

# 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 développement<sup>1</sup> 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 ville<sup>2</sup>.

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 <sup>xx</sup>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'enquêtent 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 différentes<sup>3</sup>. 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 citadins 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 déclassement 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 Hồ 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.