généralement, l'extension et la spécialisation accrue des espaces urbains pose la question de l'accès à la ville et à ses ressources. La mobilité s'impose « comme une norme de l'intégration urbaine et sociale » (Lévy, 2009, p. 128)¹. De nombreux travaux sur la France s'attachent ainsi aux différences de mobilité entre catégories sociales (Orfeuill, 2004), ainsi qu'aux effets spécifiques du manque de mobilité sur l'accès à l'emploi. Reprenant la thèse du *spatial mismatch* ou celle des effets de quartier, ils montrent des résultats contradictoires (Bacqué, Fol, 2007). De même en Amérique latine, la mobilité des habitants des quartiers populaires a fait l'objet d'un corpus scientifique important à partir des années 1980, au moment où ils se sont peuplés (Figueroa, Godard, Henry, 1997). Par la suite, des enquêtes « Transport » portant sur des échantillons représentatifs, selon une méthodologie équivalente à celle employée dans les métropoles du Nord (Bussière, Madre, 2002), se sont intéressées à une vision plus large de la mobilité des habitants dans un contexte métropolitain. Mais aujourd'hui, rares sont les études qui font le point sur le lien entre les mobilités quotidiennes, les formes du peuplement résidentiel et les stratégies des habitants dans les périphéries populaires plusieurs décennies après leur création.

À Paris, il a été montré que la « normalisation » du secteur périurbain reposait sur sa densification et sur des mobilités résidentielles et quotidiennes de proximité (Lévy, 2009). De même les rares études disponibles sur l'Amérique latine montrent qu'en périphérie populaire, les trajectoires résidentielles des citadins se développent de plus en plus à proximité. Ces périphéries seraient donc entrées elles aussi dans une phase de « maturation », qui se traduit à la fois par la consolidation du bâti, par une population plus diverse et plus ancrée sur le plan résidentiel, ainsi que par une amélioration de l'offre locale d'emplois et de services. Ces périphéries prendraient davantage d'autonomie à l'égard de la ville-centre.

1. Voir également Fol (2009, pp. 11-28) et Chardonnel *et al.* (2009, pp. 237-238).

L'objet de cet article est d'étudier l'évolution récente des inégalités en matière de mobilité quotidienne (principalement les navettes domicile-travail et domicile-école) des habitants des périphéries populaires de Bogotá, au moment où celles-ci sont entrées dans un processus de maturation, avec une voirie et une offre de transports publics qui s'améliore. Les sources mobilisées pour cette étude sont les deux derniers recensements démographiques (1993 et 2005) et deux enquêtes sur les mobilités (1993 et 2009).

Alors que les divisions sociales de l'espace et les formes de mobilité quotidienne sont relativement bien connues à l'intérieur du District Capital (DC) de Bogotá, ce qui se passe à l'extérieur l'est beaucoup moins. La littérature existante ne dit pas si les pauvres de la périphérie ont vu leurs conditions de mobilité se dégrader ; s'ils ont gagné en autonomie de déplacement, en accédant plus facilement à des véhicules particuliers ; ou s'ils restent massivement dépendants des transports publics pour leurs trajets. On peut également se demander si l'inauguration du *Transmilenio* en 2001 a eu des effets sur la mobilité des résidents à l'extérieur de Bogotá. Ce système de transport en commun en site propre semble assez efficace, mais reste pour le moment circonscrit à l'intérieur du DC et ne dessert pas les municipes périphériques². Les enquêtes menées en 1993 et 2009 dans les deux municipes³ de Soacha et Madrid apportent des éléments de réponse, par la diversité du processus de métropolisation qu'ils illustrent autour de Bogotá. Mesurée à travers un indicateur du revenu des ménages, la pauvreté y est massivement présente, même si leur population n'est pas homogène socialement.

LE PEUPEMENT DES PÉRIPHÉRIES POPULAIRES DE BOGOTÁ

Après avoir longtemps contenu son expansion à l'intérieur du DC, Bogotá est entré depuis les années 1970 dans un processus de métropolisation⁴ : une bonne part de l'expansion urbaine se produit aujourd'hui dans la « Savane de Bogotá », en dehors des limites administratives du DC. Cet étalement concerne particulièrement l'habitat populaire de la moitié sud de la ville, qui se trouve aujourd'hui repoussé en périphérie par la hausse des prix fonciers. Soacha constitue aujourd'hui le seul municipe physiquement aggloméré à la ville, tandis que Madrid fait partie des noyaux suburbains distants physiquement de Bogotá.

2. Son extension à Soacha est prévue pour 2010. Certains municipes proches de Bogotá, comme Madrid, sont reliés aux têtes de lignes du *Transmilenio* par des lignes de bus suburbaines.

3. Traduction de *municipio*, l'unité administrative de base en Colombie. La ville-centre de Bogotá a un statut de District Capital, différent d'un municipe ordinaire. Elle est située au centre du Département du Cundinamarca, auquel sont rattachés les municipes qui l'entourent.

4. Bien qu'aucune « Aire métropolitaine de Bogotá » ne soit officiellement constituée, il est d'usage en Colombie d'admettre qu'il en existe une réunissant, autour de la ville-centre (le District Capital de Bogotá), peuplé de 6,8 millions d'habitants en 2005, 17 ou 18 municipes périphériques, qui totalisent 1,1 million d'habitants.

Tableau 1 : Peuplement et caractéristiques générales de l'urbanisation à Madrid, Soacha et dans l'Aire Métropolitaine de Bogotá (1993 - 2005)

	Madrid			Soacha			Total AM Bogotá		
	1993	2005		1993	2005		1993	2005	
Population totale ajustée	44 207	62 425		259 679	402 007		6 218 377	7 961 254	
	73-85	85-93	93-05	73-85	85-93	93-05	73-85	85-93	93-05
Taux de croissance annuel de la population	5,2 %	5,1 %	5,5 %	11,2 %	5,1 %	3,5 %	3,4 %	3,5 %	1,9 %
% Moins de 15 ans	35,3 %		31,2 %	36,8 %		32,4 %	30,3 %		27,1 %
% 60 ans et plus	4,6 %		5,7 %	3,7 %		5,6 %	6,0 %		8,1 %
% nés dans le municiple	27,6 %		30,6 %	30,2 %		22,3 %	-		-
% nés à Bogotá	17,4 %		17,8 %	27,1 %		42,7 %	-		-
% résidant dans le municiple 5 ans avant	63,8 %		74,5 %	58,5 %		73,1 %	-		-
% résidant à Bogotá 5 ans avant	5,2 %		4,7 %	16,4 %		10,4 %	-		-
Nombre d'années d'étude des >=15 ans	6,4		7,7	7,0		7,8	8,3		9,4
Taux d'activité des hommes >= 15 ans	62,6 %		59,3 %	65,2 %		61,4 %	79,1 %		68,5 %
Taux d'activité des femmes >= 15 ans	37,3 %		40,6 %	34,8 %		38,6 %	46,3 %		47,4 %
% ménages ICS 1 (très pauvres)	19,2 %		16,5 %	14,6 %		15,3 %	10 %		8,5 %
% ménages ICS 2	23,9 %		23,4 %	18,9 %		21,6 %	16 %		16,3 %
% ménages ICS 3	28,6 %		28,2 %	29,0 %		31,5 %	24 %		26,4 %
% ménages ICS 4	19,4 %		23,0 %	25,9 %		24,2 %	25 %		26,9 %
% ménages ICS 5	6,2 %		6,6 %	8,2 %		5,8 %	15 %		14,1 %
% ménages ICS 6 (très aisés)	2,7 %		2,4 %	3,4 %		1,5 %	10 %		7,9 %
% des ménages ICS 1 et 2 de l'A.M. de Bogotá résidant dans le municiple	2,0 %		2,3 %	10,1 %		15,4 %	-		-
% ménages habitant en maison particulière	86,6 %		66,8 %	75,2 %		66,8 %	61,4 %		42,6 %
% ménages habitant en appartement	7,9 %		28,9 %	19,2 %		26,6 %	32,8 %		48,3 %
% ménages propriétaires de leur logement	45,5 %		38,9 %	66,7 %		56,2 %	54,4 %		46,8 %
% ménages locataires de leur logement	51,1 %		55,5 %	30,4 %		38,2 %	41,2 %		43,4 %
% ménages partageant leur logement	38,8 %		22,7 %	15,1 %		7,6 %	21,7 %		9,0 %
% ménages en surpeuplement (>4per/pièce)	6,6 %		2,4 %	5,4 %		1,9 %	3,3 %		1,6 %

Tableau 1 : (suite)

% ménages ayant au moins une automobile	-	9,9 %	-	8,1 %		20,4
% ménages ayant au moins une moto	-	5,0 %	-	2,9 %		3,0
Durée moyenne du trajet au lieu d'étude		18,9 min		19,7 min		22,3 min
Durée moyenne du trajet au lieu de travail		23,8 min		46,4 min		35,2 min

Les données relatives à l'Aire Métropolitaine (AM) correspondent à la définition suivante : Bogotá DC + 17 municipes (sans Subachoque). À l'exception de la population totale et du taux de croissance qui incluent la population rurale, l'ensemble des indicateurs ne concernent que la population urbaine des ménages ordinaires de chacun des deux municipes.

Source Population totale et taux de croissance : F. Dureau et C. E. Florez 2008, ANR METAL (Atelier de Santiago), d'après Cuervo et al., 2000, p. 460, et les données corrigées du recensement de 2005.

Sources des autres indicateurs : Recensement DANE 1993 (calculs réalisés par A. Salas Vanegas à partir des micro-données) ; Recensement DANE 2005 (traitements avec Redatam + SP, CEPAL/CELADE, réalisés par A. Salas Vanegas).

Soacha, un « quartier de Bogotá »

Soacha est un municipe autonome mais physiquement aggloméré aux arrondissements populaires du sud de Bogotá, ce qui lui a valu d'être assimilé quasiment à un « quartier de Bogotá » (Dureau, Hoyos, Flórez, 1994). Sa croissance est très élevée depuis les années 1970, toujours supérieure à celle du DC (tableau 1). Sa population est passée de 37 000 habitants en 1973 à plus de 400 000 en 2005. Avec un tiers de la population ayant moins de 15 ans (contre un quart dans le DC), sa structure par âge est encore assez jeune, mais enregistre un début de vieillissement. L'empreinte de la migration se lit dans les lieux de naissance des habitants : près de huit sur dix sont nés à l'extérieur du municipe, dont 43 % à Bogotá. Soacha est donc intégré au marché résidentiel du DC. En dépit des arrivées récentes de populations déplacées par le conflit armé colombien, les flux migratoires ont aujourd'hui perdu de leur importance relative : la proportion de personnes résidant dans le même municipe cinq ans avant le recensement est passée de 58 % en 1993 à 73 % en 2005 (tableau 1), alors que la part de ceux qui résidaient à Bogotá cinq ans avant a diminué.

On qualifie parfois Soacha de « cité-dortoir ». Des migrants modestes y sont venus de Bogotá et de tout le pays, en quête d'un logement bon marché, alors que les emplois restaient concentrés dans le DC, obligeant les travailleurs à s'y rendre quotidiennement. Malgré tout, quelques emplois industriels se sont développés à Soacha qui est une des principales portes d'entrée de la ville, ainsi que dans le secteur informel. La population de Soacha est globalement pauvre, mais le mode d'installation des migrants et les formes d'urbanisation qui en

découlent ne sont pas homogènes. Un premier type d'habitat correspond aux secteurs dits « d'invasion », autoconstruits illégalement, dont celui des « Altos de Cazucá » est un exemple (tableau 2). Situé sur les hauteurs de la ville, il s'agit d'un secteur très pauvre : la moitié des logements ont un environnement très précaire et beaucoup ne sont pas encore consolidés. Plus répandu est le deuxième type de lotissements illégaux, qui ont été produits à l'initiative des « urbanisateurs pirates » et non de façon spontanée. « León XIII » en est un exemple, situé en limite de l'arrondissement de Bosa à Bogotá⁵. Aujourd'hui largement consolidé, il bénéficie d'un meilleur environnement urbain et d'une meilleure situation dans la ville. Sont apparus enfin quelques rares ensembles de promotion immobilière formelle dans les années 1990, destinés à la petite classe moyenne du DC, et plus récemment quelques opérations de logement social, également formelles. Situés à proximité de l'autoroute du sud, le principal axe qui relie Soacha à Bogotá, ils constituent les secteurs 3 et 4 de l'enquête de 2009, et sont regroupés dans la catégorie « ensembles résidentiels fermés ». Il s'agit des quartiers les moins défavorisés du municipe de Soacha, même s'ils restent modestes au regard des « beaux quartiers » de Bogotá (figure 1).

Madrid, un pôle agro-industriel de la ceinture périurbaine de Bogotá

La dynamique de peuplement de Madrid est tout à fait différente. Situé en deuxième couronne périurbaine et peuplé de 60 000 habitants, Madrid n'est en rien une cité-dortoir de Bogotá. Ce municipe autrefois rural a connu un essor économique important, lié à la proximité de Bogotá, avec l'implantation de quelques industries et la culture des fleurs, vouées à l'exportation via l'aéroport international de Bogotá, tout proche. Il s'agit d'activités intensives en main-d'œuvre ouvrière, à faible niveau de qualification et de salaire. Pour cette raison, Madrid a attiré, pour plus de la moitié de ses habitants, des natifs des campagnes et des petites villes du Cundinamarca. Les taux de croissance élevés entre 1973 et 2005 en sont le reflet (tableau 1).

Le pourcentage de personnes résidant dans le municipe cinq ans avant le recensement y a pourtant fortement progressé entre 1993 et 2005, pour atteindre la même proportion qu'à Soacha (trois personnes sur quatre), suivant la même dynamique « d'ancrage résidentiel ».

Mais l'urbanisation illégale n'a joué qu'un rôle marginal à Madrid, car ses riches terres agricoles sont entièrement mises à profit, par la floriculture notamment. La croissance urbaine a essentiellement reposé sur la verticalisation des maisons existantes et leur subdivision en petits logements locatifs. Plus homogène qu'à Soacha, le bâti se compose de petites maisons jointives de deux à trois niveaux.

5. Le District Capital est subdivisé en 20 *Localidades*, que nous désignerons ici, par commodité, sous le terme d'arrondissements.

Tableau 2 : Conditions de logement, d'accessibilité et d'équipement en transport à Madrid et de Soacha (1993 - 2009)

	Madrid (ensemble zone d'enquête)		Soacha (ensemble zone d'enquête)		Secteurs de Soacha					
	1993	2009	1993	2009	Altos de Cazucá		León XIII		Ensembles fermés	
					1993	2009	1993	2009	1993	2009
REVENU MENSUEL DU MÉNAGE										
<500.000 pesos (< 1 salaire minimum)	-	30 %	-	38 %	-	51 %	-	50 %	-	16 %
500.000 - 1 million (1-2 salaire minimum)	-	60 %	-	42 %	-	45 %	-	36 %	-	43 %
1 - 2,5 millions (2-5 salaires minimums)	-	10 %	-	17 %	-	4 %	-	14 %	-	27 %
2,5 - 5 millions (5-10 salaires minimums)	-	0 %	-	3 %	-	0 %	-	0 %	-	13 %
CONDITIONS DE LOGEMENT										
% maison particulière	46 %	56 %	66 %	50 %	79 %	60%	65 %	33%	43 %	52%
% appartement	37 %	33 %	18 %	40 %	10 %	29%	8 %	48%	57 %	48%
% cuarto (pièce unique)	17 %	12 %	14 %	10 %	6 %	11%	27 %	19%	0 %	0%
% logements construits avant 1989	-	31 %	-	28 %	-	14 %	-	25 %	-	14 %
% logements construits 1990-1999	-	28 %	-	65 %	-	60 %	-	70 %	-	62 %
% logements construits 2000-2009	-	40 %	-	17 %	-	26 %	-	5 %	-	24 %
% locataires	47 %	38 %	23 %	36 %	10 %	55 %	37 %	46 %	17 %	7 %
% occupants de fait, ou en usufruit	4 %	1 %	14 %	6 %	21 %	13 %	13 %	5 %	0 %	0%
% propriétaires	49 %	61 %	62 %	58 %	65 %	32 %	51 %	49%	83 %	93%
ACCESSIBILITÉ À LA VOIRIE ET AUX TRANSPORTS PUBLICS										
Temps moyen d'accès à une voirie carrossable (en min)	-	2,4	-	6,1	-	9,3	-	-	-	3,7
% Moins de 10 min pour accès à une voirie carrossable	-	100%	-	100%	-	50 %	-	-	-	94 %
Temps moyen d'accès aux transports publics (en min)	-	3,8	-	8,5	-	11,1	-	8,3	-	6,5
% Moins de 10 min	-	86 %	-	50 %	-	28 %	-	48 %	-	69 %
ÉQUIPEMENT EN TRANSPORT										
% possédant vélo	-	71 %	-	48 %	-	28 %	-	52 %	-	60 %
% possédant moto	-	11 %	-	3 %	-	0 %	-	3 %	-	7 %

Tableau 2 : (suite)

% possédant voiture	-	8 %	-	9 %	-	3 %	-	4 %	-	25 %
% sans vélo, moto, ni voiture	-	22 %	-	48 %	-	72 %	-	48 %	-	27 %
% avec vélo, moto et voiture	-	0 %	-	2 %	-	0 %	-	3 %	-	3 %

Tous les indicateurs sont calculés sur les ménages. Le salaire mensuel minimum légal était de 496 900 pesos colombiens en 2009.

Sources : Enquête CEDE-ORSTOM 1993 ; Enquête METAL 2009. Traitements réalisés par F. Dureau.

Deux villes pauvres

Bogotá se caractérise, comme toutes les métropoles d'Amérique latine, par une ségrégation résidentielle très élevée (Dureau, Barbary, Lulle, 2004 ; Salas Vanegas, 2008). Alors que la dynamique de peuplement de cette ville a vu les ménages aisés se concentrer dans la moitié nord du DC (figure 1), les ménages pauvres habitent la partie sud et ouest de l'aire métropolitaine, notamment à Soacha et à Madrid, dont le caractère populaire ressort clairement dans les indicateurs disponibles (tableaux 1 et 2). Dans la répartition des ménages par classes de revenus, les classes d'ICS les plus pauvres (1 et 2) représentent en 2005 40 % des ménages à Madrid et 37 % à Soacha⁶. Ce dernier concentre presque un dixième des ménages les plus pauvres (ICS 1) de l'aire métropolitaine. Il continue d'ailleurs de s'appauvrir, puisque le poids des ICS 1 et 2 y augmente légèrement entre 1993 et 2009. La pauvreté se lit également dans le niveau d'étude de la population active, qui reste bas (même s'il augmente entre 1993 et 2009), dans le surpeuplement des logements (qui recule toutefois entre les deux dates), ainsi que dans les caractéristiques des logements : un cinquième de ceux de Soacha sont situés dans un environnement très précaire. De même, 90 % des ménages de Madrid et 80 % de ceux de Soacha disposent de moins de deux salaires minimums par mois en 2009 (350 euros environ). L'évolution observée entre 1993 et 2005 va dans le sens d'une pauvreté qui s'accroît, en comparaison avec le DC, même si les deux municipes n'abritent pas que des pauvres, comme on le verra plus loin.

Pour autant, l'image négative qui leur est parfois associée (un « bidonville » à peine sorti de terre pour Soacha ; une ville ouvrière ayant attiré la misère rurale du Cundinamarca pour Madrid) doit être nuancée, car un processus de « maturation » sociale et résidentielle y est observable : leur composition démographique se diversifie ; l'ancrage résidentiel de leurs habitants est de

6. L'Indice de condition sociale des ménages (ICS) est un indicateur de pauvreté couramment utilisé. On le calcule en divisant le nombre moyen d'années d'études des membres du ménage âgés de plus de 15 ans par le nombre moyen de personnes par pièce dans le logement.

plus en plus affirmé, avec le poids des nouveaux arrivants qui recule. L'habitat populaire se consolide peu à peu et l'on voit se développer dans les deux cas des logements formels destinés à la petite classe moyenne. La part des maisons a sensiblement diminué dans l'offre de logement, au profit des appartements qui concernent aujourd'hui plus du quart des ménages. Celle des locataires a également progressé, avec 39 et 56 % des ménages à Madrid et à Soacha en 2005. Cette évolution est liée à la densification des maisons déjà construites qui sont progressivement agrandies et subdivisées en petits logements locatifs, destinés à une clientèle populaire.

Comment évoluent les conditions de mobilité quotidienne dans ces deux types de périphéries populaires ? Se dégradent-elles du fait de la poursuite de l'expansion métropolitaine ? S'améliorent-elles grâce à l'ancrage résidentiel progressif de leurs populations, ou à la mise en service du *Transmilenio* ?

DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES RÉVÉLATRICES DES DISPARITÉS ENTRE HABITANTS DES PÉRIPHÉRIES POPULAIRES

La fluidité des déplacements quotidiens dépend de plusieurs facteurs. Le premier est la facilité d'accès à la voirie et aux transports publics, pas toujours optimale en périphérie de Bogotá. La possession et l'usage d'un véhicule particulier, surtout motorisé, constituent d'autres facteurs. Ceux qui n'y ont pas accès se replient sur la marche à pied, les transports collectifs, ou plus rarement les taxis, dont le coût, le confort et la rapidité sont très variables. Enfin le lieu de travail ou d'étude est également important. La combinaison de ces différents facteurs dessine un tableau assez nuancé, où les plus mobiles ne sont pas forcément les plus avantageés : pour certains, condamnés à traverser la ville quotidiennement dans de mauvaises conditions, c'est même une contrainte permanente ; pour d'autres qui travaillent à domicile, l'absence de navettes pendulaires peut être un avantage. Et surtout, la capacité à maîtriser ou non les conditions de ses déplacements quotidiens est une source importante d'inégalités.

L'inégale accessibilité à la voirie et aux transports publics

La configuration urbaine des deux municipes n'est pas anodine quant à l'accès aux voies de communication. Petit centre urbain compact et dense, Madrid est situé sur un axe routier important : ses logements sont en majorité desservis par une route goudronnée (tableau 2) et le temps moyen de déplacement vers une voie carrossable est faible (2,4 min). La situation de Soacha est plus difficile, car cette banlieue a crû très rapidement dans l'informalité, sur les berges inondables du Rio Bogotá ou sur les pentes abruptes de Cazucá. La voirie n'a donc pas suivi : seul un quart des logements donne sur une route goudronnée, et un tiers n'est desservi que par un chemin en terre ou une voie piétonnière.

Figure 1 : Les divisions sociales de l'espace métropolitain (2005)

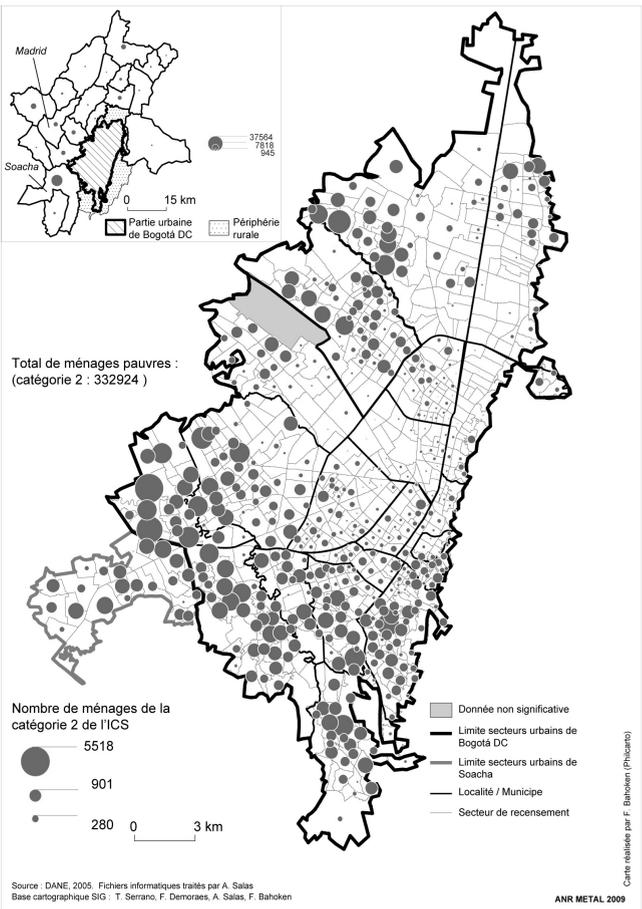
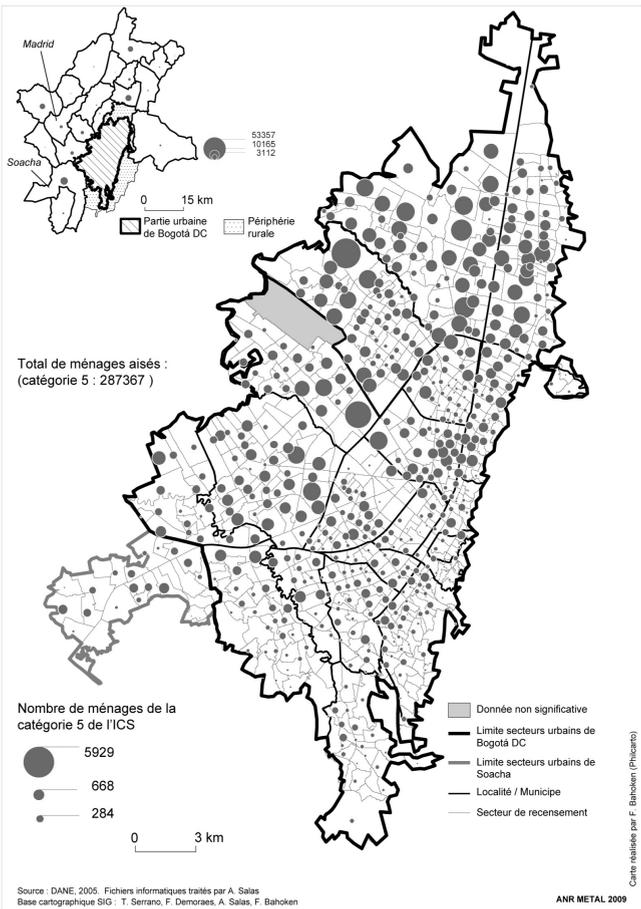
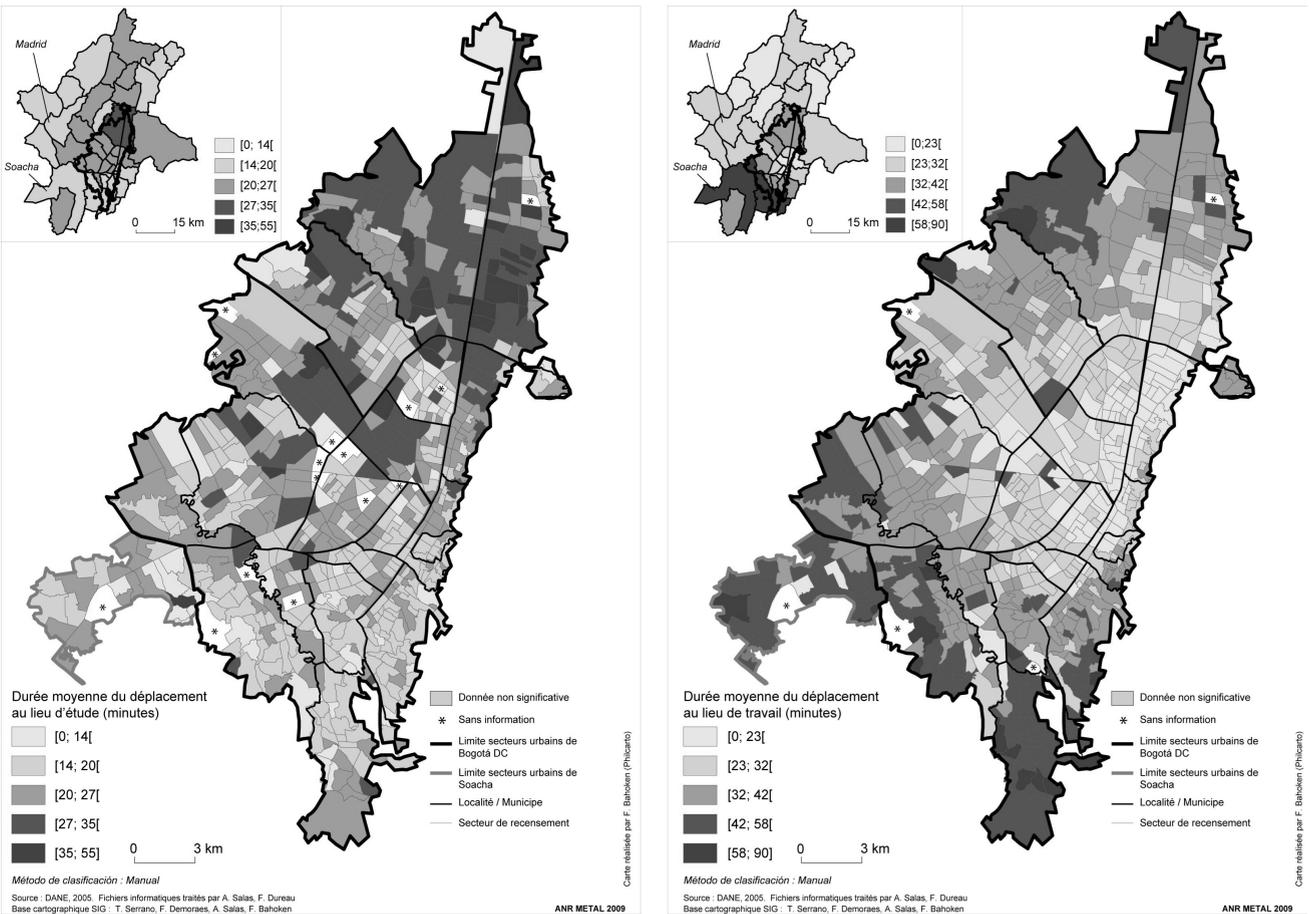


Figure 2 : Durée moyenne des navettes depuis le domicile (2005)



Le temps d'accès à une voie carrossable (par où circulent l'immense majorité des véhicules motorisés, publics ou privés) ainsi que le temps d'accès aux transports publics sont également des critères importants (tableau 2). À Madrid, il faut marcher 2,4 min en moyenne pour accéder à une voie goudronnée, et 3,8 min pour accéder aux transports publics. À Soacha, les mêmes délais sont de 6,1 et 8,5 min. Les conditions de déplacement sont donc plus difficiles à Soacha, même si la différence observée est en partie compensée par l'offre de transports collectifs, plus importante dans cette ville qu'à Madrid. La situation est particulièrement problématique aux Altos de Cazucá, où la moitié des logements donne sur un chemin en terre et où avant même de monter dans un bus, la moitié des élèves et des travailleurs de ce secteur a déjà consacré 10 min ou plus à la marche.

L'équipement des ménages et leur usage : des situations très contrastées

Deux indicateurs sont pris en compte simultanément : **l'équipement des ménages** en véhicules particuliers, et **l'usage individuel** des différents modes de transport. En effet, il ne suffit pas qu'un ménage possède un véhicule pour que chacun de ses membres puisse l'utiliser de façon régulière. Ceux qui ne se déplacent pas en véhicule personnel utilisent donc d'autres moyens, qu'il est important de connaître.

Le recensement de 2005 renseigne sur la possession d'au moins une moto et une automobile au sein des ménages (tableau 1) ; l'enquête de 2009 indique en outre la possession d'au moins une bicyclette (tableau 2) et informe sur l'usage des différents modes de transport par les individus (tableau 3).

Le taux d'équipement des ménages en véhicules particuliers (vélo, moto ou automobile) constitue un premier facteur d'inégalités.

Le **vélo** offre un premier pas vers l'autonomie de déplacement. Moins d'un ménage sur deux en est équipé à Soacha, contre 71 % à Madrid (tableau 2). Ce sont les ménages aux plus hauts revenus qui en sont le mieux équipés. Toutefois, la proportion d'individus qui utilise régulièrement ce mode de transport reste assez faible, en particulier à Soacha, où cet équipement est sous-utilisé. Le vélo est un mode de transport plus important à Madrid où, à classe de revenu égale, les ménages en sont toujours mieux équipés qu'à Soacha. Cela s'explique facilement : dans ce municipe relativement petit et plan, les distances parcourues sont plus courtes, le trafic est moins chargé et donc moins dangereux, tandis que l'offre de transports publics est moins bonne qu'à Soacha.

La possession d'une **voiture** apparaît comme un privilège : à peine un ménage sur dix en est équipé dans les deux villes, contre un sur cinq en moyenne dans l'aire métropolitaine (tableau 1). Dans les deux cas, l'élévation du revenu se traduit par une augmentation du taux d'équipement des ménages. Les données

Tableau 3 : Usage individuel des différents modes de transport à Madrid et Soacha (2009)

% de personnes utilisant le moyen de transport	Madrid (ensemble zone d'enquête)		Soacha (ensemble zone d'enquête)		Secteurs de Soacha					
					Altos de Cazucá		León XIII		Ensembles fermés	
	H	F	H	F	H	F	H	F	H	F
USAGE AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE D'UN VÉHICULE PARTICULIER										
Vélo	42	15	17	6	7	3	28	7	18	6
Moto	10	3	4	1	3	0	2	0	8	5
Voiture	10	3	11	5	5	1	6	1	28	15
USAGE RÉGULIER, AU MOINS DEUX FOIS PAR SEMAINE DU TRANSPORT PUBLIC										
Bus, microbus, bus inter-urbain	55	51	63	62	54	55	70	59	59	67
<i>Transmilenio, alimentador</i>	3	3	18	14	1	5	26	23	16	16
USAGE VÉHICULE PARTICULIER ET TRANSPORT PUBLIC										
Ni véhicule particulier, ni transport public	23	43	28	32	40	40	23	38	20	20
Seulement véhicule particulier	30	13	7	2	4	3	5	0	16	6
Seulement transport public	21	37	43	57	45	56	44	54	26	56
Véhicule particulier et transport public	27	8	23	9	10	1	28	8	63	37

Sources : Enquête METAL 2009. Traitements réalisés par F. Dureau.

sur l'usage individuel de l'automobile (tableau 3) donnent des taux similaires : 7 % des individus interrogés à Madrid et Soacha l'utilisent régulièrement pour leurs déplacements quotidiens.

Plus surprenante peut-être est la faible diffusion des **motocyclopes** (tableaux 1 et 2) alors que leur coût a baissé au cours des dernières années, en lien avec l'importation massive depuis la Chine et la diffusion de la vente à crédit. Mais il est vrai que se déplacer en moto dans une métropole de huit millions d'habitants suppose une compétence qui n'est pas à la portée de tout le monde. Les indicateurs sur la possession d'une moto et sur son usage coïncident, ce qui signifie que leurs propriétaires les utilisent régulièrement pour se déplacer.

Ces inégalités d'équipement prennent de plus en plus un caractère **cumulatif**. Une proportion importante de ménages (22 % à Madrid, 48 % à Soacha et 72 % aux Altos de Cazucá) ne possède aucun moyen de transport, et les variations de ce déficit d'équipement s'alignent sur le revenu des ménages. À l'inverse, les ménages disposant des trois moyens de transport ne sont qu'une poignée

et appartiennent tous aux classes les moins pauvres, celles qui gagnent plus de deux salaires minimum par mois.

Si l'on s'intéresse à présent aux **facteurs d'inégalité** dans l'usage des différents modes de transport, les deux variables les plus déterminantes sont le **genre** et le **revenu des ménages** (tableaux 2 et 3). Les transports individuels sont utilisés par les hommes deux à trois fois plus que par les femmes, aussi bien à Madrid qu'à Soacha, et quel que soit le secteur étudié ou la classe de revenus. Cette inégalité de genre ne se limite d'ailleurs pas aux quartiers pauvres de Bogotá. Elle est d'autant plus frappante que l'usage des transports collectifs n'est au contraire pas marqué par un effet de genre : les hommes et les femmes utilisent le bus dans des proportions équivalentes, dans les deux municipes comme dans chacun des secteurs d'enquête de Soacha (tableau 3). Les inégalités de genre se renforcent avec l'usage combiné des différents modes de transport : les femmes sont plus nombreuses que les hommes à n'utiliser ni véhicule particulier ni transport public (sauf aux Altos de Cazucá et dans les ensembles fermés, où la différence hommes-femmes est beaucoup moins sensible). Elles sont plus nombreuses également à n'utiliser que les transports publics. À l'inverse, les hommes sont deux à quatre fois plus nombreux à n'utiliser régulièrement qu'un véhicule particulier (vélo, moto ou auto), ou celui-ci en alternance avec un transport public.

Le revenu est également une variable déterminante : parmi les ménages gagnant moins d'un salaire minimum par mois, un tiers n'utilise ni véhicule particulier ni transports publics à Soacha (42 % à Madrid) ; plus de la moitié n'utilise que ces derniers (21 % à Madrid). À l'opposé parmi les ménages gagnant plus de 5 salaires minimum, seuls 16 % n'utilisent ni véhicule particulier ni transport public, tandis que ceux qui associent ou non le transport public à l'usage d'un véhicule particulier représentent 37 % des ménages à Soacha et 68 % à Madrid. L'autonomie de déplacement des citoyens progresse donc en lien direct avec leur revenu, dans les deux municipes, pour les hommes comme pour les femmes.

La mobilité différenciée des enfants et des parents

Les navettes quotidiennes entre le domicile et le lieu d'étude ou le lieu de travail sont deux formes de mobilité qui rythment la vie des individus, le fonctionnement des familles ainsi que les temps de la ville. Les inégalités qui les caractérisent ne sont pas réductibles à la seule variable du revenu ; elles obéissent à des logiques plus complexes. Ainsi, appartenir aux classes supérieures de revenu ne garantit pas forcément des conditions de transport « faciles » ; appartenir au contraire aux classes de bas revenu n'est pas toujours incompatible avec des durées et des coûts de transport « maîtrisés ». Au sein même des familles, on

observe parfois des variations intéressantes entre les navettes des enfants et celles de leurs parents.

La confrontation des deux cartes de la figure 2 montre que l'une n'est pas la copie conforme de l'autre, ni son contraire. La carte des navettes au lieu de travail est la plus attendue. Elle est de type gravitaire : les temps de déplacement sont les plus courts au centre et dans les beaux quartiers du nord, là où sont concentrés les emplois mais aussi les populations ayant accès aux moyens de transport les plus efficaces. Plus on s'éloigne du centre, plus les temps de transport augmentent, là où les populations deviennent plus pauvres, surtout au sud, où l'équipement des ménages est moins bon et où l'offre de transports collectifs est moins efficace. De ce point de vue, Soacha ne se distingue pas vraiment des arrondissements populaires du sud du DC. Dans les municipes de la couronne métropolitaine (dont Madrid), les temps de déplacement diminuent, car une part importante des actifs travaille sur place. En revanche, pour ceux – peu nombreux – qui doivent se rendre quotidiennement à Bogotá, les navettes pendulaires peuvent s'avérer éprouvantes.

La carte des navettes vers le lieu d'étude est tout autre. En périphérie suburbaine, les temps de transport sont uniformément moyens (14 à 27 min). Les enfants sont rarement loin d'une école, mais n'ont que leurs pieds pour y aller, les vélos et les ramassages scolaires étant rares. Ni proche ni lointaine, l'école demeure relativement accessible. À Bogotá et à Soacha en revanche, la situation est beaucoup plus contrastée, avec des écarts très importants selon les secteurs de recensement. Ce sont les enfants des quartiers aisés du nord et des quartiers de classe moyenne de l'ouest du DC qui connaissent les temps de transport les plus élevés, alors que les temps les plus courts se trouvent dans le sud populaire de la ville, notamment à Soacha. L'explication est simple : les enfants des quartiers populaires fréquentent surtout les écoles de leur quartier (publiques le plus souvent), dont le coût limité compense en partie une offre éducative réputée médiocre. Les parents des classes moyennes et aisées inscrivent quant à eux leurs enfants dans des écoles privées, plus chères et plus éloignées, parfois situées hors du DC. Le trajet se fait en bus ordinaire ou par ramassage scolaire ; solution plus confortable mais plus coûteuse, avec des temps de transport élevés. Il n'est donc pas rare constater, dans les familles aisées de Bogotá, des déplacements plus longs chez les enfants que chez les parents, alors que c'est en général l'inverse dans les familles pauvres. Pour autant, les stratégies de reproduction sociale des premières restent rationnelles : ces temps de transports des enfants sont le prix à payer pour une scolarisation de qualité, dans un environnement social protégé.

Tableau 4 : Les navettes au lieu d'étude à Madrid et Soacha (1993 – 2009)

	Madrid (ensemble zone d'enquête)		Soacha (ensemble zone d'enquête)		Secteurs de Soacha					
	1993	2009	1993	2009	Altos de Cazuca		León XIII		Ensembles fermés	
	1993	2009	1993	2009	1993	2009	1993	2009	1993	2009
LIEU D'ÉTUDE										
Primaire Municipie résidence	100 %	96 %	82 %	96 %	95 %	100 %	93 %	81 %	93 %	100 %
Primaire Bogotá DC	0 %	0 %	18 %	14 %	5 %	0 %	8 %	19 %	7 %	0 %
Primaire Reste AM	0 %	4 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Secondaire Municipie résidence	80 %	94 %	52 %	90 %	67 %	91 %	56 %	80 %	0 %	100 %
Secondaire Bogotá DC	3 %	0 %	48 %	10 %	33 %	9 %	44 %	20 %	100 %	0 %
Secondaire Reste AM	17 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Supérieur Municipie résidence	8 %	12 %	15 %	20 %	ns	ns	ns	8 %	ns	ns
Supérieur Bogotá DC	83 %	53 %	85 %	80 %	ns	ns	ns	92 %	ns	ns
Supérieur Reste AM	9 %	13 %	0 %	0 %	ns	ns	ns	0 %	ns	ns
MODE DE TRANSPORT										
Primaire à pied	94 %	73 %	86 %	91 %	100 %	100 %	96 %	90 %	7 %	62 %
Primaire Transport scolaire	0 %	6 %	4 %	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	29 %	38 %
Primaire Transport public	0 %	11 %	9 %	2 %	0 %	0 %	4 %	10 %	58 %	0 %
Secondaire à pied	78 %	86 %	55 %	84 %	68 %	100 %	62 %	79 %	0 %	77 %
Secondaire Transport scolaire	5 %	1 %	2 %	2 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Secondaire Transport public	13 %	5 %	43 %	14 %	27 %	0 %	38 %	21 %	100 %	23 %
Supérieur à pied	8 %	19 %	15 %	7 %	ns	ns	ns	0 %	ns	ns
Supérieur Transport scolaire	0 %	3 %	0 %	3 %	ns	ns	ns	0 %	ns	ns
Supérieur Transport public	89 %	78 %	77 %	90 %	ns	ns	ns	100 %	ns	ns
DURÉE MOYENNE DU DÉPLACEMENT (min)										
Primaire	12,2	12,6	12,4	11,8	11,1	12,9	9,5	9,3	25,5	14,0
Secondaire	15,2	15,4	23,7	15,5	18,7	12,2	26,2	15,1	27,0	17,5
Supérieur	47,8	46,2	51,3	70,2	ns	ns	ns	85,1	ns	ns

ns : information non significative. La catégorie « supérieur » inclut également l'enseignement technique et technologique.

Sources : Enquête CEDE-ORSTOM 1993 ; Enquête METAL 2009. Traitements réalisés par F. Dureau.

Les déplacements des jeunes vers leur lieu d'étude : une situation qui s'améliore ?

Une proximité accrue des lieux d'études secondaires

Les enquêtes réalisées en 1993 et 2009 à Madrid et Soacha montrent tout d'abord un lien étroit entre le niveau scolaire et la distance au lieu d'étude. Alors qu'en primaire les études se font essentiellement à proximité, dans le municipe de résidence, le poids de ce dernier diminue au fur et à mesure que le niveau d'étude augmente, car l'offre éducative avancée est plus concentrée spatialement que l'offre élémentaire. Ainsi dans le supérieur, parmi les étudiants qui résident à Madrid, seul un sur dix étudie sur place tandis qu'un sur deux va étudier à Bogotá, dont l'offre de formation est très large. À Soacha, les mêmes indicateurs sont respectivement de un étudiant sur cinq sur place contre huit sur dix à Bogotá. Pour autant, il est frappant de constater qu'entre les deux enquêtes, la part des jeunes qui étudient à l'intérieur de leur municipe de résidence a augmenté de façon significative dans les deux municipes, surtout pour l'enseignement secondaire. Inversement l'attraction de Bogotá, qui n'est aujourd'hui importante que dans l'enseignement supérieur, a toujours été négligeable à Madrid et s'est littéralement effondrée à Soacha dans le secondaire. Cette évolution traduit moins une perte d'attractivité des collèges du DC qu'une amélioration de l'offre éducative en périphérie. Des écoles – publiques et privées – se sont ouvertes un peu partout, ce qui a par exemple permis, dans les ensembles fermés de Soacha, de « rapatrier » sur place l'intégralité des élèves du secondaire, qui en 1993 étaient tous scolarisés à Bogotá. Cette évolution a une conséquence importante sur la mobilité des enfants, désormais scolarisés à proximité. Pour ceux en revanche qui restent scolarisés à Bogotá ou dans un municipe voisin (cas fréquent à Madrid), et pour la grande majorité des étudiants, les navettes quotidiennes restent longues.

Une lecture plus attentive du lieu d'étude à l'extérieur du municipe de résidence révèle une autre différence entre Madrid et Soacha : dans le premier cas, les municipes voisins exercent une polarité déjà perceptible en primaire et qu'on retrouve jusque dans le supérieur (probablement une offre professionnalisante à cycle court), ce qui rappelle l'ancrage régional de Madrid, qui tourne autant le regard vers l'ouest de la Savane et ses pôles urbains traditionnels que vers le DC. À Soacha par contre, l'attractivité des petits centres urbains de la Savane est quasiment nulle, alors que celle de Bogotá pour les cycles pré-universitaires concerne uniquement les arrondissements proches : il s'agit donc d'une logique de proximité relative, même si une limite administrative est franchie.

La primauté de la marche comme mode d'accès aux écoles et aux collèges

La grande majorité des déplacements vers les écoles primaires et les collèges se fait à pied, à Madrid comme à Soacha. Cette proportion a augmenté entre 1993

et 2009, surtout dans le secondaire, pour une raison simple : étant désormais scolarisés dans des établissements proches, les élèves ne sont plus contraints, comme c'était souvent le cas en 1993, d'utiliser des bus ou un ramassage scolaire. Cette évolution est importante pour les ménages populaires de Madrid et de Soacha, qui trouvent dans l'école de proximité ou la marche à pied une solution très économique. Elle l'est peut-être moins pour la constitution du capital scolaire des enfants, qui peuvent pâtir, s'ils veulent intégrer ensuite les universités sélectives du DC, des limites de cette offre de proximité, souvent publique et moins réputée que celle des « bonnes » écoles privées.

Les déplacements à vélo ou à moto sont rares à Madrid (8 %) et nuls à Soacha. Le ramassage scolaire est également peu fréquent (3 à 4 %) dans ces deux municipes, et dans le cas de Soacha, il ne concerne que les élèves des ensembles fermés. Dans l'enseignement supérieur, la situation est différente : s'agissant d'établissements situés beaucoup plus loin, à l'extérieur du municipe de résidence en général, les déplacements se font rarement à pied (c'est tout de même le cas d'un déplacement sur cinq à Madrid), et très massivement en transports publics.

Des temps de déplacement maîtrisés, sauf dans l'enseignement supérieur

Conséquence logique des observations faites sur le lieu d'étude et sur le mode de transport, on note une césure importante entre l'éducation supérieure d'une part et l'éducation primaire et secondaire d'autre part, pour lesquelles les déplacements, qui se font à pied, ont des durées limitées : entre 12 et 15 minutes dans les deux villes et aux deux dates, avec une pointe à près de 24 minutes pour les collégiens de Soacha en 1993, qui s'expliquait par l'importance des déplacements vers les écoles des arrondissements voisins du sud de la capitale. Le gain de temps observé entre les deux dates – plus de huit minutes – traduit une réduction des trajets pour tous ceux d'entre eux qui peuvent désormais étudier sur place.

À l'intérieur de Soacha, les disparités observées en 1993 se sont atténuées en 2009, avec un nivellement par le bas : presque tous les élèves (sauf ceux du primaire aux Altos de Cazucá) ont vu leur temps de déplacement diminuer, pour revenir dans une fourchette comprise pour l'essentiel entre 10 et 15 minutes.

Pour les étudiants, c'est un peu différent : dans la mesure où les universités sont en majorité situées à Bogotá et où les trajets se font en transports publics, sur des axes souvent engorgés aux heures de pointe, les temps moyens de déplacement, jamais inférieurs à 46 minutes (Madrid, 2009), peuvent dépasser une heure, à Soacha en 2009. Dans ce municipe, on observe une dégradation importante : 19 minutes de plus entre les deux enquêtes.

Les navettes domicile-travail : un amplificateur des inégalités entre habitants ?

Étant situés aux portes de la capitale colombienne, Soacha et Madrid ont vu se créer un grand nombre d'emplois, principalement dans l'industrie, la floriculture et l'agriculture périurbaine. Mais le lien entre ces emplois et l'arrivée de nouveaux habitants n'est pas le même dans les deux cas : à Madrid, l'installation de nouveaux résidents en découle directement, il s'agit d'une migration au sens strict, alors qu'à Soacha le peuplement est surtout dû aux mobilités résidentielles internes à l'agglomération de Bogotá. En outre, beaucoup d'emplois créés à Soacha sont formels, en partie qualifiés (Dureau *et alii*, 1994, p. 98) et correspondent mal au profil de la main-d'œuvre locale, très peu qualifiée et plus informelle, qui travaille davantage dans le bâtiment ou les emplois domestiques. En conséquence la majorité des actifs de Soacha vont travailler dans le DC, alors qu'à l'inverse une grande partie des ouvriers travaillant à Soacha réside dans le DC, ce qui génère chaque jour d'intenses navettes croisées qui saturent aux heures de pointe le principal axe entre les deux villes, l'autoroute du Sud.

L'étude des navettes domicile-travail révèle des situations contrastées, où les disparités entre individus peuvent être très importantes, selon une logique qui n'est pas le simple reflet de la stratification sociale, même si l'effet du revenu – comme celui du genre – reste une variable importante dans la compréhension des pratiques de mobilité quotidienne.

Le lieu de travail : l'autonomie relative de Madrid et la dépendance de Soacha

La première disparité importante concerne l'emploi à domicile. En 1993, celui-ci concernait un quart des actifs en moyenne à Bogotá (Delaunay, Dupont, Dureau, 2002, p. 192), ce qui est considérable. À Madrid, la proportion d'emplois à domicile a peu évolué entre 1993 et 2009, passant de 13 à 15 % des actifs, alors qu'à Soacha elle a un peu diminué, passant de 20 à 16 %. L'ampleur du travail à domicile est surtout sensible à l'effet du genre et assez peu à celui du revenu ou du secteur de résidence. Il s'agit d'un emploi essentiellement féminin : à Soacha, une femme sur quatre travaille à domicile, contre seulement un homme sur dix, tandis qu'à Madrid, c'est une femme sur cinq, contre un peu plus d'un homme sur dix (tableau 5). Le travail à domicile concerne surtout des emplois informels et des micro-entreprises. La modestie des revenus de ces travailleurs est en partie compensée par celle des temps et des coûts des déplacements quotidiens.

Ensuite, pour les trois quarts des actifs qui travaillent à l'extérieur du domicile, les mobilités quotidiennes varient beaucoup en fonction du lieu de l'emploi (tableau 5).

À Madrid, la moitié de ces actifs travaillent dans le même municipe et un quart à proximité, dans les municipes voisins de la périphérie ouest de Bogotá

Tableau 5 : Les navettes au lieu de travail à Madrid et Soacha (1993 – 2009)

	Madrid (ensemble zone d'enquête)		Soacha (ensemble zone d'enquête)		Secteurs de Soacha					
	1993	2009	1993	2009	Altos de Cazucá		León XIII		Ensembles fermés	
	1993	2009	1993	2009	1993	2009	1993	2009	1993	2009
LIEU DE TRAVAIL										
Hommes Travail à domicile	14 %	12 %	15 %	9 %	9 %	6 %	23 %	12 %	16 %	5 %
Hommes Reste Municipale résidence	58 %	51 %	13 %	14 %	15 %	20 %	13 %	14 %	8 %	9 %
Hommes Bogotá	17 %	9 %	67 %	72 %	74 %	64 %	59 %	68 %	68 %	86 %
Hommes Reste AM	10 %	24 %	4 %	2 %	2 %	4 %	5 %	3 %	7 %	0 %
Femmes Travail à domicile	16 %	21 %	35 %	25 %	9 %	31 %	53 %	23 %	37 %	21 %
Femmes Reste Municipale résidence	66 %	41 %	8 %	22 %	9 %	30 %	11 %	7 %	0 %	30 %
Femmes Bogotá	11 %	8 %	55 %	53 %	76 %	39 %	36 %	69 %	63 %	49 %
Femmes Reste AM	4 %	28 %	2 %	0 %	7 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
MODE DE TRANSPORT										
Hommes à pied	23 %	15 %	9 %	9 %	7 %	14 %	17 %	8 %	0 %	0 %
Hommes Vélo, moto	32 %	49 %	1 %	13 %	3 %	15 %	0 %	10 %	0 %	23 %
Hommes Voiture particulière	5 %	3 %	6 %	5 %	2 %	7 %	0 %	0 %	23 %	13 %
Hommes Transport entreprise	14 %	13 %	7 %	0 %	0 %	0 %	8 %	0 %	20 %	0 %
Hommes Transport public	27 %	14 %	77 %	67 %	88 %	58 %	75 %	74 %	57 %	64 %
Femmes à pied	29 %	17 %	12 %	16 %	8 %	27 %	24 %	13 %	0 %	9 %
Femmes Vélo, moto	7 %	12 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Femmes Voiture particulière	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Femmes Transport entreprise	38 %	30 %	1 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Femmes Transport public	25 %	38 %	87 %	78 %	90 %	73 %	76 %	87 %	100 %	75 %
DURÉE MOYENNE DU DÉPLACEMENT (min)										
Hommes	27,2	31,8	50,6	58,3	55,2	71,1	52,9	60,4	37,5	37,2
Femmes	25,7	26,3	59,3	52,0	64,9	46,8	59,5	58,6	ns	55,1

ns : information non significative. La distribution par lieu de transport n'inclut pas les personnes ayant un lieu de travail variable. La catégorie « Transport public » inclut les personnes ayant utilisé pendant la semaine de référence à la fois le transport public et un véhicule personnel (vélo, moto ou voiture). La durée moyenne du déplacement au lieu de travail est calculée uniquement sur les personnes qui travaillent hors du domicile.

Sources : Enquête CEDE-ORSTOM 1993 ; Enquête METAL 2009. Traitements réalisés par F. Dureau.

(dont le poids augmente sensiblement entre 1993 et 2009). L'emploi à Bogotá y est très minoritaire et en baisse par rapport à 1993. La distance au lieu de travail augmente avec le revenu : ceux qui travaillent sur place sont surreprésentés dans les classes des bas revenus, ceux travaillant à Bogotá dans celles des hauts revenus et ceux travaillant dans les municipes voisins dans les classes intermédiaires. Cette variation est sans doute liée à la nature et au niveau de qualification du travail : plus d'emploi informel, peu qualifié et mal rémunéré à Madrid même, un emploi salarié dans la floriculture ou l'industrie dans les municipes voisins de Madrid et des emplois un peu plus qualifiés et un peu mieux rémunérés à Bogotá.

À Soacha, la situation est inversée : plus de la moitié des femmes et près des trois quarts des hommes travaillent à Bogotá (une proportion en hausse pour les hommes), alors que la part de l'emploi local – hors travail à domicile – n'est que de 14 % pour les hommes et 22 % pour les femmes (un pourcentage en nette hausse depuis 1993, qui compense en partie la diminution des emplois à domicile). L'effet « cité-dortoir » évoqué en début d'article reste donc valable et n'a pas diminué depuis 1993, contrairement à ce que nous avons observé pour les navettes au lieu d'étude, et contrairement à ce qui se passe à Madrid, où la dépendance à l'égard du DC, faible au départ, a encore baissé. Cet effet est plus faible aux Altos de Cazucá, où la main-d'œuvre, très peu qualifiée, a des difficultés à s'insérer dans le marché du travail de Bogotá. Elle est plus forte au contraire dans les ensembles fermés pour les hommes ou à León XIII pour les femmes (beaucoup d'employées domestiques et d'ouvrières notamment).

Des modes de transport inégalement répartis

Les déplacements non motorisés, à pied ou en vélo, représentent 46 % des trajets à Madrid et 18 % à Soacha. Dans ce municipe, la primauté du transport public est nette (plus de deux tiers des trajets). En 2009, le *Transmilenio* y fait une percée significative : 3 % des trajets comme mode de transport unique, mais 10 % en mode combiné avec le vélo ou le bus.

Les différences observées entre les deux municipes s'expliquent notamment par leur configuration spatiale (avec un relief plat et des distances plus courtes à Madrid), par la localisation des emplois (proches à Madrid ; éloignés à Soacha), par la nature des emplois (souvent ruraux à Madrid) et par l'offre de transports collectifs (faible à Madrid, importante à Soacha).

Mais la distribution modale des navettes révèle également deux effets déjà observés pour l'équipement des ménages et l'usage des modes de transport, celui du genre et celui du revenu. Le premier joue partout à Madrid et à Soacha : les femmes se déplacent davantage à pied ou en transports publics (dont les bus d'entreprise dans la floriculture à Madrid) ; les hommes utilisent davantage des véhicules particuliers (dont les vélos à Madrid), mais ils utilisent aussi beaucoup le bus. L'effet du revenu est également perceptible : les déplacements à pied ou à

vélo concernent un peu plus les ménages les plus pauvres (surtout à Madrid), alors que la moto et la voiture concernent plutôt les classes moyennes et les plus élevées. Le bus est plutôt employé par les revenus intermédiaires, compris entre un et quatre salaires minimum. À Soacha, le *Transmilenio* est assez sélectif socialement : il représente 43 % des déplacements de la classe supérieure de revenus (en mode combiné), alors qu'il n'est pas du tout utilisé par la classe la plus basse. Son prix, plus élevé que celui des bus privés, demeure donc un obstacle, d'autant qu'il est obligatoire d'emprunter un autre bus – également payant – pour accéder au *Transmilenio*. Pour finir, à Soacha les travailleurs des classes supérieures de revenu sont ceux qui ont le plus grand choix : la part des modes combinés de déplacement y est écrasante, ce qui n'est pas le cas pour les classes inférieures.

Des temps de déplacement dont les écarts se sont accentués

La durée des navettes domicile-travail est nettement plus élevée que celle des navettes au lieu d'étude, car les lieux de travail sont plus éloignés que les établissements scolaires (tableau 5). Cette durée est presque deux fois plus élevée à Soacha qu'à Madrid⁷. La différence entre les hommes et les femmes est à peu près identique à Madrid et à Soacha, avec une durée moindre pour les femmes, sauf dans les ensembles fermés de Soacha, où c'est l'inverse : sans doute les femmes y payent-elles là le fait d'être venues habiter des lotissements éloignés de leur emploi, qu'elles rallient, plus souvent que les hommes, dans les transports collectifs.

Des différences sont également observables à l'intérieur de Soacha, avec un rapport qui varie du simple au double pour les hommes. La durée des navettes est plus élevée à Altos de Cazucá pour les hommes, qui cumulent plusieurs désavantages : peu d'emplois sur place, un quartier éloigné de Bogotá et dont l'accessibilité est limitée, une dépendance vis-à-vis des modes de transport les moins rapides. Dans ce secteur, la durée des déplacements augmente pour les hommes entre 1993 et 2009, pour atteindre plus d'une heure, tandis que pour les femmes elle diminue, grâce à la progression de l'emploi au sein du même municipe. Dans les ensembles fermés par contre, le temps de transport des hommes, qui se déplacent beaucoup en véhicules individuels, est à peine plus élevé que celui des hommes de Madrid, pour qui les distances parcourues sont pourtant moindres.

Pour finir, l'effet du revenu sur le temps de transport, peu sensible à Madrid, l'est fortement à Soacha : la durée moyenne des déplacements, élevée pour les classes basses (plus d'une heure pour la classe comprise entre un demi et un salaire minimum), diminue lorsque le revenu augmente : elle n'est plus que de

7. Des valeurs et des écarts qui corroborent ceux issus du recensement de 2005 (tableau 1).

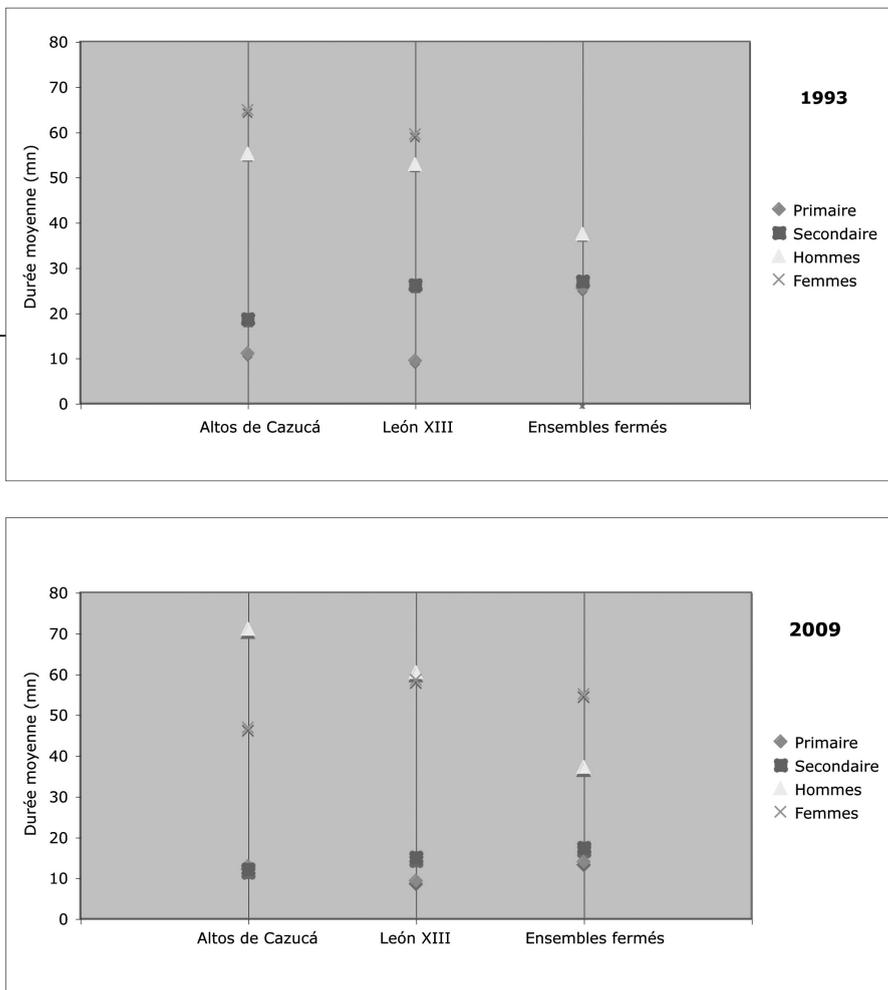
30 minutes pour la classe dépassant cinq salaires minimum, qui est aussi celle où l'usage des véhicules personnels est la plus importante.

CONCLUSION

Deux faits importants ressortent donc de l'étude des périphéries de Soacha et Madrid. Tout d'abord un processus de « maturation », qui se lit dans l'évolution du logement et du profil de la population (avec une diversification de la structure par âge et un certain ancrage résidentiel des habitants), ainsi que dans la progression de l'offre éducative et du nombre d'emplois sur place. Ensuite, la pauvreté ne paraît pas reculer de façon significative entre 1993 et 2009. Soacha semble recevoir aujourd'hui moins de familles de classes moyennes qu'au début des années 1990, dans des ensembles résidentiels fermés qu'on ne construit plus aujourd'hui dans un standing équivalent. Le poids des plus pauvres a légèrement diminué à Madrid, mais sans que n'arrivent encore des flux significatifs de classes moyennes. On assiste donc à une relative homogénéisation de la composition sociale des habitants alors que, paradoxalement, les écarts se sont creusés en termes de mobilités quotidiennes, surtout à Soacha (figure 3).

La différence entre la durée de déplacement des enfants et celle des parents s'est amplifiée, du fait d'un raccourcissement des temps de parcours des premiers, tandis qu'un des deux parents au moins subissait un allongement de ses déplacements. L'évolution la plus nette est peut-être celle des ensembles résidentiels fermés : faibles en 1993, les différences au sein des ménages sont devenues importantes en 2009. La réduction de la durée des navettes au lieu d'étude est une autre évolution importante, surtout imputable à l'amélioration de l'offre d'enseignement secondaire sur place. La situation des navettes domicile-travail quant à elle a sensiblement évolué à Soacha : négativement pour les hommes, dont les temps de déplacement augmentent, et positivement pour les femmes, pour qui c'est plutôt l'inverse. Les principales bénéficiaires sont les habitantes des Altos de Cazucá, qui travaillent désormais davantage chez elles ou à proximité, alors que celles des ensembles résidentiels fermés continuent souvent de travailler à Bogotá, en utilisant des moyens de transport moins rapides que ceux des hommes, et qui voient leur temps de transport augmenter. Une évolution contraire à la hiérarchie sociale en somme. Chez les hommes, la situation de ceux qui habitent dans les ensembles résidentiels fermés reste stable, tandis que dans les quartiers populaires de León XIII et Altos de Cazucá, elle se dégrade. Avec plus d'une heure en moyenne pour se rendre à leur travail, ils apparaissent comme les principaux perdants, avec les étudiants. Il est peu probable que l'arrivée prochaine du *Transmilenio* sur le territoire de Soacha améliore leur situation car le coût de celui-ci reste difficilement accessible. Le

Figure 3 : Durée moyenne des navettes au lieu d'étude et au lieu de travail selon les secteurs de résidence à Soacha (1993 – 2009)



Sources : Enquête CEDE-ORSTOM 1993 ; Enquête METAL 2009. Traitements réalisés par F. Dureau.

creusement des inégalités de mobilité quotidienne observé entre 1993 et 2009 risque donc de perdurer.

Les observations issues des recensements et des enquêtes soulignent finalement la complexité de la relation entre mobilité quotidienne et pauvreté. Car les facteurs d'inégalités, divers, ne sont pas réductibles à la position dans l'échelle sociale. Les différences internes aux ménages demeurent importantes tout au long de la période observée. En revanche, l'accès à un emploi à domicile ou dans le municpe de résidence joue un rôle essentiel dans les changements observés

pour les trajets domicile-travail : consolidation physique et amélioration de la voirie favorisent l'employabilité locale des femmes habitant le secteur le plus précaire du municipale (Altos de Cazucá). Autant d'arguments qui questionnent les politiques de transport et qui plaident en faveur d'une approche globale des inégalités. Une vision un peu normative des pratiques urbaines modernes tendrait à privilégier l'amélioration de la mobilité des habitants des périphéries populaires, pour faciliter leur accès aux ressources lointaines de la ville, comme l'emploi. Pourtant, ces mobilités lointaines sont aussi une source de contraintes et il apparaît tout aussi important d'améliorer les ressources locales du territoire, pour faciliter l'ancrage des habitants sur place, comme un moyen d'échapper à une mobilité imposée.

BIBLIOGRAPHIE

- Bacqué M.-H., Fol S., 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, vol. 33, n° 1, pp. 89-104.
- Bussière Y., Madre J.-L., 2002, *Démographie et transport : Villes du Nord et Villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 477 p.
- Chardonnel S., Dureau F., Tabaka K., Imbert C., Lévy J.-P., 2009, « Les mobilités. Bibliographie de l'agrégation de géographie 2010 », *Historiens et Géographes*, n° 407, pp. 233-250.
- Cuervo L. M., Dureau F., Lulle T., Parias, A., 2000, « Bogotá » in Dureau F. et al., *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, Anthropos/IRD, (coll. « Villes »), pp. 457-470.
- Delaunay D., Dupont V., Dureau F., 2002, « Travailler à domicile ou à l'extérieur : une comparaison internationale dans deux métropoles du Sud (Bogotá et Delhi) » in Lévy J.-P., Dureau F. (dir.), *L'accès à la ville. Les mobilités en question*, Paris, L'Harmattan (coll. « Habitat et sociétés »), pp. 185-207.
- Dureau F., 2006, « Un modèle métropolitain en évolution » in Dureau F., Gouëset V., Mesclier E., *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, PUR (Coll. « Espace et territoires »), pp. 293-328.
- Dureau F., 2009, *Programa METAL, Metodología de la encuesta Movilidad espacial en Bogotá: manuales del encuestador y del supervisor*, Bogotá, 79 p. multigr.
- Dureau F., Barbary O., Lulle T., 2004, « Dynamiques de peuplement et ségrégations métropolitaines » in Dureau F. et alii (dir.), *Villes et sociétés en mutation. Lectures croisées sur la Colombie*. Paris, Anthropos (coll. « Villes »), pp. 123-182.
- Dureau F., Flórez C. E., 1999, « Enquêtes mobilité spatiale à Bogotá et dans trois villes du Casanare (Colombie), Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte » in GRAB, *Biographies d'enquête*, Paris, INED (coll. « Méthodes et savoirs »), pp. 241-278.
- Dureau F., Flórez C. E., 2008, *Bogotá : dinámica demográfica y espacial*, Contribution à l'Atelier METAL, Santiago du Chili, 1-5 septembre 2008, 22 p. multigr.
- Dureau F., Hoyos M. C., Florez C. E., 1994, « Soacha: un barrio de Bogotá, Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los sectores orientales del municipio », *Desarrollo y Sociedad*, n° 34, Bogotá, Universidad de Los Andes, pp. 95-147.

- Figueroa O., Godard X., Henry E., 1997, *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, Paris, Actes INRETS, n° 55.
- Fol S., 2009, *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin (coll. « Mappemonde »), 261 p.
- Lévy J.-P., 2009, « Mobilités urbaines : des pratiques sociales aux évolutions territoriales » in Dureau F., Hily M.-A. (dir.), *Les mondes de la mobilité*, Rennes, PUR (coll. « Essais »), pp. 107-136.
- Montezuma R., 1997, *Les transports urbains : l'organisation, la gestion et le processus d'urbanisation à Bogotá*, Paris, École nationale des ponts et chaussées, Thèse de Doctorat d'Urbanisme et aménagement, 537 p.
- Orfeuil J.-P., 2004, « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui » in Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, Éditions de l'Aube.
- Salas Vanegas A., 2008, *Ségrégation résidentielle et production du logement à Bogotá, entre images et réalités*, Poitiers, Université de Poitiers, Thèse de doctorat en géographie, 455 p.

MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET ACCÈS À LA VILLE DES MÉNAGES PÉRIURBAINS DANS L'AGGLOMÉRATION DE MEXICO

Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité

Catherine Paquette*

Dans de nombreuses métropoles, les périurbains modestes rencontrent d'importantes difficultés pour se déplacer, du fait de leur localisation résidentielle, du manque de moyens de transport collectif ou du coût trop élevé de celui-ci. Leur précarité se trouve de ce fait aggravée. Dans la ville de Mexico, pourtant très étendue, la question du lien entre pauvreté et mobilité se pose différemment. La couverture abondante en matière de transport collectif et le coût modéré de celui-ci permettent aux habitants des périphéries de se déplacer dans la ville. L'existence de ressources locales contribue par ailleurs à limiter leurs trajets pour réaliser un certain nombre d'activités quotidiennes. Ce constat n'est pas sans conséquences pour les politiques publiques en matière de transport collectif.

Mots clés : Mexico, mobilité quotidienne, pauvreté, périurbanisation, transports collectifs.

La question des liens entre pauvreté et mobilité quotidienne occupe une place croissante dans les réflexions concernant les métropoles du Nord. Elle se pose surtout pour les périurbains modestes, qui sont confrontés à d'importants besoins en matière de déplacements (notamment pour accéder à l'emploi) mais rencontrent des contraintes particulières du fait de leur localisation résidentielle, du manque de moyens de transport collectif ou du coût trop élevé de ceux-ci (Coutard, Dupuy, Fol, 2002). Ces difficultés tendent à aggraver les situations de

* Chargée de recherche à l'IRD, UMR PRODIG.

précarité déjà préexistantes et la ville, traditionnellement espace d'intégration, devient alors aussi, pour certains, source de relégation (Orfeuil, 2004 ; Mignot *et alii*, 2001). L'accès à la mobilité est donc de plus en plus considéré comme un droit, au même titre que le logement, l'emploi ou la santé, et il est devenu l'une des composantes importantes des politiques de lutte contre l'exclusion (Mignot, Rosales-Montano, 2006 ; Godard, 2003).

La question des liens entre pauvreté et mobilité est en revanche peu présente quand on s'intéresse aux villes du Sud, exception faite des villes africaines, pour lesquelles elle occupe une place importante. Paradoxalement, c'est sans doute dans le plus urbain des Suds, l'Amérique latine, que la mobilité quotidienne des ménages modestes demeure largement méconnue, malgré un très grand nombre de travaux sur les transports. Elle y revêt pourtant une importance majeure : très étendues, marquées par la pauvreté, ces villes se caractérisent par une périurbanisation nettement populaire.

Cet article propose d'apporter un éclairage sur la question des pratiques spatiales des ménages périurbains de la zone métropolitaine de Mexico (ZMCM), l'une des plus peuplées et des plus étendues au monde, en exploitant notamment les résultats d'une enquête réalisée auprès de résidents de trois quartiers « témoins », au peuplement très contrasté¹. Cette analyse permet de mettre en lumière le rôle du transport collectif dans l'agglomération, de nuancer les liens qui existent *a priori* entre mobilité et pauvreté et de préciser la question des discriminations en matière de déplacements dans la ville.

LES QUARTIERS PÉRIURBAINS OBJETS DE L'ENQUÊTE

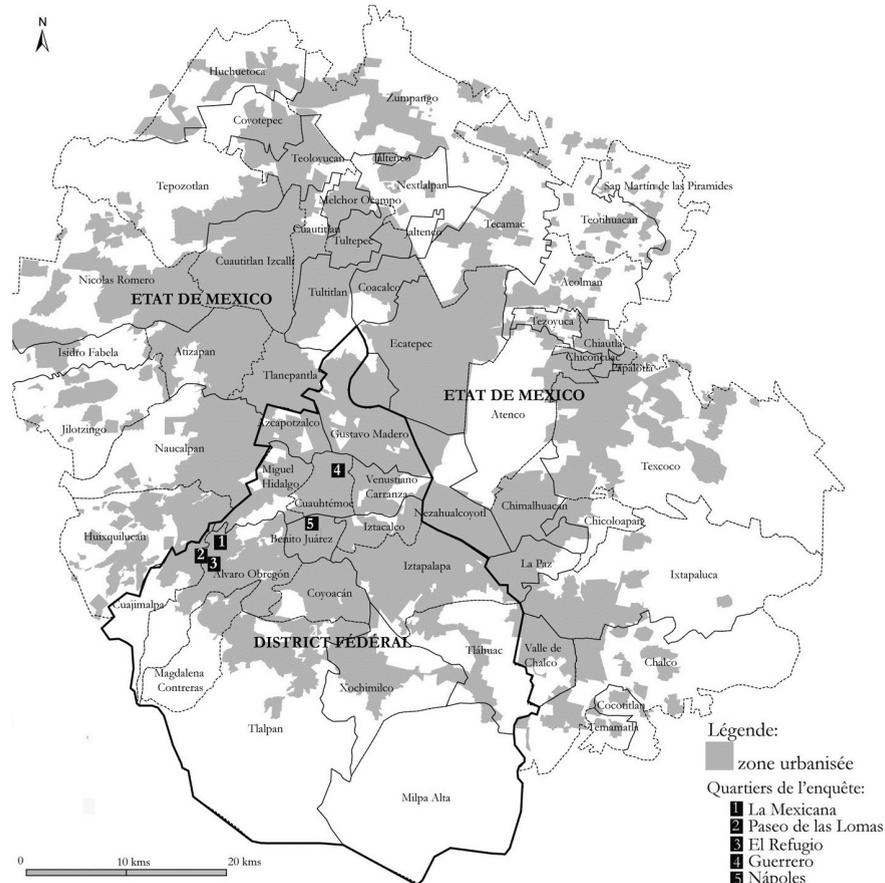
L'enquête pilote utilisée dans cet article a porté au total sur cinq *colonias* (quartiers) du District fédéral (DF) : deux sont situées dans la partie centrale de l'agglomération (Guerrero, un quartier populaire du centre-ville et Nápoles, un secteur habité par la classe moyenne-supérieure) et les trois autres, au type de peuplement également très contrasté, dans la périphérie ouest du District fédéral (carte n° 1) :

La Mexicana est un quartier très populaire d'origine irrégulière (années 1950), très enclavé dans le relief de ravins prononcés qui caractérise cette partie de la ville. Il s'est développé sur une pente assez abrupte, entre l'avenue Vasco de Quiroga, seule pénétrante importante dans cette zone d'urbanisations populaires, et le fond du vallon.

Paseo de las Lomas et *El Refugio* sont situés à faible distance, à vol d'oiseau, du quartier précédent. Il s'agit néanmoins d'un univers périurbain radicalement différent. Ce sont deux urbanisations fermées, composées d'habitat individuel et d'immeubles d'appartements. Elles se trouvent dans le périmètre de *Santa Fe*, le nouveau quartier d'affaires de Mexico, zone d'habitat de grand standing qui est aussi une importante centralité commerciale et de services.

1. Enquête « Mobilité résidentielle et quotidienne dans la ville de Mexico », C. Salazar (Centro de Estudios Demograficos, Urbanos y Ambientales, El Colegio de México) et C. Paquette (IRD), 2006-2007. Enquête pilote sur les pratiques spatiales des habitants de cinq quartiers du District fédéral : 352 questionnaires portant sur la mobilité résidentielle, les déplacements et usages de la ville, les perceptions du quartier de résidence : 109 dans le quartier *la Mexicana*, 47 à *Santa Fe*, 132 dans la *colonia Guerrero* et 64 dans la *colonia Nápoles*. L'enquête a été complétée par dix entretiens approfondis dans chaque quartier, portant sur la mobilité quotidienne.

Figure 1 : Zone métropolitaine de Mexico : division politico-administrative, zone urbanisée actuelle et localisation des quartiers objets de l'enquête



MEXICO : LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE COMME ENJEU MAJEUR, EN PARTICULIER POUR LES HABITANTS LES PLUS MODESTES

La mobilité quotidienne constitue un enjeu majeur dans toutes les grandes métropoles, mais sans doute plus encore à Mexico, en raison des caractéristiques de cette agglomération.

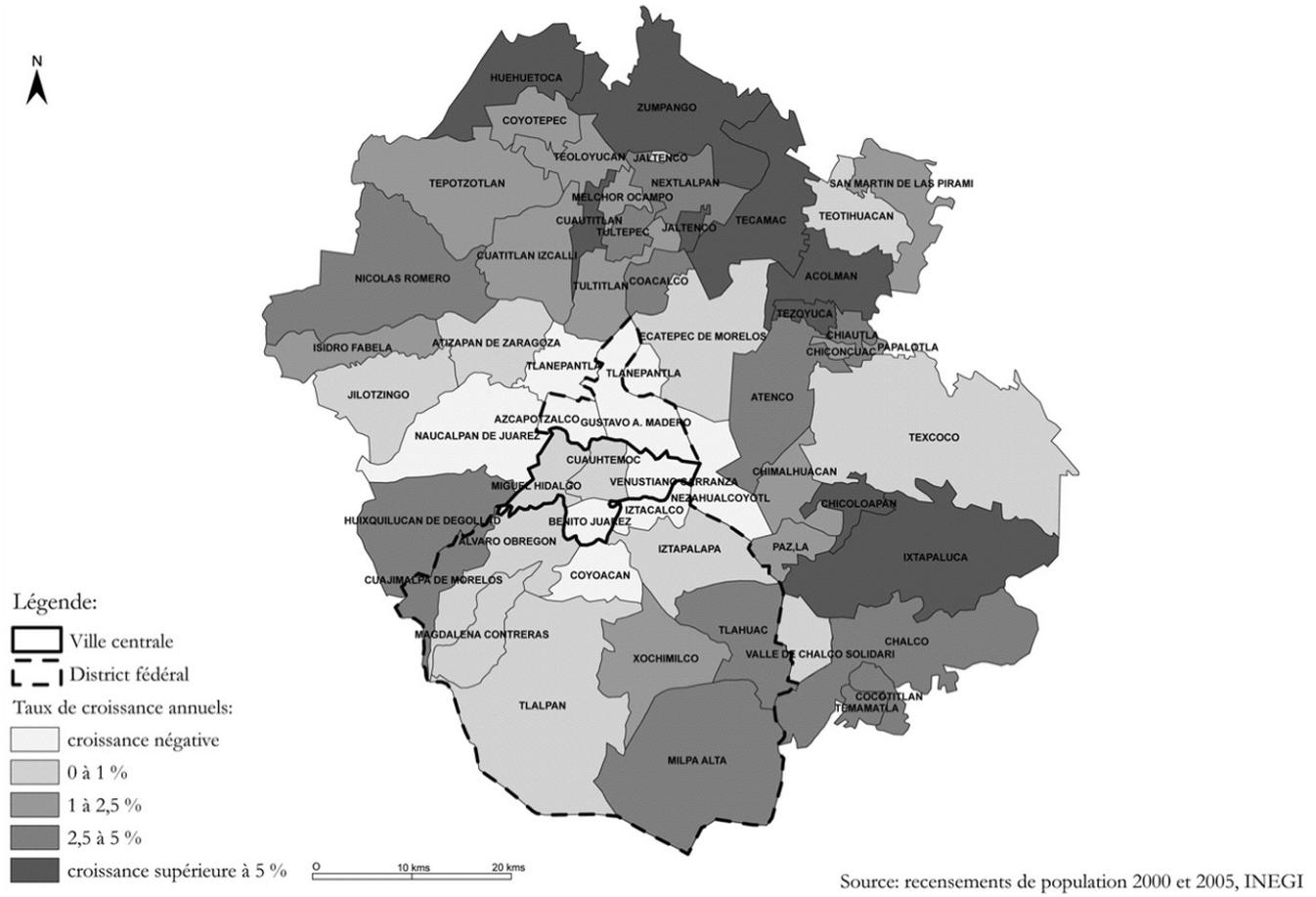
Une zone métropolitaine immense et qui ne cesse de s'étendre

Habitée par un peu plus de vingt millions d'habitants, la zone métropolitaine de Mexico s'étend sur une superficie à peu près continue estimée généralement à 1 500 km², mais l'agglomération est en réalité beaucoup plus vaste, en particulier si on inclut tous les territoires urbanisés situés dans le périmètre officiel établi par la Commission exécutive de coordination métropolitaine². Initialement contenue dans le District fédéral (DF), la ville a connu une croissance spatiale explosive à partir du milieu du XX^e siècle et a commencé à s'étendre très rapidement dans l'État de Mexico, voisin du DF, puis plus tard dans celui d'Hidalgo, situé au nord-est de l'agglomération (Garza, 2000). L'étalement urbain est aujourd'hui encore très soutenu, en particulier en direction du Nord et de l'Est, où d'importantes superficies jusqu'alors rurales sont gagnées par l'urbanisation. Comme dans la plupart des grandes métropoles latino-américaines, cette expansion est aujourd'hui essentiellement liée à une redistribution de la population au sein de l'agglomération (Dureau, 2006) : les communes les plus périphériques connaissent des taux de croissance très élevés, tandis que dans le centre de l'agglomération, une zone de plus en plus étendue voit sa population diminuer (carte n° 2). Cette dynamique urbaine de type centrifuge a des conséquences très importantes en matière de mobilité quotidienne. La ville centrale, formée des quatre délégations du cœur du DF, concentre à elle seule un tiers des emplois formels de la ZMCM, 43 % dans les services³. En l'espace de trente ans, ce secteur a perdu 1,2 millions d'habitants, mais la quantité globale d'emplois a été multipliée par 1,5 et celle dans les services par 2,5 (Salazar, Sobrino, 2006). Une proportion croissante d'habitants se trouverait donc éloignée des principales zones d'emploi et contrainte à des déplacements de plus en plus longs.

2. Jusqu'en 2008, la Zone métropolitaine de la ville de Mexico (ZMCM) comprenait officiellement les 16 délégations du District fédéral, 59 communes dans l'État de Mexico et 1 municipalité dans l'État de Hidalgo, l'ensemble correspondant à une population totale de 19 239 000 habitants et à une superficie de 7 854 km² (SEDESOL/CONAPO/INEGI, 2007). 29 nouvelles communes de l'État de Hidalgo ont été récemment incorporées à ce périmètre.

3. Source : INEGI, recensement économique.

Figure 2 : Taux de croissance annuels de la population entre 2000 et 2006 dans la zone métropolitaine de Mexico



Des périphéries où résident avant tout des ménages à bas niveaux de revenus

Les implications de ce modèle de développement urbain sont d'autant plus fortes que les populations qui résident dans les périphéries sont très majoritairement les plus modestes : celles pour qui la possibilité de se déplacer dans la ville, en particulier pour accéder au travail, revêt une importance décisive et s'avère très coûteuse. À l'exception de certains secteurs de l'Ouest et du Sud-Ouest de la métropole, où coexistent des bas niveaux de revenus et des couches moyennes ou aisées, les périphéries de Mexico, anciennes ou récentes, ont un caractère populaire extrêmement marqué, avec des proportions très élevées de ménages modestes ou très modestes, les marges les plus éloignées apparaissant comme les zones les plus pauvres (Rubalvaca, Schteingart, 2000 ; Duhau, 2003)⁴. Le développement urbain de Mexico est majoritairement le fruit de l'urbanisation irrégulière, les populations à revenus élevés étant demeurées toujours très concentrées dans la ville centrale : en 2000, près de trois quarts des ménages disposant de plus de vingt salaires minimums résidaient dans cet espace. La plus grande partie du tissu urbain actuel provient de ce type de développements informels (Huamán, 2005)⁵. Depuis la seconde moitié des années 1990, et en particulier à partir de 2000, un nouveau mode d'urbanisation a également fait son apparition aux marges de la métropole : les gigantesques lotissements d'habitat social construits par la promotion immobilière privée dans le cadre de la politique du logement du gouvernement fédéral, accessibles aux salariés du secteur formel grâce à des crédits octroyés par les grands organismes publics de logement (Paquette, Yescas, 2009). Quelque 400 000 logements de ce type ont été bâtis entre 1995 et 2005 dans la zone métropolitaine de Mexico, certains lotissements comptant jusqu'à 20 000 unités (Duhau, Jacquin, 2008). Cette production massive de très petits logements individuels destinés à la classe « moyenne-basse » précipite encore plus l'étalement urbain et attire de très nombreuses populations modestes dans des banlieues de plus en plus éloignées. Elle tend à accentuer le caractère déjà nettement populaire des périphéries, même si les revenus des accédants sont supérieurs à ceux des ménages qui acquièrent des parcelles dans des urbanisations irrégulières.

4. Selon le Conseil national de la population (CONAPO) et suivant les données de l'enquête nationale de revenus et dépenses des ménages (ENIGH), 61,3 % de la population de Mexico était considérée comme pauvre en 2000 et 39,3 % comme extrêmement pauvre.

5. Onze millions d'habitants résideraient aujourd'hui dans des quartiers d'origine irrégulière, dont cinq millions encore en situation d'irrégularité (Huamán, 2005).

UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF QUI FAVORISE L'INTÉGRATION À LA VILLE DES PÉRIURBAINS À BAS REVENUS

Dans cette agglomération immense et qui ne cesse de s'étendre, le transport collectif occupe une place très importante, avec 68,5 % des déplacements intra-métropolitains motorisés (INEGI, 2007). Malgré ses très nombreuses déficiences, il constitue un élément tout à fait essentiel pour le fonctionnement de la métropole.

Une offre de transport collectif abondante et diversifiée

Il existe deux types de transport collectif assez contrastés dans la zone métropolitaine de Mexico. Le transport dit « public » (géré par des entreprises publiques) correspond aux systèmes de moyenne et de grande capacité : métro, autobus, trolleybus, *tren ligero*, *Métrobus* et *tren suburbano* constituent au total une offre très importante, même si elle se limite essentiellement à la partie centrale de l'agglomération (District fédéral)⁶. La grande majorité des déplacements en transport collectif (65 %) s'effectuent cependant via le « transport public concédé » : des véhicules de petite et moyenne capacité (petits autobus, minibus et petites fourgonnettes de type *Volkswagen*) qui appartiennent pour la plupart à des micro-entrepreneurs qui possèdent peu d'unités. Ce parc de véhicules est estimé à quelque 1 200 autobus et 28 000 minibus, auxquels il convient d'ajouter les taxis (17 % des déplacements motorisés en 2007), très utilisés à Mexico, y compris dans les secteurs populaires : ils seraient environ 150 000 à circuler dans la ville⁷. Cette offre massive de transport de moyenne et faible capacité, opérée par de petites entreprises privées, existe dans la plupart des métropoles d'Amérique latine, où elle s'est considérablement développée depuis les années 1980, à la suite de la dérégulation généralisée du secteur du transport collectif (Montezuma, 2003). Les difficultés économiques structurelles ont largement contribué à l'essor de cette branche d'activité, qui représente un gisement d'emploi important pour la population mais aussi un marché intéressant pour les opérateurs, dans des métropoles très peuplées. En raison de son apparence artisanale et improvisée, on parle souvent de transport informel : à tort, car ce système est encadré et régulé par les autorités locales, qui octroient la concession des lignes et fixent les tarifs (Figueroa, 2005).

6. Il existe à Mexico onze lignes de métro (un réseau de 200 km) ; une douzième est en construction. Les autobus RTP (Réseau de transport de passagers) circulent sur une centaine de lignes et les trolleybus sur quinze lignes ; la ville compte par ailleurs une ligne de train léger et deux de *Métrobus* : un système de bus de grande capacité qui circule sur une voie réservée. Une ligne de train suburbain de type RER fonctionne depuis 2008.

7. Données de la Direction du transport et de la voirie du DF (Setravi).

Un système de transport public désastreux sur le plan environnemental et urbain, mais efficace sur le plan social

Dans une métropole saturée par les embouteillages et au niveau de pollution atmosphérique très élevé, la prédominance de ce transport de petite et moyenne capacité constitue un problème majeur, d'autant plus qu'elle ne cesse de s'accroître, au détriment du transport urbain de masse (Navarro, 2007). Les véhicules sont dans leur immense majorité en très mauvais état ; les conducteurs font la course aux passagers, ignorent les règles élémentaires de la circulation et s'arrêtent n'importe où, de façon brutale, pour prendre ou déposer des clients. Les problèmes liés à la très forte présence de ce type de transport collectif sont nombreux et se retrouvent dans la plupart des grandes villes du Sud (Godard, 2006) : l'insécurité (routière, ainsi que les vols et les attaques à bord des unités), qui constitue la principale préoccupation des usagers à Mexico⁸ ; la congestion du trafic due au très grand nombre de véhicules de petite capacité qui circulent, à leurs arrêts intempestifs, à leurs files d'attente autour des stations de métro et des grands carrefours ; la responsabilité dans la pollution atmosphérique... La nécessité de moderniser ce type de transport collectif fait d'ailleurs l'objet d'un consensus, même si ce thème mobilise finalement peu l'opinion publique.

Désastreux sur bien des plans, le transport public concédé est néanmoins efficace pour assurer les déplacements de la population : il est partout présent. Son coût de production est faible, grâce au prix peu élevé du carburant⁹, mais aussi parce que le personnel se limite au chauffeur, qui est seul à bord et se charge également de la vente des billets. Ce dernier est également responsable de l'entretien du véhicule. Travailleur informel, il ne bénéficie d'aucune prestation sociale, prend en charge la dépense en carburant et verse une quantité journalière fixe au propriétaire de son véhicule, les recettes encaissées constituant son revenu. Le transport concédé est une activité rentable pour les micro-entrepreneurs du secteur, qui agissent en réalité selon une logique de rente plus qu'économique¹⁰. Dans ce contexte, auquel s'ajoute celui de la crise structurelle de l'emploi formel, on comprend que l'offre soit très réactive à la demande. Celle-ci est importante, en raison du modèle de développement urbain qui prévaut à Mexico et qui consiste à produire toujours plus de nouveaux quartiers en périphérie. L'immense majorité de ces urbanisations sont très vite desservies car elles représentent un marché conséquent. Le transport concédé est aussi très souple et adapté aux

8. La ville de Mexico affiche des records en matière d'insécurité routière, avec une moyenne annuelle de 28,7 décès pour 100 000 habitants liés aux accidents de la circulation (données Setravi).

9. Début 2010, il était de 0,6 dollar le litre, plus faible qu'aux États-Unis et que dans la plupart des pays d'Amérique latine, exception faite du Venezuela. La plupart des autobus de moyenne capacité fonctionnent cependant au gaz, plus économique, dont le prix s'élève à 0,7 dollar le kg (le coût moyen pour une journée de circulation est de 62 dollars).

10. Un propriétaire perçoit chaque année environ 10 000 dollars de bénéfice net par véhicule et peut donc amortir son investissement de départ (achat d'un véhicule d'occasion et du droit d'exploiter une ligne) en deux années (source : élaboration à partir d'entretiens avec des opérateurs, C. Paquette, 2008).

contraintes topographiques : dans le relief accidenté de l'Ouest du DF, dont le quartier *la Mexicana* offre un bon exemple, les véhicules de faible capacité peuvent circuler facilement, à la différence des autobus de plus grande taille, ce qui permet aux résidents d'avoir un accès facile au transport collectif. Le principe des arrêts à la carte est très apprécié des usagers, qui considèrent le plus souvent que le métro est contraignant car il faut marcher pour atteindre la station, alors que le bus s'arrête partout, à la demande.

Les tarifs pratiqués sont enfin un autre élément important à souligner. À Mexico, le ticket de métro, très subventionné, ne coûte que 0,2 dollar l'unité et serait comparativement l'un des moins chers au monde¹¹. Dans le transport collectif concédé, le prix moyen estimé d'un déplacement était, en 2007, de 0,55 dollar à l'intérieur du DF et de 0,85 dollars dans l'État de Mexico (Villareal, 2007a). Il est difficile d'estimer la part des dépenses de transport dans le revenu des ménages, notamment en raison de la sous-estimation fréquente des ressources dans les enquêtes. Selon l'Institut national des statistiques (enquête dépenses et revenus des ménages en 2004), le poste transport représentait respectivement, dans la ville de Mexico, 11,6 %, 13,9 % et 14,6 % des budgets des ménages des déciles de revenus 1, 2 et 3, tandis qu'elle s'élevait à 17 % et plus pour les déciles supérieurs. Les entretiens réalisés dans la *colonia la Mexicana*¹² soulignent quant à eux la grande diversité des situations, les dépenses allant de 5 à 20 % des revenus, dans les cas, rares, où les individus combinent plus de deux modes de transport¹³.

L'omniprésence, la souplesse et le coût finalement modéré du transport collectif expliquent sans doute que le recours à la marche à pied sur des distances qui dépassent l'espace de proximité soit très peu répandu à Mexico, à la différence de ce qu'on peut observer dans la plupart des grandes villes africaines (Godard, 2006) et dans certaines métropoles latino-américaines¹⁴. À Lima, la cherté du transport limiterait fortement les déplacements des habitants pauvres et les conduirait à effectuer de longs déplacements à pied, ainsi qu'à développer des stratégies pour limiter au maximum la dépense, comme ne pas rentrer chez soi tous les jours quand on travaille dans une zone très éloignée de son domicile

11. Alors qu'à Sao Paulo, le salaire minimum local permet d'acheter 172 tickets de métro, on peut en acquérir 570 à Mexico. Preuve de la faiblesse de ce coût, l'augmentation de 50 % intervenue à Mexico au 1^{er} janvier 2010 a été parfaitement acceptée par les usagers.

12. Le terme de *colonia* est employé au Mexique pour désigner le quartier.

13. Le transport collectif apparaît comparativement beaucoup plus onéreux dans les villes africaines qu'à Mexico. Selon des éléments fournis par Godard (2003), le salaire moyen permettait en 2003 d'acheter environ 300 titres de transport dans deux villes africaines de référence. À Mexico, à la même date, on pouvait en acquérir le double, sachant que, par ailleurs, le salaire moyen ne constitue pas une référence pertinente au Mexique : les très bas salaires lui sont supérieurs.

14. Pour des données concernant la marche à pied dans les métropoles d'Amérique latine, voir le rapport *South American Cities : Securing an urban future*, Urban Age Program: http://www.urban-age.net/0_downloads/South_America_Newspaper_English.pdf/. Il n'en existe pas pour Mexico. L'enquête montre que 9 % des actifs de *la Mexicana* se rendent au travail à pied, mais leur emploi se situe à proximité de leur domicile.

(Avellaneda, 2008). La situation apparaît sur ce dernier plan assez différente à Mexico. L'enquête à *la Mexicana* n'a, par exemple, identifié que deux cas de résidence occasionnelle de ce type (sur un total de 109 ménages), liés à des motifs familiaux¹⁵. Le transport et l'accessibilité ne sont pas mentionnés spontanément par les habitants parmi les inconvénients de leur espace de résidence ; interrogés à ce sujet, ils considèrent d'ailleurs, dans leur immense majorité, que l'offre quantitative est satisfaisante, même si les conditions sont très mauvaises¹⁶. Les pratiques spatiales de ces ménages démontrent une mobilité importante dans la ville, largement centrée sur le cœur de l'agglomération ainsi que sa partie ouest. Elles diffèrent peu, en quantité et en fréquence, de celle des habitants de la *colonia Guerrero*, quartier populaire du centre-ville¹⁷. Le taux d'activité des femmes (un peu supérieur à 30 %) est globalement similaire dans ces deux espaces. Les difficultés soulignées par les résidentes de *la Mexicana* en ce qui concerne l'accès à l'emploi sont les problèmes pour faire garder leurs enfants et non pas des limitations en matière de transport ou un coût trop élevé des déplacements.

Malgré ses innombrables déficiences, le transport collectif est l'une des conditions du fonctionnement de la métropole et il constitue un facteur d'inclusion des populations. Selon certains chercheurs, il jouerait même un rôle de vecteur de l'expérience métropolitaine pour les plus modestes qui résident en lointaine périphérie (Duhau, Giglia, 2008). Cette appropriation d'une partie de l'espace urbain permise par le transport est essentielle, car elle contribue à son tour à la construction de compétences en matière de mobilité dont on souligne de plus en plus le rôle dans les processus d'intégration urbaine (Bonerandi, 2004).

L'IMPORTANCE DE L'ESPACE LOCAL POUR LA VIE QUOTIDIENNE : UN FACTEUR QUI CONTRIBUE À LIMITER LES BESOINS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

En matière de mobilité, la vie quotidienne des habitants de Mexico est également facilitée par l'existence, dans l'ensemble de l'agglomération et y compris dans les périphéries, d'un tissu commercial et de services qui contribue

15. L'existence de situations de multi-résidence n'est par ailleurs que très rarement mentionnée dans les recherches portant sur les quartiers populaires périphériques de Mexico.

16. 44,5 % des individus interrogés à *la Mexicana* considèrent que l'accès au transport s'est amélioré depuis qu'ils résident dans la *colonia* ; 28 % qu'il est demeuré inchangé (satisfaisant). Seulement 6,5 % mentionnent la question de l'accessibilité comme l'un des problèmes de leur quartier.

17. Les pourcentages sont quasiment identiques dans les deux quartiers populaires de l'enquête pour la fréquence des visites aux parents et amis (8,5 % des personnes, dans chaque quartier, le font une fois par semaine) et les excursions dans des endroits typiques de la ville (12,5 % des individus à *la Mexicana* le font une fois par mois ; 13,5 % dans le quartier *Guerrero*).

à limiter les déplacements. Il s'agit d'un autre élément très important à prendre en compte dans la relation mobilité-pauvreté dans la capitale mexicaine. Cette présence diffuse du commerce, sous toutes ses formes, n'a pas véritablement d'équivalent dans les autres métropoles latino-américaines, où les ressources en la matière sont au contraire beaucoup plus centralisées et où les déplacements vers le centre de la ville, par exemple, sont inévitables pour satisfaire à de nombreux besoins (Avellaneda, 2008).

De la vente de rue au centre commercial : densité des commerces et des services jusque dans les périphéries

L'une des principales caractéristiques de l'offre en matière de commerces et de services est d'inclure non seulement les formes traditionnelles généralement associées à la ville populaire, comme le petit commerce établi et la vente dite ambulante, mais aussi des manifestations plus nouvelles, comme le supermarché, voire le centre commercial, qui ont connu une croissance explosive à Mexico depuis les années 1990 (Duhau, Giglia, 2007). Le groupe américain *Wal Mart* s'est par exemple déployé dans une grande partie de la métropole, en déclinant ses supermarchés selon une gamme d'enseignes multiples adaptée aux types de peuplement. À l'image de ce qui se produit dans la plupart des quartiers populaires, les pratiques d'achat des résidents de *la Mexicana* se distribuent entre ces différents types d'offres qui existent à proximité immédiate de leur quartier, le long de l'avenue *Vasco de Quiroga* : marché couvert permanent ; postes des ambulants ; petites boutiques qui vont des produits alimentaires aux meubles, en passant par les matériaux de construction, les cyber cafés, les petites salles de sport ; grandes surfaces d'alimentation et d'équipement ; cabinets médicaux et laboratoire d'analyses... Les habitants de *la Mexicana* font un usage intensif de cette offre de proximité pour tous les aspects de leur vie quotidienne, sans exclure aucun type de commerce¹⁸. Les courses qui ne sont pas faites dans cet espace proche du domicile sont réalisées, pour la plupart, à l'occasion des déplacements dans la ville pour se rendre sur le lieu de travail ou d'études, principalement aux points de transfert, comme les stations de métro. Ces « lieux de la mobilité » sont des centralités commerciales importantes dans la ville de Mexico (Monnet, Giglia, Capron, 2007). Les incursions dans le centre-ville ne sont qu'occasionnelles et sont réservées à des achats très spécifiques.

Espace public et centralité : la ville présente jusque dans les quartiers populaires périphériques

La description de la gamme de l'offre commerciale ne saurait toutefois être complète sans les centres commerciaux. Leur présence, certes moins

18. 29 % se rendent par exemple au moins une fois par semaine au supermarché.

généralisée que celle des simples supermarchés, est de plus en plus marquée dans les périphéries populaires, comme le Nord ou l'Est (Paquette, 2007). Leur principale enseigne est un grand magasin ou un simple supermarché, mais on y trouve aussi des galeries marchandes et un espace de restauration rapide. Les ménages modestes fréquentent assidûment ces centres commerciaux populaires (Duhau, Giglia, 2007). Ils constituent des espaces de convivialité très appréciés, complémentaires des petits centres urbains locaux, qui sont aussi, avec leur tissu commercial, un lieu de rencontre et d'interaction qui joue un grand rôle dans la vie quotidienne des résidents des secteurs périphériques. Dans le quartier *la Mexicana*, pourtant géographiquement très enclavé, la présence du transport, des activités commerciales et, finalement, d'une vie locale assez développée explique sans doute que les habitants ne perçoivent pas leur quartier comme un espace de relégation mais au contraire comme « central » et comme « un vrai morceau de ville » où l'on trouve presque tout ce dont on a besoin au quotidien¹⁹.

La pénétration progressive de l'emploi dans les périphéries : un autre élément qui contribue à limiter les très grands déplacements dans la métropole

La présence du commerce et des services dans les quartiers populaires périphériques constitue évidemment une source d'emplois pour les populations. Bien que l'activité économique reste, comme on l'a vu, très concentrée dans la ville centrale, elle s'est notablement diffusée hors de cet espace, y compris par delà les limites du District fédéral. La proportion d'emplois métropolitains situés dans l'État de Mexico est passée de 28 % à 32 % entre 1988 et 2003, soit un pourcentage désormais sensiblement identique à celui des quatre arrondissements centraux du DF. Cette pénétration de l'activité économique dans les banlieues est particulièrement visible quand on examine la proportion d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence. Celle-ci est globalement élevée dans l'ensemble de la métropole (56 %), ce qui est un peu contradictoire avec l'idée d'une prédominance des très grandes mobilités quotidiennes liées au travail à Mexico. Elle l'est également dans les communes périphériques (Villareal, 2007a ; Duhau, 2003)²⁰, ce qui contribue à limiter les déplacements sur de très grandes distances et les « traversées » de la métropole. Dans la *colonia la Mexicana*, pas moins de 15 % des actifs interrogés travaillent au sein

19. Cette perception des habitants quant à la centralité de leur espace de vie a été décrite dans d'autres quartiers populaires, y compris moins consolidés (Duhau, Giglia, 2004).

20. À titre d'exemple, elle est ainsi de 53 % à *Netzahualcóyotl*, 56 % à *Iztapalapa*, 65 % à *Chalco*... La proportion de résidents qui travaillent dans leur commune de résidence ou dans une commune limitrophe peut-être encore plus élevée dans certaines périphéries et atteindre plus de 70 % (Duhau, 2003). Bien sûr, travailler et vivre dans la même municipalité ne signifie pas des trajets forcément courts, en raison de la très grande taille des unités politico-administratives et de la congestion du trafic.

même de leur quartier. Pour les autres, ils se répartissent dans les délégations limitrophes (Benito Juárez, 15 % ; Miguel Hidalgo, 15 %) ou se dirigent vers le centre de la ville (délégation Cuauhtémoc, 12 %). En ce qui concerne la durée de déplacement au travail, elle est inférieure à trente minutes pour 23,5 % des actifs et atteint au maximum une heure pour 56 % d'entre eux. Un peu moins de 6 % mettent une heure trente ou plus pour rejoindre le lieu où ils exercent leur activité.

LES PARADOXES DE LA MOBILITÉ : LES LIMITATIONS INATTENDUES DE CERTAINS MÉNAGES PÉRIURBAINS AISÉS

Paradoxalement, certains ménages périurbains aux revenus élevés rencontrent d'importantes limitations quand il s'agit de se déplacer dans la ville. C'est le cas de ceux qui résident dans des urbanisations exclusives fermées de la périphérie récente de l'Ouest de l'agglomération.

Les deux visages des urbanisations fermées à Mexico

Depuis une vingtaine d'années, de nombreux quartiers fermés et sécurisés sont apparus à Mexico, comme dans la plupart des métropoles latino-américaines (Capron, 2006). Très prisés des ménages à revenus élevés mais aussi des classes moyennes, beaucoup de travaux de recherche leur ont été consacrés. Les quartiers fermés revêtent toutefois à Mexico un second visage, radicalement différent du précédent car destiné à un tout autre type de population : les gigantesques ensembles d'habitat d'intérêt social édifiés aux marges de la ville, évoqués précédemment comme l'un des moteurs actuels de l'étalement urbain. Ces deux types d'urbanisation se localisant essentiellement en périphérie, l'accès à la mobilité pour leurs habitants est une question qui se pose pleinement. *A priori*, les résidents aisés des quartiers fermés exclusifs ont tout du profil du citoyen hyper-mobile qui se déplace aisément dans la métropole. Ce n'est en revanche pas le cas des habitants des lotissements d'habitat social, relégués en lointaine périphérie dans des espaces urbains récents aux caractéristiques bien différentes de celles de leurs quartiers d'origine, où la présence de ressources locales jouait un rôle majeur pour limiter leurs déplacements. La réalité est cependant beaucoup moins simpliste.

Les quartiers d'habitat social récents : une exclusion partielle de la ville

Ces quartiers immenses constituent un type d'urbanisation radicalement différent de ce qui existait jusqu'alors dans la plupart des périphéries populaires de la ville, puisqu'il s'agit de très vastes ensembles de logements terminés, qui surgissent en quelques mois dans des zones encore semi-rurales, où il n'existe en général que des noyaux urbains de taille très réduite (Vega, 2003). Même si

les promoteurs y construisent parfois certains équipements, comme des terrains de sports, un petit hôpital et même un centre commercial (Duhau, Jacquin, 2008), dans la plupart des cas, la dotation en la matière est réduite au strict minimum. En absence de tissu urbain permettant de disposer des ressources indispensables au bon déroulement de la vie quotidienne, les acteurs locaux s'organisent cependant rapidement. On l'a vu avec le transport : le transport de petite et de moyenne capacité fait immédiatement son apparition et les résidents ont donc très vite la possibilité de se déplacer²¹. En matière de commerces et de services, ce sont les habitants eux-mêmes qui créent une offre de proximité destinée aux populations du quartier, adaptant leurs logements pour y ouvrir de petits locaux commerciaux qui leur permettront de disposer de quelques revenus. Les petites échoppes se multiplient (vente d'aliments, petits restaurants, photocopies, dentistes, etc.) et avec cette activité économique, c'est toute une vie sociale qui s'organise (Jacquin, 2007). On est certes bien loin d'atteindre la densité, dans ce domaine, des quartiers populaires issus de l'auto-construction, mais les résidents reproduisent ici un mode de production de l'urbain qu'ils ont souvent expérimenté dans leurs *colonias* d'origine, tant en matière d'extension des logements que sur le plan de la « fabrication » de la ville (Duhau, Jacquin, 2008).

Les urbanisations fermées exclusives : la mobilité contrariée des résidents, protégés, mais « privés de ville »

Dans les deux quartiers *Paseo de las Lomas* et *El Refugio*, les résidents insistent beaucoup sur les difficultés qu'ils rencontrent pour se déplacer dans la ville, ce qui est pour eux une nécessité car leurs espaces de proximité immédiats, comme ceux de la plupart des quartiers fermés, ne comptent aucun commerce (pas même la possibilité d'acheter un produit de base qui ferait défaut pour la cuisine du jour). Bien qu'ils résident dans le périmètre d'une très grande centralité urbaine, commerciale et de services, ils sont contraints d'utiliser leur voiture pour s'y rendre. *Santa Fe* est en effet un quartier conçu selon les principes d'un urbanisme de la voiture individuelle : quasiment rien ne peut être fait à pied et la notion d'espace public n'y a guère de sens. Curieusement, ce grand projet urbain a été planifié sans qu'on prenne véritablement en compte son accessibilité. Il s'agit sans doute aujourd'hui de l'un des secteurs de la ville où la circulation automobile est le plus problématique. Les résidents n'utilisent pas le transport collectif, qui est à Mexico très associé aux couches populaires

21. La mobilité des habitants de ces quartiers n'a pas été étudiée en tant que telle jusqu'à présent. Même s'il existe une offre de transport, le coût des déplacements est à l'évidence élevé pour les ménages, qui doivent déjà faire face aux échéances mensuelles de l'emprunt qu'ils ont contracté pour acquérir leur logement. Dans ces urbanisations totalement fermées, se pose en tout cas le problème de l'accès à l'entrée principale, où se trouve le transport collectif, qui n'est pas autorisé à pénétrer dans le lotissement. Le recours à la marche à pied sur d'assez grandes distances (compte-tenu de la taille de ces urbanisations) est ici inévitable. Dans le contexte de la forte concurrence sur ce marché du logement social, pour attirer plus d'acheteurs, certains promoteurs immobiliers prévoient désormais des services d'autobus internes, ainsi que la mise à disposition de bicyclettes.

et constitue par conséquent un puissant marqueur social ; faute de demande, la présence de celui-ci est très rare dans cette partie de la métropole, hormis dans la zone du centre commercial ; beaucoup d'entreprises ont d'ailleurs dû mettre en place un service de ramassage pour leur petit personnel. Les femmes au foyer, en particulier, évoquent un sentiment d'assignation à résidence. Paradoxalement, alors que 59 % des ménages interrogés à *Paseo de las Lomas* et *El Refugio* se disent satisfaits ou très satisfaits de leur lieu de résidence, ils sont 56 % à penser à le quitter dans un futur plus ou moins proche. 38,5 % mentionnent les conditions d'accessibilité et le trafic comme l'inconvénient principal du secteur où ils vivent et 44 % pensent que, sur ce plan, la situation s'est détériorée ou qu'elle est demeurée inchangée (aussi mauvaise qu'avant). Les temps de transport pour se rendre sur le lieu de travail sont importants, même si on travaille majoritairement à proximité : ils dépassent trente minutes pour 57 % des personnes interrogées. Dans ce contexte, les résidents mettent en œuvre diverses stratégies pour vivre avec les contraintes que représentent les déplacements, en particulier aux heures de pointe. Beaucoup optent pour partir travailler très tôt et rentrer tard. On fait largement appel aux livraisons et aux services à domicile, qui vont du blanchisseur au toiletteur pour chien, en passant par le supermarché. La mobilité « par procuration » est également très répandue, principalement le recours au chauffeur pour effectuer diverses courses ou démarches dans la ville. Pour ces habitants, la notion d'espace de proximité n'a guère de sens et la sociabilité se joue avant tout en dehors du quartier, dans des lieux qui ne sont pas contigus et qui sont situés, pour la plupart, dans l'Ouest et le Sud-Ouest de la ville (écoles privées, clubs de sport et de loisirs, centres commerciaux). Alors que les ménages possèdent pour la plupart plusieurs automobiles, leur mobilité au sein de la ville, hors déplacements au travail, est en fin de compte assez limitée²² ; elle est comparativement moins importante, en nombre de trajets hebdomadaires, que celle des habitants du quartier *la Mexicana*. En revanche, ils se déplacent beaucoup durant le week-end, notamment pour rejoindre des résidences secondaires ou des hôtels à l'extérieur du DF. Si la congestion du trafic, désormais quasiment permanente autour de *Santa Fe*, explique en partie que les résidents de ce secteur évitent de se déplacer, la peur de la ville et de ses risques, d'ailleurs largement à l'origine du choix de vivre dans ce lieu, constitue aussi un élément d'explication. Les entretiens réalisés dans ces deux quartiers montrent que les individus ont une connaissance de la ville très réduite et fragmentaire, qui se limite le plus souvent à certains circuits fréquentés et aux grands axes de circulation. Leurs compétences en matière de mobilité sont en réalité assez faibles, particulièrement en regard de leur capacité théorique à « bouger » au sein de la métropole (ressources importantes et possession de moyens de déplacement individuels).

22. 41 % des personnes ne rendent visite à des membres de leur famille qu'une fois par mois (ou moins). Ce pourcentage s'élève à 47 % lorsqu'il s'agit de visites aux amis.

Ils ont finalement un mode de vie assez différent de celui des résidents de la *colonia Nápoles*, le second quartier de l'enquête habité par des ménages de classe moyenne ou aisés, mais situé dans la partie centrale de l'agglomération. Ces derniers font un usage intense de la ville, depuis leur voisinage jusqu'à des secteurs assez éloignés, principalement situés dans le Sud-Ouest du DF. Ils font appel à une gamme de ressources urbaines très variée, de l'espace public traditionnel (les parcs de leur quartier, les quartiers *Roma* et *Condesa*, très prisés pour leurs restaurants) à celui des centres commerciaux, du petit commerce de rue au supermarché et au centre commercial.

CONCLUSION

L'accès à la mobilité ne constitue pas à Mexico un facteur d'exclusion ni d'aggravation de la pauvreté : il apparaît au contraire comme un élément qui garantit l'intégration à la métropole des populations périurbaines modestes. La couverture abondante en matière de transport collectif et le coût accessible de celui-ci permettent à ces citoyens de circuler dans la ville, moyennant, certes, des trajets longs, pénibles et risqués en matière de sécurité personnelle. L'existence de ressources locales contribue par ailleurs à limiter leurs besoins en matière de déplacements pour réaliser un certain nombre d'activités quotidiennes. À l'heure où l'on valorise de plus en plus la mobilité (Rémy, 1996) et où, inversement, les formes de sédentarité ont tendance à être interprétées comme des indices de relégation, voire de pauvreté, le centrage sur les espaces locaux des périurbains modestes de Mexico ne doit pas être lu comme une assignation à résidence, mais au contraire comme une forme d'ancrage qui permet le bon déroulement de la vie quotidienne, ainsi que le fonctionnement de la métropole. Paradoxalement, certains ménages aisés qui vivent dans des quartiers périphériques fermés rencontrent d'importantes limitations quand il s'agit de se déplacer dans la ville. Il n'est donc pas possible de définir ni d'identifier des situations de pauvreté et d'exclusion à partir de l'accès à la mobilité en tant que tel, et en particulier sur la base des contraintes rencontrées en la matière.

Constater le rôle que joue le transport collectif pour l'intégration des ménages périurbains modestes ne signifie pas pour autant faire l'apologie du système existant : ses déficiences sont beaucoup trop nombreuses et il va totalement à l'encontre des objectifs de développement durable désormais clairement affichés par les autorités. L'introduction d'options de type BRT, comme le *Métrobus* mis récemment en circulation à Mexico, apparaît comme une option véritablement intéressante, mais ne peut apporter qu'une réponse partielle à la problématique complexe du transport. La mise en place de ce type de solution doit s'accompagner d'une mutation en profondeur du transport public concédé, celui qui assure aujourd'hui la majorité des déplacements des habitants de la ville et qui doit évoluer vers un service public

de qualité. Au vu du rôle que joue ce secteur pour les populations à bas revenus, une telle transformation doit être guidée par deux principes : maintenir le niveau de l'offre et limiter les hausses de tarif. L'existence d'autorités régulatrices du transport bien consolidées constitue à Mexico un atout. La tâche est cependant complexe : comme le montre l'expérience récente de Rio de Janeiro²³, on ne peut pas, sous peine de risquer d'immobiliser des milliers d'habitants, se borner à appliquer du jour au lendemain des normes plus strictes (déjà existantes ou nouvelles) au transport « artisanal » et retirer de la circulation les unités qui ne sont pas conformes. Un travail de fond, de longue haleine, fondé sur la négociation, doit être conduit avec les opérateurs du transport concédé, l'enjeu principal étant d'aider à faire émerger de véritables entreprises de transport animées par une logique économique et non pas de rente. Une hausse des tarifs, même modérée et progressive, reste inévitable et c'est sans doute du côté de la planification urbaine qu'une solution durable, et à plus long terme, doit donc être mise en œuvre. La réforme du secteur transport implique inévitablement une remise en cause profonde des modèles de développement urbain adoptés jusqu'à présent, et particulièrement de celui qui prévaut depuis le début des années 2000, avec la construction de gigantesques lotissements d'habitat social dans des périphéries toujours plus lointaines, évoquée précédemment. Seulement possible, on l'aura compris, parce qu'il existe une offre de transport très réactive à la demande, l'étalement urbain qui en résulte rend ce secteur du transport collectif concédé toujours plus indispensable et complexe à réorganiser : les besoins en mobilité des nouveaux résidents sont très importants et leurs revenus sont déjà considérablement grevés par les emprunts qu'ils ont contracté pour accéder à la propriété ; dans ce contexte, une augmentation du coût du transport pour ces ménages est tout simplement intenable. Mettre un frein à ce type d'urbanisation (totalement formelle, donc *a priori* contrôlable), œuvrer à la consolidation et à la densification de ces banlieues, y favoriser l'implantation d'activités économiques sont autant de tâches qu'il est nécessaire d'engager parallèlement à un ensemble de mesures concernant plus spécifiquement le transport.

BIBLIOGRAPHIE

- Avellaneda P., 2008, « Movilidad Cotidiana, Pobreza y Exclusión Social en la Ciudad de Lima », *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, vol. 28, n° 2, pp. 9-35.
- flux et transports, <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>.
- Capron G. (dir), 2006, *Quand la ville se ferme, quartiers résidentiels sécurisés*, Rosny-sous-Bois, éditions Bréal, 288 p.
- Bonerandi E., 2004, « De la mobilité en géographie », *Géoconfluences*, dossier Mobilités,
- Coutard O, Dupuy G, Fol S., 2002, « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépen-

23. Voir « La longue marche des cariocas », *Le Monde*, 10 octobre 2009.

- dance automobile ? », *Espaces et Sociétés*, n° 108-109, pp. 155-175.
- Duhau E., 2003, « División Social del Espacio Metropolitano y Movilidad Residencial », *Papeles de Población*, n°36, pp. 161-210.
- Duhau E., Giglia A., 2008, *Las Reglas del Desorden: Habitar la Metrópoli*, Mexico, éditions Siglo Veintiuno/UAM Azcapotzalco, 437 p.
- Duhau E., Giglia A., 2007, « Globalización e Informalidad en la Ciudad de México. Prácticas de Consumo y Movilidad », *Trace* n° 51, Mexique, pp. 28-43.
- Duhau E., Giglia A., 2004, « Espacio Público y Nuevas Centralidades, Dimensión Local y Urbanidad en las Colonias Populares de la Ciudad de México », *Papeles de Población*, n° 41, Mexique, pp. 167-194.
- Duhau E., Jacquin C., 2008, « Les ensembles de logement géants de Mexico », *Autrepart*, n° 48, pp. 169-186.
- Dureau F., 2006, « Habiter la ville : stratégies et mobilités résidentielles » in Dureau F., Gouëset V., Mesclier E., *Géographies de l'Amérique latine*, Rennes, PUR (Coll. « Espace et territoires »), pp. 263-292.
- Figueroa O., 2005, « Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina », *EURE*, n° 94, vol. 31, Chili, pp. 41-53.
- Garza G., 2000, « Ambitos de Expansión Territorial » in Garza G. (dir.), *La Ciudad de México en el Fin del Segundo Milenio*, Mexico, El Colegio de México, pp. 237-246.
- Godard X, 2006, « Les transports urbains et l'environnement dans les villes du Sud » in Dorrier-Apprill E., *Ville et Environnement*, Paris, SEDES, pp. 169-196.
- Godard X, 2003, « Synthèse introductive à l'atelier transport et mobilité urbaine », Actes de l'atelier Transport et mobilité urbaine, Codatu-Sitrass, sommet Africités 2003, Yaounde, Cameroun, http://www.codatu.org/francais/publications/actes/seminaires/cr_afriticites_03.pdf
- Huamán E, 2005, « Políticas de la Acción Gubernamental en la Regularización Territorial de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México ; 1970-2002 », Communication au cinquième colloque sur le foncier urbain, Mexico DF, UNAM/Lincoln Institute of Land Policy, 22 p.
- INEGI /SETRAVI, 2007, *Encuesta de Origen Destino de los Viajes de Residentes del Área Metropolitana de la Ciudad de México*.
- Jacquin C, 2007, « El Conjunto Habitacional Las Américas, un Laboratorio para la Edificación de una Micro Sociedad », *Alteridades*, vol. 17, n° 34, pp. 57-73.
- Monnet J., Giglia A., Capron G., 2007, « Ambulantage et services à la mobilité : les carrefours commerciaux à Mexico », *CyberGéo*, n° 371, <http://www.cybergeo.eu/index5574.html>
- Montezuma R., 2003, « Ciudad y Transporte. La Movilidad Urbana » in Balbo M., Jordán R., Simioni D., *La Ciudad Inclusiva*, Santiago du Chili, Cahiers de la CEPAL, n° 88, pp. 175-191.
- Mignot D., Rosales-Montano S., 2006, *Vers un droit à la mobilité pour tous : inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, La Documentation française (coll. « PUCA »), 97 p.
- Mignot D., Rosales-Montano S., Harzo C., Clerget M.-P., Cholez C., Cusset J.-M., Diaz Olvera L., Deguilhem Y., Lainez V., Paulo C., Pelot V., 2001, *Mobilité et grande pauvreté, Rapport de recherche PREDIT-PUCA*, Paris, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du Ministère des transports, 224 p.
- Navarro B., 2007, « Los Escenarios Críticos del Transporte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México », Communication au V^e Congrès de latino-américanistes, CEISAL, Bruxelles, 11-14 avril 2007.
- Orfeuill J.-P., 2004, *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. Paris, Editions de l'Aube, 181 p.
- Paquette C., 2007, « Comercio y Planificación Urbana. Las Nuevas Grandes Centralidades

- Comerciales en los Planes de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México », *Trace*, n° 51, Mexique, pp. 44-55.
- Paquette C., Yescas M., 2009, « Producción Masiva de Vivienda en Ciudad de México: dos Políticas en Debate », *Centro H* (revue de l'Organisation latino-américaine et des Caraïbes des centres historiques, Équateur), pp. 15-26.
- Rémy J., 1996, « Mobilités et ancrage : vers une autre définition de la ville » in Hirschorn M., Berthelot J.-P. (dir.), *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, pp. 135-153.
- Rubalvaca R.M., Scheingart M., 2000, « Segregación Socio Espacial », pp. 287-296, in Garza G. (dir.), *La Ciudad de México en el Fin del Segundo Milenio*, Mexico, El Colegio de México.
- SEDESOL-CONAPO-INEGI, 2007, *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2005*, Mexico, 183 pages.
- Salazar C, Sobrino J., 2006, « El Área Central de la Ciudad de México : ¿Espacio de Oportunidad Laboral para la Metrópoli ? », Communication au séminaire international *Réinvestir le « centre » : politiques de requalification, transformations urbaines et pratiques citadines dans les quartiers centraux des grandes villes d'Amérique latine*, Paris, 6-8 juin, IRD/CREDAL-CNRS.
- Vega A. L., 2003, « Urbanización explosiva de la periferia », *Ciudades*, n° 57, pp. 57-61.
- Villareal D., 2007a, *Étalement urbain et localisation des activités économiques dans la zone métropolitaine de la ville de Mexico, 1994-2004*, Communication au XIII^e colloque de l'association française de science régionale de langue française (ASRLDF), Grenoble/Chambéry, 11-13 juillet 2007.
- Villareal D., 2007b, « Concentración del empleo y movilidad de la población trabajadora en la Ciudad de México, 2000-2005 » in Diana Villareal et Dominique Mignot (dir.), *Metrópolización, concentración económica y desigualdades espaciales en México y Francia*, Mexico, UAM Xochimilco, pp. 75-104.