

RÔLE DES MOBILITÉS CIRCULAIRES DANS LES DYNAMIQUES URBAINES

ILLUSTRATIONS A PARTIR DE L'EQUATEUR ET DE L'INDE

par Véronique DUPONT* et Françoise DUREAU**

INTRODUCTION

Dans de nombreux pays en développement, la crainte d'une urbanisation incontrôlée et de la croissance démesurée des grandes métropoles a favorisé la production de données et les recherches sur les migrations définitives, et plus particulièrement les migrations d'origine rurale à destination urbaine. Les autres flux ont été moins étudiés et les déplacements temporaires et circulaires ont été longtemps négligés. Ces autres formes de mobilité spatiale, dont l'impact sur les dynamiques urbaines est pourtant tout aussi important que celui de l'exode rural, ont pu être mises en évidence par des enquêtes spécifiques plus fines et plus appropriées permettant de dépasser les limites imposées par les recensements et les enquêtes nationales. Cette focalisation initiale sur l'exode rural et l'enrichissement des études sur la mobilité spatiale par de nouvelles approches se retrouvent dans deux régions du Tiers Monde aux modèles d'urbanisation contrastés, l'Inde et l'Amérique latine, que nous abordons ici à travers le cas de l'Equateur.

Avec un taux d'urbanisation de 26 % en 1991¹, l'Inde se situe parmi

* Démographe, chargée de recherche à l'ORSTOM, département « Sociétés, urbanisation, développement ».

** Géographe, chargée de recherche à l'ORSTOM, département « Sociétés, urbanisation, développement ».

1. Selon le recensement indien, sont considérées comme « urbaines » les localités répondant aux trois critères suivants : une population minimum de 5 000 habitants ; une proportion minimum de 75 % d'actifs masculins employés hors de l'agriculture ; et une densité de population d'au moins 400 personnes au kilomètre carré. En outre les localités répondant à certains critères administratifs, tels que la présence d'une municipalité, d'un cantonnement, etc., sont aussi classées comme urbaines.

les pays les plus faiblement urbanisés de la planète ; malgré une accélération du rythme de l'urbanisation dans les années 60 et 70, le taux de croissance annuel de la population urbaine est resté relativement modéré et s'est en outre ralenti dans les années 80 (3,8 % de 1961 à 1971, et 3,2 % de 1981 à 1991). L'Amérique latine est au contraire un continent fortement urbanisé, comptant 72 % d'urbains en 1990¹. Le rythme d'urbanisation a été particulièrement rapide dans les années 50 jusqu'au milieu des années 70, pour se ralentir également ensuite : le taux de croissance de la population urbaine dans les années 80 (3,2 % par an) se rapproche ainsi de celui de l'Inde. Dans le contexte latino-américain, l'Equateur présente une situation proche de la médiane des pays du continent avec un taux d'urbanisation de 55 % en 1990 et un taux de croissance de la population urbaine de 3,6 % par an de 1982 à 1990² ; au-delà de la mesure du phénomène, il importe de souligner le maintien de relations très fortes entre les villes et la campagne équatoriennes, caractéristique de la zone andine. En Inde comme en Equateur, la prise en compte des déplacements temporaires et des navettes permet une meilleure appréhension des dynamiques urbaines. Dans ces deux pays comme dans la plupart des pays du Tiers Monde, ces formes de mobilité ont tendance à s'intensifier dans le contexte actuel de l'économie internationale, des difficultés croissantes d'insertion en ville et d'apparition de déséconomies d'échelle dans les grandes métropoles. Les progrès des moyens de transport et de communication, ainsi que l'existence d'un maillage urbain relativement serré dans certaines régions — en particulier métropolitaines — ont également permis à la mobilité circulaire de s'affirmer comme une composante déterminante de la dynamique urbaine. Dans le cas de l'Inde, le développement des formes de mobilité circulaire comme substitut à la migration définitive en ville apparaît aussi un facteur clef pour expliquer le maintien d'un faible taux d'urbanisation.

Sur la base d'exemples pris dans ces deux pays, cet article examine différentes formes de mobilité circulaire qui affectent les dynamiques urbaines et montre leur impact sur le fonctionnement des villes. Plusieurs questions sous-tendent cette analyse : quelles sont les stratégies développées par les migrants temporaires et navetteurs en matière d'occupation de l'espace géographique et économique des villes et de leur espace envi-

1. Les données sur l'Amérique latine sont issues de : Naciones Unidas, *World Population Trends and Policies*, New York, ST/ESA/SER-A/103, 1988. Elles résultent d'une compilation de données sur la population urbaine par pays, en utilisant pour chacun la définition employée par l'Institut national de statistiques du pays.

2. Selon l'Institut national de la statistique de l'Equateur, sont considérées comme urbaines toutes les capitales provinciales et les chef-lieux de canton.

ronnant ? Comment évoluent ces pratiques résidentielles : correspondent-elles à une étape dans un processus de fixation ou se pérennisent-elles ? Quelles en sont les implications en termes d'investissements et d'infrastructures pour la gestion urbaine ? Quelles fonctions les migrants temporaires et les navetteurs assurent-ils dans les marchés du travail urbains ? Enfin, au-delà de l'espace urbain, le développement des mobilités temporaires et circulaires vers les villes a également des implications en matière de planification régionale et d'aménagement du territoire.

I — DE LA MESURE DE LA MIGRATION DÉFINITIVE
A L'INTÉGRATION DE LA MOBILITÉ CIRCULAIRE

L'approche de la mobilité retenue dans les systèmes nationaux de production de statistiques démographiques, recensements et enquêtes auprès des ménages, marque profondément l'appréhension et l'analyse du phénomène. Ainsi ont longtemps été occultées certaines formes de mobilité pourtant mises en évidence par des études socio-anthropologiques ou géographiques ; de telles études se sont accompagnées d'un enrichissement conceptuel notable, d'un apport essentiel pour une meilleure appréhension de l'ensemble des formes de mobilité qui affectent les dynamiques urbaines.

1. *L'appréhension de la migration par les recensements
et enquêtes démographiques nationales*

Les systèmes officiels de production de données démographiques ont fondé leurs opérations de collecte, en premier lieu les recensements, sur des critères permettant de rattacher les individus à un lieu de résidence unique, afin de pouvoir les dénombrer plus facilement. Cela a fortement limité le champ d'étude de la mobilité spatiale. C'est ainsi que la migration est traditionnellement définie comme « un ensemble de déplacements ayant pour effet de transférer la résidence des intéressés d'un certain lieu d'origine, ou lieu de départ, à un certain lieu de destination, ou lieu d'arrivée » (Henry, 1981, 105). Les recensements ne saisissent en général que les déplacements impliquant un transfert de résidence : migration par rapport au lieu de naissance ou/et par rapport à un lieu de résidence antérieur.

L'Inde et les pays d'Amérique latine n'échappent pas à ce constat général. Qu'il s'agisse des recensements ou des enquêtes nationales

auprès des ménages qui y sont réalisés régulièrement, c'est la résidence unique et son transfert qui fondent le mode d'appréhension de la mobilité des populations. Dans les enquêtes auprès des ménages, la mesure de la mobilité n'est généralement pas plus riche que celle qu'utilisent les recensements ; de plus, l'intérêt de cette mesure est sérieusement limité par le fait que ces opérations de collecte sont effectuées par sondage. En effet, le recours à une observation non exhaustive, sur échantillon, interdit toute désagrégation spatiale fine des résultats. En outre, le problème de l'actualisation de la base de sondage a un impact spécialement important en ville pour l'observation d'un phénomène tel que la mobilité de la population, qui est justement un des facteurs principaux de la dynamique urbaine, donc de la désactualisation des bases de sondage. C'est en fait dans la qualité de la collecte et la répétitivité de l'observation¹, essentielle pour une vision dynamique, que réside l'intérêt des enquêtes auprès des ménages et non dans les caractéristiques de l'information produite sur la mobilité. Malheureusement, les biais dus au vieillissement des bases de sondage limitent sérieusement les possibilités d'analyse des séries temporelles.

L'Amérique latine comme l'Inde, marquées par une tradition bien établie de recensements et d'enquêtes par sondage auprès des ménages, disposent donc depuis longtemps de données quantitatives sur la mobilité. Comme le note justement Picouet (1985) à propos de l'Amérique latine, « cette première information, exhaustive et purement quantitative, ouvrait ainsi la voie à des études sur les conditions et les déterminants de la migration, qui correspondaient finalement aux préoccupations provoquées par l'exode rural et l'urbanisation rapide du continent ». En Inde, le même constat peut s'appliquer, à la réserve près que les craintes ont été largement exagérées.

Les années 60 et 70 ont ainsi vu se multiplier les études basées sur les données de recensements ou d'enquêtes ménages nationales, considérant la migration comme un « événement définitif, un déplacement géographique qui impliquait une séparation irréversible du migrant de son lieu d'origine » (Reborrati, 1986, 11). Dans une Amérique latine soumise à cette époque à un exode rural de grande ampleur, ou dans un pays comme l'Inde redoutant un tel phénomène sans y être encore confronté, l'accent était mis, tout à fait logiquement, sur les migrations individuelles dirigées du milieu rural vers les villes.

1. En Inde, le *National Sample Survey* (NSS) est mené à un rythme annuel depuis 1950 ; de 1955 à 1968, en 1973-1974, 1983, 1987-1988 et 1993, ont été recueillies des données relatives à la migration. Dans un pays latino-américain comme la Colombie, la *Encuesta Nacional de Hogares* est réalisée ou trimestriellement ou annuellement, selon les villes, depuis 1970.

2. Mise en évidence de la mobilité temporaire par les études socio-anthropologiques

Parallèlement à cette approche quantitative de la migration définitive, se sont développées des études socio-anthropologiques et géographiques qui, si elles n'avaient souvent pas pour objectif premier l'étude de la mobilité, ont mis en évidence l'existence d'autres types de mobilité que ceux qu'appréhendent les opérations statistiques. L'ensemble de ces recherches ont pour point commun une observation fine, de nature qualitative, sur des échantillons de taille relativement restreinte. Deux démarches se sont révélées particulièrement fructueuses : l'analyse des stratégies de survie des familles paysannes et l'étude du fonctionnement du marché du travail dans une branche d'activité.

Le passage de l'unité d'analyse « individu » à une unité d'analyse collective, la famille le plus souvent, la communauté paysanne parfois, constitue un des facteurs clefs de la remise en cause du schéma traditionnel de la migration définitive individuelle. Développée en Inde par des anthropologues et des sociologues, comme dans de nombreux autres pays d'Asie et d'Afrique, cette méthode a connu un certain écho en Amérique latine à partir des années 70 ou même 60 au Mexique.

Tandis que les études s'inscrivant dans une problématique d'analyse des stratégies de survie des familles paysannes mettent l'accent sur les mécanismes responsables des déplacements temporaires vers d'autres zones rurales ou vers les villes, un second courant de recherches aborde la mobilité temporaire des travailleurs à travers le fonctionnement du marché du travail dans un secteur d'activité donné. Nombre d'études du secteur de la construction ou de branches industrielles sont ainsi à l'origine d'observations approfondies des formes de mobilité temporaire des travailleurs de ces secteurs.

3. Recherche d'un cadre conceptuel intégrant les diverses formes de mobilité qui affectent les dynamiques urbaines

La mise en évidence des phénomènes de mobilité temporaire, en Inde et en Amérique latine comme dans d'autres pays du Tiers Monde, s'est accompagnée d'un enrichissement des concepts. Est ainsi apparu le terme de « circulation » qui a été utilisé pour recouvrir une grande variété de déplacements habituellement de courte durée, répétitifs ou cycliques, ayant en commun l'absence de toute intention déclarée d'un changement

de résidence permanent ou durable (Zelinski, 1971, 225-226). Le terme de circulation remonte en fait aux travaux de géographie régionale de Vidal de la Blache au début du siècle. Dans les pays en développement, il a d'abord été utilisé pour décrire des formes de mobilité du travail observées dans le contexte de l'Afrique australe par Wilson (1941-1942) et Mitchell (1961). Comme en témoignent les travaux des historiens et les études pionnières sur la mobilité circulaire en Afrique, en Océanie, puis en Asie du Sud-Est, la circulation n'est pas une nouvelle forme de déplacement pour les populations des pays du Tiers Monde (Goldstein, 1978 ; Hugo, 1982 ; Chapman et Prothero, 1983 ; Young, 1984 ; Prothero, 1985). Mais, alors que l'importance des mobilités circulaires et temporaires commençait à être reconnue pour ces régions, en Amérique latine les migrations définitives ont longtemps été mises au premier plan, sans s'interroger sur les effets obscurcissants des systèmes de données disponibles, alors que ce facteur était précisément souligné pour expliquer la prise de conscience tardive en Asie du Sud. Certes, les phénomènes de circulation se sont largement répandus au cours des dernières décennies, par suite de l'amélioration des moyens de transport et de communication, de l'accès de plus en plus ouvert à l'éducation, et de la monétarisation des économies rurales (Hugo, 1989 ; Lattes, 1989). Les fonctions remplies par la mobilité circulaire ont pu aussi se modifier, en réponse aux changements dans le développement économique du pays.

De nombreux auteurs ont tenté de construire des typologies *a priori* de la mobilité, en proposant des critères de définition des déplacements permanents, temporaires et circulaires : intervalle de temps standard, ou critère de l'« intention » d'un changement de résidence permanent ou durable. De fait, l'intégration des diverses formes de déplacements des populations amène à une remise en cause de la segmentation temporelle de la mobilité. Les différentes formes de mobilité s'étendent sur un continuum et, souligne Zelinski (1983, notre traduction), « il n'y a aucune "coupure" nette, naturelle ou construite par l'homme dans le spectre spatio-temporel de la mobilité. Dans le continuum allant de la mobilité temporaire à la mobilité permanente, il n'y a pas de points de rupture logiques ». En outre, comme le note Courgeau (1979, 95) « il s'agit de phénomènes interdépendants qu'il est, dès lors, très délicat d'isoler (...). Pour sortir de cette ornière, il faut donc prendre en compte tous les déplacements sans introduire de typologie *a priori* », déplacements qui devront ensuite faire l'objet d'une hiérarchisation en fonction de la problématique et de l'objet d'étude.

L'emploi d'un critère de résidence unique — fondement de l'analyse conventionnelle des migrations — entraîne de larges insuffisances pour l'appréhension de la mobilité spatiale des populations (Behr et Gober,

1982). Il est au contraire nécessaire de pouvoir rattacher un individu à plusieurs lieux de résidence et/ou de travail. La prise en compte du caractère multiple de la localisation de l'individu dans l'espace et de la circulation entre les différents lieux avec lesquels il a été ou est en rapport, par l'intermédiaire de ses activités et de personnes apparentées ou connues s'y trouvant, conduit à la notion d'espace de vie¹, dont l'espace résidentiel et l'espace de travail sont deux composantes essentielles. Ainsi, de nombreux individus ne sont ni exclusivement urbains, ni exclusivement ruraux, en raison de leur espace résidentiel et de travail multipolaire (Goldstein, 1978 ; Chapman et Prothero, 1983). Reconnaître l'importance des interactions entre zones rurales et zones urbaines à travers les déplacements circulaires de populations et les flux qui les accompagnent (d'argent, de biens, d'informations, d'idées...) amène à réévaluer la dichotomie urbain/rural. Il y a une intégration fonctionnelle des différents lieux entre lesquels les individus circulent. L'intensité des déplacements circulaires peut ainsi modifier la structuration de l'espace, induire un continuum entre le centre urbain et son espace environnant, ou un chevauchement d'espaces par intégration fonctionnelle au-delà du continuum physique du bâti.

Pour analyser les espaces résidentiels des individus, on peut introduire la notion de densité de résidence, basée sur un système d'observation enregistrant la totalité des localités fréquentées et la durée passée dans chacune d'elles, pour tous les séjours d'au moins une nuit, durant une période de temps donnée (un ou deux ans par exemple) (Dureau, 1987). La densité de résidence dans chacun de ces lieux est définie par la durée relative qu'elle occupe dans l'intervalle de temps d'observation. Ainsi peuvent être appréhendés les espaces résidentiels : configurations spatio-temporelles définies par les différents lieux de séjour et la densité de résidence dans chacun d'eux. Cette méthode a été appliquée pour mettre en évidence les espaces résidentiels des chefs de ménages à Quito (voir *infra*). Elle rejoint l'approche préconisée par Poulain (1985, 1-3) qui propose d'associer à chaque lieu composant l'espace de vie de l'individu « une intensité qui pourrait être mesurée par la fréquence de visite ou la durée de séjour », permettant ainsi d'identifier « un centre de gravité à partir duquel s'articule tout un ensemble de déplacements vers des pôles secondaires ».

1. Chez les géographes (Gallais, Chevalier, Frémont, Metton), la fin des années 60 a été marquée en France par la multiplication des travaux sur l'espace de vie, « ensemble des lieux fréquentés », et sur l'espace vécu, « ensemble des lieux fréquentés, mais aussi des interrelations sociales qui s'y nouent et des valeurs psychologiques qui y sont projetées et perçues » (Frémont, 1976, 219). Cette notion fut introduite dans l'approche démographique de la mobilité spatiale par des auteurs tels que Collomb, Courgeau ou Picouet. Domenach et Picouet (1987) ont élargi la notion d'espace de vie avec le concept d' « aire d'action migratoire » centrée sur une « résidence-base ».

Les travaux des anthropologues et sociologues ont également montré la nécessité de replacer les déplacements des individus dans leur contexte familial et communautaire, afin de restituer la dimension collective des logiques de mobilité. Les différents types de mobilité spatiale auxquelles ont recours les individus peuvent s'analyser comme des éléments des stratégies de survie et de développement des familles : le groupe domestique spatialement segmenté s'impose alors comme unité d'analyse pertinente (Dupont, Dureau, 1988). Dans la mesure où les stratégies des familles s'inscrivent dans un espace socio-économique soumis à des déterminants d'ordre macrosocial, pour appréhender la mobilité dans sa nature complexe, il faut combiner plusieurs échelles d'analyse : le niveau micro de l'individu et sa famille, le niveau méso de la communauté, du village d'origine, de la ville de destination et de la région, et le niveau macro des structures sociales, économiques et politiques du pays, inséré à son tour dans le système économique mondial (Collomb, 1985).

Tirant parti de ces acquis conceptuels, il est possible de proposer un schéma global visant plus particulièrement à saisir les différentes formes de mobilité qui affectent les dynamiques urbaines, afin de pouvoir en apprécier les conséquences sur le fonctionnement des villes. Dans cette perspective, le schéma doit représenter : d'une part, les espaces résidentiels et les autres composantes des espaces de vie des individus et de leur famille, liées à l'exercice des activités économiques et sociales ; d'autre part, les principaux déplacements entre les différents lieux constitutifs des espaces résidentiels, économiques et sociaux, ainsi que ceux qui traduisent un glissement ou un changement de ces espaces. Le schéma montre également comment ces déplacements agissent sur la structuration de l'espace en participant aux interactions et à l'imbrication des espaces rural et urbain, ainsi qu'aux phénomènes de périurbanisation et de formation d'aire métropolitaine. Pour des raisons de clarté du schéma (fig. 1), nous n'avons représenté que les espaces de travail parmi l'ensemble des espaces définis par les activités économiques et sociales ; mais le principe appliqué à l'espace de travail pourrait l'être à tout autre composante de l'espace de vie.

Parmi les formes de mobilité spatiale liées au processus d'urbanisation, apparaissent :

- les navettes quotidiennes de travail vers la ville, à partir de zones rurales environnantes, d'autres villes, ou de la périphérie urbaine vers le centre-ville, ou bien à partir de la ville vers l'extérieur ;
- les migrations circulaires entre la ville et d'autres lieux extérieurs, qui impliquent des séjours en ville de durée variable, de quelques jours à toute la durée d'une vie active. Le centre de gravité — ou

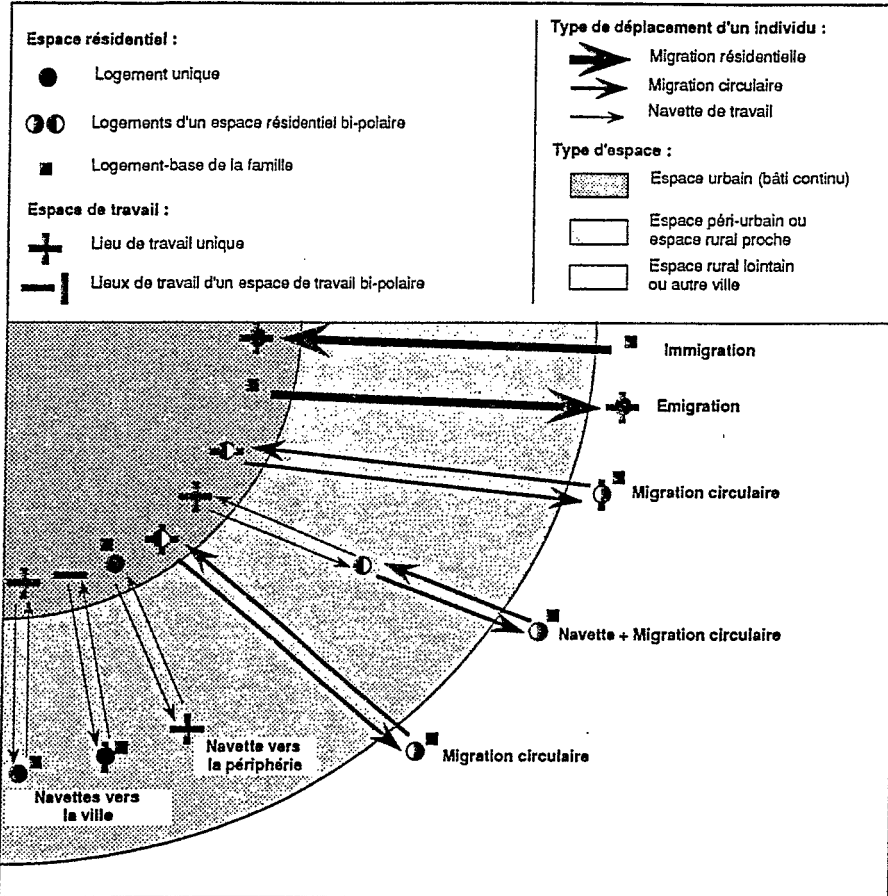


FIG. 1. — Principales formes de mobilité affectant la dynamique d'une ville

résidence-base — de l'espace constitué par les déplacements entre la ville et les autres lieux fréquentés (lieu d'origine des individus, lieu de résidence de personnes apparentées, lieu de travail...) peut se situer en ville ou dans un de ces lieux. Pour déterminer le centre de gravité, il faudrait tenir compte des densités de résidence en ces différents lieux, de la présence de personnes apparentées, ainsi que de critères plus subjectifs comme l'investissement affectif et symbolique ;

- les migrations résidentielles entraînant une rupture avec le lieu de résidence antérieur : les immigrations se traduisant par une installation définitive en ville sans aucun retour ou visite au lieu d'origine, et les émigrations à partir de la ville sans aucun retour.

Une meilleure compréhension du processus d'urbanisation passe nécessairement par la prise en compte des différentes formes de mobilité spatiale qui participent à ce processus. L'exode rural, qui a retenu d'une manière privilégiée l'attention des chercheurs comme des planificateurs, ne constitue qu'une composante parmi d'autres des déplacements des populations liés à l'urbanisation, et pas nécessairement la plus importante.

II — MOBILITÉS CIRCULAIRES ET FONCTIONNEMENT DES VILLES

L'analyse des déplacements temporaires et circulaires, y compris les navettes, et de leur place dans l'ensemble des formes de mobilité qui affectent les dynamiques urbaines permet de mettre en évidence certains aspects du fonctionnement des villes. Nous nous intéresserons plus particulièrement aux conséquences des systèmes de mobilité sur la dynamique urbaine, tout en étant conscientes que les explications des phénomènes résultent d'une relation dialectique entre les stratégies des ménages référées à leur contexte d'origine et les structures économiques et sociales plus larges qui s'expriment en particulier dans l'offre d'emplois, de logements et de services en ville. L'importance des déplacements temporaires et des navettes sera d'abord illustrée à partir des cas de l'Inde et de l'Equateur ; les conséquences de ces formes de mobilité pour le fonctionnement du marché du travail urbain et pour la gestion urbaine seront ensuite analysées sur la base de divers exemples pris dans ces pays, mais dont la portée peut être plus large.

1. Migration circulaire et navette, deux formes de mobilité significatives

Les travaux d'historiens l'attestent : la *migration saisonnière* des travailleurs entre l'agriculture et l'industrie était un phénomène largement répandu *en Inde* dès les premières phases de l'industrialisation (deuxième moitié du XIX^e siècle et débuts du XX^e), comme elle le fut en Europe et aux Etats-Unis. On peut en particulier citer le cas de l'industrie textile cotonnière à Bombay (Simmons et Yamin, 1992), et celui de l'industrie du jute à Calcutta (Haan, 1992). En dépit d'une certaine évo-

lution vers la sédentarisation de la classe ouvrière en ville, un modèle de migrations circulaires s'est en partie maintenu jusqu'à nos jours, même si tous les migrants ne retournent plus systématiquement dans leur village pour chaque saison agricole. Dans son étude des ouvriers de l'industrie à Bombay, Mitra (1969) note une rotation élevée résultant des déplacements périodiques des ouvriers dans leurs villages, cette « importante population flottante » indiquant également l'absence d'un véritable prolétariat urbain et industriel qui aurait misé sur la vie en ville et coupé ses attaches rurales. L'étude sur l'industrie du jute à Calcutta montre que la plupart des ouvriers migrants continuent aussi à retourner périodiquement dans leurs villages pour des raisons sociales et familiales, ou en cas de chômage ou de grève, puis à leur retraite. En outre, le type de l'ouvrier-paysan semble encore particulièrement fréquent dans le secteur de la construction qui se caractérise par l'importance de la main-d'œuvre temporaire et saisonnière (Jagga et Grover, 1993).

Dans le contexte d'une société indienne marquée par la prédominance de ses origines rurales et la force des structures familiales, le village natal reste le centre de gravité de l'espace de vie des migrants en ville : cet enracinement villageois explique que la migration en ville est rarement envisagée comme irréversible, ou du moins qu'elle n'entraîne en général pas de rupture avec le lieu d'origine. Ce principe fondateur de la circulation entre localité d'origine et ville de destination a pu être mis en évidence dans plusieurs études sur la mobilité spatiale menées dans diverses régions de l'Inde (Racine, 1990 ; Landy, 1993 ; Cadène, 1993 ; Dupont et Lelièvre, 1993). De nombreuses études anthropologiques ont montré que les ménages urbains peuvent être des satellites d'une famille élargie basée ailleurs, car dans le contexte d'une mobilité spatiale et sociale croissante, la famille étendue semble acquérir un caractère « fédéral », multicentré (Srinivas, 1973 ; Shah, 1973). Les déplacements temporaires des individus en ville s'inscrivent en effet dans les stratégies de survie de la famille étendue : les membres ou segments de la famille vivant et/ou travaillant en ville contribuent au maintien économique de l'ensemble de la famille. Selon les travaux de Breman (1985) dans l'ouest de l'Inde, de nombreux ménages ruraux ont ainsi un ou plusieurs membres occupés dans des activités non agricoles en dehors de leur village, dans les villes de la région.

S'agissant des navettes de travail, Visaria (1990) estime, à partir des données de l'enquête emploi du *National Sample Survey*, qu'en 1987-1988 environ 5 % de la force de travail urbaine résidait dans les zones rurales voisines, le flux inverse des résidents urbains travaillant dans les zones rurales étant beaucoup plus faible. Les statistiques de transport fournissent également des indications sur l'ampleur des navettes. Ainsi,

on estimait à environ 750 000 le nombre de navetteurs journaliers en 1981 à Delhi, pour une population totale résidente de près de 6 millions (Nations Unies, 1986). Au Kerala, l'Etat le plus densément peuplé dans le sud de l'Inde, Zachariah (1984) relève que la mobilité résidentielle très réduite que l'on peut déduire des données de recensement est plus que compensée par un volume croissant de navettes, en particulier des navettes journalières de travail et scolaires. Cela transparait dans l'augmentation considérable du nombre de passagers transportés par les autobus. Tirant parti de services de transport à bon marché, la navette a en partie remplacé la migration interne.

Dans les villages les plus reculés de la périphérie de Bénarès, ce sont surtout les familles de paysans sans terre et de petits exploitants agricoles qui envoient des navetteurs en ville afin d'assurer leur simple subsistance. Dans les villages situés à proximité des principaux axes routiers, la navette est également fréquente parmi les gros exploitants agricoles : elle leur ouvre de nouvelles opportunités leur permettant d'améliorer leur situation économique (Yadava, 1992).

Les enquêtes que nous avons menées en 1988 et 1989 dans une ville indienne du Gujarat (ouest de l'Inde) et sa région ont, elles aussi, mis en évidence différents types de mobilité spatiale liée à l'attraction exercée par le marché du travail urbain (Dupont, 1991a). La ville étudiée, Jetpur, est une agglomération d'environ 114 000 habitants en 1988, et un centre mono-industriel spécialisé dans l'impression des textiles. Outre des migrations de travail se traduisant par un transfert de résidence permanent ou durable en ville, deux autres types de déplacements sont significatifs : les déplacements temporaires de travailleurs de l'industrie textile exclus du système d'habitat domestique commun, et les navettes de travailleurs résidant dans les localités avoisinantes.

A Jetpur, les *déplacements temporaires* sont le fait de travailleurs en provenance de régions extérieures au Gujarat, souvent lointaines, venus par l'intermédiaire d'agents recruteurs, et qui représentent environ 10 % de la main-d'œuvre industrielle. Ces travailleurs immigrés, masculins, viennent sans leur famille, souvent en groupe d'un même village ou d'une même région, et sont logés dans les bâtiments mêmes de l'usine ou dans son enceinte. Leur séjour en ville dépend directement de la durée de leur embauche, temporaire par nature.

Quant aux *navetteurs*, ils représentent environ 50 % de la main-d'œuvre industrielle de Jetpur. Pour les habitants des villages environnants à la recherche d'emplois en dehors de l'agriculture, la navette leur permet de préserver une vie familiale et sociale au village, et leur épargne des problèmes de logement en ville et d'adaptation à un mode de vie citadin. A Jetpur comme ailleurs, le niveau plus élevé des loyers en ville appa-

raît clairement comme un facteur de répulsion dans l'alternative entre résidence urbaine et résidence rurale. De ce point de vue, la navette peut être analysée, dans une certaine mesure, comme la conséquence d'une ségrégation de fait des ouvriers navetteurs hors du système résidentiel urbain, alors que leur force de travail est utilisée par l'industrie urbaine. Ce processus est plus évident dans le cas des travailleurs migrants attirés par le marché de l'emploi industriel de Jetpur mais qui ont choisi une résidence rurale dans les villages des alentours. Ces villages offrent des solutions de logement plus économiques qu'en ville. Il n'est pas surprenant alors de trouver 37 % de migrants, non natifs de leur village de résidence, parmi les ouvriers de l'industrie textile de Jetpur qui font la navette à partir des cinq villages environnants que nous avons enquêtés.

En *Equateur*, l'importance croissante des *déplacements temporaires* a été soulignée dès le début des années 80 par des études consacrées à ce type de mobilité (Pachano, 1986 et 1988). Plusieurs études socio-anthropologiques réalisées dans des dortoirs hébergeant des migrants temporaires (Farrell, 1985), sur des chantiers (Mauro, 1986) et dans des communautés paysannes de la Sierra (CAAP, 1986) mettent en évidence les caractéristiques de ce segment important de la population des migrants à Quito. En majorité originaires de la zone andine de l'Equateur, ces migrants temporaires appartiennent à des communautés spécifiques, du fait de l'importance des réseaux d'information qui fonctionnent entre les membres d'une même communauté. Contrairement aux migrants originaires de la côte Pacifique, qui migrent souvent de façon définitive en ville, les traditions culturelles, l'attachement à la terre et à la communauté conduisent les paysans de la Sierra à préférer une insertion temporaire dans des activités urbaines et des retours réguliers à leur lieu d'origine. La migration temporaire s'inscrit dans une stratégie de survie des familles paysannes, qui exprime un mécanisme de résistance à la modernisation de l'agriculture et à l'urbanisation : « les paysans (...) migrent en ville pour continuer d'être paysans » (Farrell *et al.*, 1988, 11).

La migration temporaire à Quito concerne quasi exclusivement des hommes, les femmes et le reste de la famille restant au lieu d'origine pour continuer à assurer les activités productives sur la parcelle. Souvent débütée à un âge jeune, la migration temporaire n'est pas une étape dans un processus de migration définitive en ville, mais réellement un « mode de vie » (Mauro, 1986, 31) pratiqué durant de nombreuses années.

Une grande partie des migrants temporaires sont employés dans le secteur informel de l'économie quiténienne. Le secteur de la construction absorbe la majorité d'entre eux, les autres étant souvent porteurs, commerçants ambulants, ciréurs de chaussures, occupant donc des

emplois informels n'exigeant pas de qualification particulière. Afin de réduire au maximum leurs dépenses de logement en ville, les migrants temporaires recourent à des systèmes de logement collectif (pensions, chambres louées à plusieurs) ou dorment sur les chantiers, le parvis des églises, ou dans les vestibules des vieilles bâtisses du centre historique.

Selon des observations récentes faites par une équipe de chercheurs de l'IEE¹ (H. Carrasco), les migrations temporaires vers la capitale équatorienne connaîtraient depuis peu une baisse d'intensité : la crise économique profonde que traverse le pays depuis plusieurs années rendrait moins avantageux un séjour en ville. Par ailleurs, d'autres possibilités d'emploi concurrencent la migration temporaire en ville, comme les cultures de fleurs développées dans le nord de la Sierra. Au modèle traditionnel de la migration temporaire masculine à Quito, se substituerait un schéma inverse, basé sur l'emploi salarié des femmes dans les cultures de fleurs, et le maintien des hommes sur les parcelles. Cette évolution des stratégies d'implantation spatiale des familles paysannes confirme bien la nécessité d'analyser les types de mobilité spatiale comme des éléments de la transformation des conditions matérielles et sociales de la reproduction des familles dans un espace élargi, rural et urbain.

En effet, comme le montre l'analyse des données d'une enquête réalisée fin 1987 à Quito (Dureau, 1991), la bipolarité de l'espace résidentiel n'est pas seulement une manifestation des stratégies de survie des familles paysannes. Première observation quantitative des formes de mobilité temporaire de la population quiténienne, cette enquête offre l'opportunité de mettre en évidence, sur un échantillon de chefs de ménage², l'une des principales composantes des espaces de vie, les espaces résidentiels et les déplacements temporaires et/ou circulaires qui les fondent (Barbary et Dureau, 1993) : elle complète ainsi la perception du phénomène bâtie sur des observations limitées aux classes les plus démunies, dont nous venons de rendre compte.

Alors que les deux tiers des chefs de ménage résident exclusivement à Quito et qu'un peu plus du quart ne fréquentent que rarement un autre lieu, 5 % des chefs de ménage fonctionnent sur un espace résidentiel bipolaire : pour un peu plus de la moitié, cet espace résidentiel a la ville de Quito pour lieu de séjour principal, tandis que pour l'autre moitié il est centré sur un lieu extérieur à la capitale, Quito n'intervenant qu'à titre secondaire.

1. Instituto de Estudios Ecuatorianos.

2. L'information sur les déplacements temporaires n'ayant été recueillie qu'auprès des chefs de ménage, les résultats issus de cette enquête excluent tous les autres individus des ménages ordinaires ainsi que ceux qui résident dans les ménages collectifs. Les migrants temporaires les plus pauvres, logeant le plus souvent dans des dortoirs, sur des chantiers ou dans la rue, échappent à notre observation.

La segmentation spatiale de l'espace familial de certains chefs de ménages quiténiens entraîne en effet des déplacements fréquents au sein d'un espace résidentiel bipolaire, avec des durées de séjour hors de Quito comprises entre 10 et 25 % du temps. Deux catégories de population, ayant des revenus bas ou moyens, sont plus particulièrement concernées par cette mobilité résidentielle forte liée à des situations d'éclatement spatial de l'unité familiale, et souvent même du couple : des jeunes femmes au foyer, et des immigrants, surtout de sexe masculin, originaires de provinces andines proches, ayant souvent d'assez longues durées de résidence à Quito. Une autre forme de mobilité périodique, pour raison professionnelle, crée souvent, elle aussi, des espaces résidentiels bipolaires avec une fréquentation importante d'un lieu de résidence extérieur à Quito : sont concernés aussi bien des catégories sociales élevées que des ouvriers de tous les secteurs, en particulier du bâtiment, et des travailleurs agricoles avec de faibles revenus. Enfin, certains chefs de ménage exerçant leur activité hors de la capitale, mais dont le conjoint et les enfants résident à Quito, ont des espaces résidentiels bipolaires avec une densité majoritaire de résidence hors de Quito.

Toutes les analyses menées soulignent l'importance du facteur familial dans le phénomène de circulation des chefs de ménage entre différents lieux de l'espace équatorien, le second déterminant étant l'activité professionnelle. L'analyse conjointe des pratiques résidentielles des chefs de ménage, du système résidentiel de la famille et des échanges économiques avec les membres de la parentèle montre également qu'il n'y a pas phénomène de substitution d'une forme de relation à une autre, mais plutôt convergence entre les différentes formes de relations, qui fondent et entretiennent des « réseaux familiaux multipolaires »¹ au-delà des limites de l'espace quiténien.

Comme dans de nombreuses capitales latino-américaines, les municipalités voisines de Quito hébergent un nombre important de *navetteurs* travaillant dans la capitale² : certaines comptent plus du tiers de leur population active employée à Quito. Le système de navette n'est pas transitoire, mais correspond à une pratique pouvant perdurer de nombreuses années : plus du tiers des navetteurs pratiquent cette forme de mobilité depuis plus de dix ans.

La dissociation de l'espace résidentiel et de l'espace de travail permet aux familles paysannes de réduire les coûts de reproduction sociale, la résidence rurale leur apportant un logement et des produits meilleur

1. Selon l'expression de Th. Locoh (1991, 293).

2. Les informations sur les navetteurs de Quito sont issues d'enquêtes réalisées par Saenz et Mauro en 1979 dans des paroisses voisines de Quito (Saenz et Mauro, 1980).

marché, une réduction des dépenses alimentaires grâce à l'autoproduction et des revenus liés à la vente de produits agricoles. Ces avantages sont toutefois tempérés par un certain nombre de surcoûts par rapport à une résidence urbaine : coût de transport, bien sûr, mais aussi coût plus élevé de certains services comme l'approvisionnement en eau potable (Carrion, 1987).

S'intégrant « au travail urbain mais non à l'espace physique de la ville » (Saenz et Mauro, 1980, 95), deux tiers des navetteurs maintiennent une double activité, agricole et ouvrière. S'agissant d'une population bénéficiant, par la proximité de la capitale équatorienne, d'un certain niveau d'éducation, d'une culture citadine, et de réseaux d'information efficaces pour exploiter toute chance d'emploi, ces travailleurs s'intègrent comme salariés dans le secteur formel de Quito. Formant environ 10 % de la population active de Quito, les navetteurs s'emploient principalement comme ouvriers de l'industrie, et secondairement comme artisans et ouvriers de la construction et des services publics.

2. Rôle dans le fonctionnement du marché du travail urbain

Migrants temporaires et navetteurs assurent des fonctions spécifiques dans les marchés du travail urbains : ils forment une main-d'œuvre plus vulnérable, donnant lieu à des formes d'exploitation accrue ; ils constituent une réserve de main-d'œuvre ; et ils jouent le rôle d'amortisseur en cas de crise de l'emploi. Ces fonctions spécifiques contribuent à la fragmentation du marché du travail. Les études de cas disponibles permettent de le démontrer à partir d'exemples essentiellement centrés sur le secteur industriel et le secteur de la construction, ce dernier apparaissant partout comme un secteur d'absorption privilégiée de migrants temporaires.

Des formes d'exploitation accrue

Le rôle des migrants temporaires et navetteurs dans le développement économique urbain peut être analysé en premier lieu comme une forme accrue d'exploitation, qui permet aux employeurs de transférer une partie de la charge de la reproduction de la force de travail sur le secteur domestique, en particulier rural, pendant le séjour des travailleurs à leur lieu d'origine. Dans leur étude sur les navettes depuis les zones rurales voisines de Quito, Saenz et Mauro (1980) montrent ainsi que les navetteurs touchent des revenus inférieurs aux coûts de reproduction de la force de travail des citadins, les navetteurs survivant grâce

à une double activité urbaine et rurale, à l'autoconsommation ou à la vente de produits agricoles. Cela contribue en outre au maintien de bas niveaux de salaires en ville.

Dans l'industrie textile de Jetpur, les travailleurs migrants temporaires constituent aussi un volant de main-d'œuvre plus docile et plus facilement exploitable (Dupont, 1991*b*). Venant à Jetpur exclusivement pour travailler, sans intention de s'installer durablement, et de plus en provenance de régions moins développées que le Gujarat, ils sont prêts à accepter des conditions de travail plus dures et des rémunérations plus basses que les travailleurs locaux. Le logement dans l'enceinte des usines, bien qu'entraînant une économie certaine pour les ouvriers migrants, place ces derniers sous la tutelle constante de leurs agents recruteurs, hors de l'emprise des syndicats locaux, ce qui permet aux employeurs d'imposer plus facilement des heures supplémentaires et du travail de nuit, sans compensation monétaire. La portée de cet exemple dépasse le cadre de l'industrie textile de Jetpur : le recrutement organisé de travailleurs migrants originaires de régions souvent lointaines, sous le contrôle d'intermédiaires, et logés le plus souvent sur le site même du travail, est un phénomène loin d'être exceptionnel en Inde (Joshi, 1987 ; Heuze, 1987) ; il est courant dans l'industrie textile et particulièrement fréquent dans le secteur de la construction (Jagga et Grover, 1993). Le point important à souligner dans ce type de migration temporaire de main-d'œuvre est la soumission extrême de la mobilité spatiale à une logique économique qui coupe les travailleurs de leur milieu social d'origine, en vue de leur exploitation maximale.

En outre, en raison du caractère temporaire de leur séjour dans les lieux de travail, les migrants circulaires et navetteurs ne forment pas de liens durables entre eux, ils sont en général peu ou pas syndicalisés, et se sentent parfois plus concernés par des revendications paysannes qu'ouvrières (comme à Quito dans le secteur de la construction). En conséquence, ces travailleurs sont incapables de promouvoir leurs intérêts communs quant à leur activité en ville.

Une réserve de main-d'œuvre

Certaines études mettent aussi en évidence la réserve de main-d'œuvre que constituent les migrants aux yeux des employeurs, et la meilleure élasticité de l'offre de travail à laquelle contribuent les migrants circulaires. Les migrants temporaires de l'industrie textile de Jetpur en sont un exemple type, en raison de leur système spécifique de recrutement, par l'intermédiaire d'agents recruteurs qui ont aussi pour rôle d'ajuster l'effectif des travailleurs aux besoins fluctuants de l'entre-

prise. En cas de demande additionnelle, l'intermédiaire peut facilement recruter dans la région d'origine des travailleurs migrants, qui est généralement aussi sa région natale : les filières de recrutement et les réseaux nécessaires sont déjà bien établis, et les conditions de sous-emploi endémiques qui prévalent dans ces régions de l'Inde assurent une réserve de main-d'œuvre quasi illimitée. *A contrario*, en cas de récession de l'activité industrielle, le recruteur peut mettre fin au contrat de travail des migrants en surnombre. Comme mentionné *supra*, le système de recrutement par agents intermédiaires envoyés dans les localités d'origine des migrants est courant en Inde, on le trouve également en Equateur dans le secteur de la construction (Mauro, 1986) : partout les mêmes avantages en résultent en termes de flexibilité de l'offre de travail pour les employeurs.

La disponibilité des migrants temporaires et des navetteurs a toutefois des limites, qui tiennent précisément à l'enracinement rural de ces travailleurs. La non-sédentarisation des migrants ou la préférence pour la navette correspondent aussi à des stratégies familiales et des obligations villageoises : les périodes d'absence des ouvriers ne sont pas toujours celles qu'impose l'employeur. Les migrants temporaires et les navetteurs qui appartiennent à des familles d'agriculteurs continuent de participer aux travaux agricoles, et pendant la saison des gros travaux ils donnent la priorité à l'exploitation familiale et cessent temporairement le travail en ville. Ce schéma est très fréquent dans un pays comme l'Inde à prédominance rurale, et il persiste toujours dans les pays plus urbanisés d'Amérique latine, comme le montre l'étude des migrants temporaires à Quito, en particulier dans le secteur de la construction (Mauro, 1986 ; Unda, 1986). L'autonomie relative de la mobilité des ouvriers migrants ou navetteurs vis-à-vis des exigences des employeurs urbains est reflétée en Inde par la plainte des entrepreneurs sur l'absentéisme de leurs ouvriers et leur manque de fidélisation. L'ampleur de cette pratique provoque parfois des pénuries sectorielles et temporaires de main-d'œuvre ; plus généralement, une rotation élevée de la force de travail peut inhiber le développement de certaines branches d'activité.

Quand les demandes de main-d'œuvre dans les secteurs agricole et urbain sont complémentaires, le système de mobilité saisonnière du travail fonctionne à l'avantage mutuel des travailleurs qui peuvent combiner des activités dans ces deux secteurs, et des employeurs qui peuvent tirer profit de cette main-d'œuvre plus facilement exploitable sans avoir à subir de pénurie de travail. Ces conditions étaient réunies au début de l'industrialisation en Inde dans les régions d'agriculture rizicole qui ont une forte demande en main-d'œuvre pendant la mousson, tandis que certaines industries urbaines fonctionnaient alors au ralenti (construction, textile,

transport...) (Simmons, Yamin, 1992). Le secteur de la construction, en raison du caractère intermittent du travail et de l'utilisation massive de main-d'œuvre non qualifiée, reste partout un secteur qui offre des options de travail et de migration appropriées aux ouvriers-paysans qui souhaitent garder la possibilité de retourner travailler sur leur parcelle. En revanche, la situation est plus difficile pour les migrants temporaires ne disposant pas ou de peu de terres. Dans ce cas, ce sont bien les nécessités du travail urbain qui régissent leurs déplacements. D'une manière plus générale, la non-sédentarisation en ville peut révéler la précarité des conditions d'emploi, la vulnérabilité et l'instabilité des travailleurs migrants, qui sont souvent contraints de se déplacer sans cesse à la recherche d'un emploi ou de meilleures chances.

Une fonction d'amortisseur en cas de crise de l'emploi

Les migrants temporaires et navetteurs contribuent également à une meilleure flexibilité du marché du travail urbain en assurant une fonction d'amortisseur en cas de crise de l'emploi.

Cela a pu être montré pour le cas des ouvriers navetteurs à Jetpur, dont la contribution à la main-d'œuvre industrielle est tout à fait stratégique (Dupont, 1992). Dans une situation de crise économique, la différence entre les modèles résidentiels des travailleurs (résidence au sein de l'agglomération urbaine, ou bien à l'extérieur dans les villages ou villes des alentours) induit une inégale capacité à faire face à une réduction drastique des emplois industriels. Les navetteurs sont les plus touchés par le chômage, car une résidence loin du centre industriel s'avère être un handicap. Dans une situation de pénurie d'emplois, les travailleurs habitant dans l'agglomération urbaine, dans le voisinage des usines, peuvent maintenir de meilleurs contacts pour trouver du travail. En outre, la plupart des travailleurs dans cette industrie étant embauchés sur une base journalière, si la probabilité de trouver du travail est très faible, les navetteurs préféreront rester chez eux plutôt que d'encourir des dépenses journalières de transport sans aucun bénéfice en retour. Les navetteurs apparaissent ainsi jouer le rôle d'amortisseur en cas de crise de l'emploi. Cette fonction spécifique devient un avantage appréciable du point de vue des travailleurs résidant dans l'agglomération urbaine, dont les chances de trouver un emploi se trouvent accrues par la mise à l'écart de ces concurrents.

Ce rôle d'amortisseur de crise liée à la mobilité circulaire des travailleurs a également été mis en évidence en Inde dans d'autres contextes urbains et industriels. C'est ainsi que Haan (1992) explique comment les réductions massives d'emplois dans l'industrie textile de Calcutta pen-

dant la crise de 1931 n'ont pas provoqué de troubles sociaux dans les banlieues industrielles ni de traumatisme dans les mémoires : les ouvriers migrants sont retournés dans leur village d'origine, avec lequel ils maintenaient des liens solides et qui constituait leur véritable base.

Un processus semblable a été observé à Quito, lorsque le secteur de la construction est entré dans une crise aiguë au début des années 80, après une période de croissance particulièrement forte liée au boom pétrolier. Une des raisons pour lesquelles de si grandes fluctuations d'emplois n'ont pas créé de conflits sociaux importants tient précisément à l'existence d'un volant considérable de migrants temporaires : de nombreux débauchés du secteur de la construction sont retournés en milieu rural en attendant une conjoncture meilleure (Mauro et Unda, 1988).

Dans tous ces cas, les conséquences négatives d'une crise de l'emploi urbain se trouvent en grande partie amorties par le milieu rural.

Fragmentation du marché du travail

Les formes de mobilité circulaire des travailleurs traduisent et contribuent à la nature fragmentée des marchés du travail urbains ; cette fragmentation qui se définit par des modes de gestion distinct de la main d'œuvre, des pratiques différentes de recrutement et de détermination des salaires dans les divers segments de marché, apparaît typique des villes du Tiers Monde et d'un contexte d'excédent de l'offre de travail. Il existe une certaine correspondance entre type de mobilité et fraction de la force de travail concernée (McGee, 1982), résultant en particulier des caractéristiques des migrants temporaires et des navetteurs et des fonctions qu'ils remplissent sur le marché de travail.

Outre les fonctions déjà mentionnées, les migrants temporaires ou navetteurs effectuent parfois des métiers spécifiques, correspondant à des tâches non connues des travailleurs locaux, ou délaissées par ces derniers en raison de leur pénibilité particulière ou de leur manque de prestige. C'est ainsi qu'à Quito, les navetteurs représentent 60 % des éboueurs municipaux. Dans l'industrie textile de Jetpur c'est également la spécialisation professionnelle des migrants temporaires en provenance de régions lointaines qui explique l'origine de cette filière de recrutement, et assure à ces migrants une niche sur le marché du travail industriel.

Dans le secteur de la construction à Quito, les migrants temporaires constituent un segment si distinctif de la main-d'œuvre que se sont développés, pour ces travailleurs, des marchés du travail — au sens littéral — dans des lieux spécifiques où se concentrent les demandeurs d'emploi (Mauro et Unda, 1988). Ces lieux de regroupement se différencient en outre selon l'origine géographique des migrants.

3. *Conséquences sur la gestion urbaine*

Insertion dans le marché immobilier, investissements économiques, consommation de biens et de services varient selon le mode de résidence des individus et de leurs familles. L'usage particulier de la ville par les migrants temporaires et les navetteurs marque la dynamique interne des agglomérations urbaines et leurs relations avec l'espace régional et national ; toute tentative de planification urbaine doit donc intégrer ces pratiques particulières des espaces urbains.

Des investissements limités en ville

Le caractère non permanent de la résidence en ville de certains citadins, ou du moins la multipolarisation de leur espace résidentiel, les conduit à réduire leur consommation et leurs investissements urbains. Des citadins qui se considèrent en séjour temporaire en ville, et restent fortement attachés à leur milieu d'origine limiteront au maximum leurs dépenses et n'investiront pas — ou peu — leur épargne en ville, mais plutôt dans leur localité d'origine (Mauro, 1986). Cette pratique peut freiner la création d'entreprises en ville et l'investissement immobilier, et plus généralement le dynamisme économique de la ville. L'effet multiplicateur des revenus distribués sur l'économie urbaine sera d'autant plus faible que les individus qui les reçoivent s'estiment en transit de courte durée en ville, jusqu'au cas extrême des navetteurs.

Par exemple, Haan (1992) considère que la non-sédentarisation des ouvriers de l'industrie du jute à Calcutta et leur fort enracinement villa-geois a un double effet contradictoire sur le développement de la banlieue industrielle où ils résident. D'un côté le lien avec la terre natale protège la ville d'une plus grande paupérisation, puisque les ouvriers mis en chômage peuvent rentrer au village ; mais de l'autre c'est une limite au développement de la ville dans la mesure où les ouvriers migrants ne cherchent pas à améliorer leurs conditions d'habitat et de vie à Calcutta, mais préféreront — s'ils le peuvent — investir dans leur village. De même, à Quito, les migrants temporaires d'origine paysanne n'investissent aucunement en ville et consacrent toute leur épargne à l'économie familiale paysanne : achats de biens de consommation, d'animaux à engraisser, paiements de dettes contractées pour l'achat de parcelles, fêtes religieuses (Farrell, 1985).

Au-delà de l'économique, la vie associative et civile de la ville peut aussi se trouver inhibée du fait que beaucoup de ses habitants ne se

considèrent que comme des citoyens provisoires : à Quito, Farrel (1985) souligne la non-participation des migrants temporaires aux associations de travailleurs.

Une pression moindre sur les logements urbains

En revanche, d'autres auteurs mettent en avant divers effets positifs des migrations circulaires en ville et des navettes, qui aideraient les économies urbaines à répondre à leur besoin en main-d'œuvre tout en soulageant la pression exercée sur les logements urbains et sur d'autres services comme ceux d'éducation et de santé. Dans leur étude sur les navetteurs travaillant à Quito, Saenz et Mauro (1980) insistent également sur l'avantage que représente ce système de déplacement qui permet d'éviter une série de coûts d'entretien de la population (infrastructures, services publics et logements), ainsi que le développement de *tugurio* (taudification du centre urbain) et de *suburbio* (quartiers populaires précaires dans les zones périphériques). Pour ces auteurs comme pour Carrion (1987), la navette constituerait un des éléments principaux d'explication du développement original de Quito par rapport au schéma observé dans les autres métropoles latino-américaines moins touchées par ce type particulier de mobilité de travail.

Certains auteurs suggèrent même d'encourager ces formes de déplacements comme substituts à la migration permanente en ville, afin d'alléger les problèmes de gestion urbaine auxquelles doivent faire face les grandes métropoles, mais aussi comme mécanisme de redistribution des richesses produites par la ville en vue d'une meilleure contribution au développement des zones rurales et d'une réduction des inégalités entre villes et campagnes.

Ainsi, en Inde, dans la perspective d'une allocation efficace des ressources rares pour le développement d'un pays de cette taille, Visaria (1990) engage les planificateurs à considérer la navette comme une alternative économique à la migration : ce serait une réponse à la pénurie aiguë de logements urbains, qui permettrait aux résidents ruraux de participer à des activités économiques plus productives bénéficiant d'économies d'agglomération ; en outre la navette est facilitée en Inde par des services de transport relativement bon marché et subventionnés. Les politiques de décentralisation de l'urbanisation et de l'industrialisation, lancées en particulier par le gouvernement indien dans les années 70 et 80, ont donné lieu à des programmes favorisant explicitement les navettes pour éviter des problèmes de gestion urbaine, et pas uniquement dans les grandes métropoles. Ankleshwar, ville d'environ 78 000 habitants en 1991 située dans l'ouest de l'Inde, a ainsi fait l'objet

dans les années 70 d'un programme de développement industriel, ayant pour but de promouvoir cette ville en un pôle de croissance, dans une région identifiée comme industriellement sous-développée. L'objectif poursuivi était de réduire la pression sur les terres en procurant de nouvelles sources de revenus non agricoles à proximité des villages, tout en permettant aux travailleurs de maintenir leur résidence rurale. Deux mesures spécifiques furent prévues dans le souci d'éviter des migrations de travailleurs des villages vers la zone industrielle : premièrement procurer des logements aux travailleurs de l'industrie dans leur propre village avec l'aide des industriels et du gouvernement ; deuxièmement améliorer les voies de communication et procurer des moyens de transport entre les villages et le domaine industriel pour faciliter les déplacements journaliers des travailleurs dans un rayon d'une quinzaine de kilomètres. Ces deux mesures ont permis d'atteindre le résultat escompté puisque la proportion des travailleurs effectuant une navette s'élèverait, selon les estimations de l'association industrielle, à environ 40 % de la population employée dans le domaine industriel, et à 80 % parmi les seuls ouvriers (Dupont, 1992).

Une demande différenciée de services urbains

S'il est certain que les pratiques de navettes et de migrations circulaires soulagent la pression sur le logement en ville, les conséquences sur la demande en services sont différentes pour ces deux types de mobilité et ne peuvent être évaluées sans prendre en considération d'une part les membres de la famille des migrants, d'autre part la taille et la structure de l'agglomération urbaine.

La migration temporaire étant le fait généralement d'hommes seuls laissant au lieu d'origine le reste de leur famille, la consommation de services dans la ville d'arrivée sera moindre que dans le cas d'une migration définitive où le travailleur migrant est plus fréquemment accompagné de son conjoint et de ses enfants : la ville bénéficie alors directement de cette dissociation de l'espace de travail et de l'espace de reproduction sociale des migrants temporaires. Dans le cas des navettes, du fait justement de la proximité géographique entre le lieu de résidence et la ville qui permet le développement de cette forme de mobilité, on ne peut considérer comme nulle la consommation de services urbains par les navetteurs et leur famille. A Quito comme dans de nombreuses autres métropoles d'Amérique latine, proximité géographique de la ville et intégration au marché du travail urbain vont de pair avec un processus de citadinisation des familles des navetteurs, qui les conduit à une forte intégration au marché de produits manufacturés et de services de la

ville, non accessibles dans leur lieu de résidence : éducation secondaire et universitaire, santé, équipements sportifs et de loisirs, etc. (Saenz et Mauro, 1980). Les navettes dirigées vers une métropole concentrant certains types de services entraînent donc une consommation de services par des populations n'y résidant pas, qui s'ajoute à une demande accrue en infrastructures de transport. C'est pourquoi un certain nombre d'auteurs s'inquiètent des questions de financement des services publics, dans la mesure où les taxes locales sont prélevées au lieu de résidence des individus et non à leur lieu de travail, et n'affectent pas les navetteurs et individus en transit (Carrion, 1987 ; Termote, 1980).

Tant que la ville n'est utilisée par les navetteurs que comme source d'emploi, comme cela semble être le cas dans certaines villes moyennes en Inde, le système de navette peut être considéré comme avantageux pour la ville. Dans le contexte des pays latino-américains fortement urbanisés, et en particulier dans le cas de métropoles comme Quito, la transformation de l'espace de vie des navetteurs est plus profonde, ceux-ci et leurs familles consommant des services urbains non disponibles dans leur lieu de résidence. Le caractère multipolaire de l'espace de vie des navetteurs et de leurs familles remet ainsi en cause la division territoriale de l'espace autour d'une métropole qui doit assumer des charges d'une population ne participant pas à leur financement. Dans tous les cas, il apparaît nécessaire de concevoir des modes de planification et de gestion intégrant les espaces périphériques, tenant compte des liens entretenus à travers les différentes formes de mobilité circulaire entre zones rurales et urbaines.

CONCLUSION

Les divers types de mobilité spatiale ont des effets socio-économiques différents sur la dynamique urbaine et des rôles spécifiques, qui permettent de mieux comprendre le fonctionnement des villes et ont des implications évidentes en matière de gestion urbaine. Les illustrations présentées ci-dessus l'ont montré sur quelques exemples empruntés au contexte indien et équatorien ; les questionnements sous-jacents ont cependant une portée plus large, aux enjeux importants pour les politiques urbaines et d'aménagement du territoire. L'évolution des schémas de mobilité spatiale impose notamment d'envisager une planification urbaine dynamique, dépassant les limites administratives de la ville, qui soit cohérente avec les pratiques actuelles de mobilité des populations, et plus particulièrement les pratiques multipolaires de l'espace mises en évidence dans cet article.

Comme le relève très justement McGee (1982), l'importance des formes de mobilité circulaire entre zones rurales et zones urbaines pose aussi un défi aux modèles unilinéaires d'urbanisation des pays du Tiers Monde. Dans les pays à prédominance rurale où ces formes de mobilité tiennent une place primordiale, comme en Asie, la transition urbaine prendra beaucoup plus longtemps que ne le supposent les modèles de transformation urbaine rapide, et elle se déroulera selon des modalités propres. Dans des conditions d'économie précaire, en particulier dans un contexte de surplus d'offre de travail prévalant en milieu rural comme en milieu urbain, on peut penser que les familles rurales continueront à privilégier des stratégies sécuritaires de minimisation des risques, visant à diversifier les activités économiques en différents lieux, en incorporant les espaces économiques urbains à la base villageoise, plutôt qu'en ayant recours à un changement radical et définitif de base économique ; ce qui devrait se traduire logiquement par un recours préférentiel à des migrations temporaires et à des déplacements circulaires. Dans les pays déjà fortement urbanisés comme ceux d'Amérique latine, la persistance de la mobilité circulaire engage également à renouveler l'approche des phénomènes d'urbanisation. S'opérant sur une population très largement urbaine, l'évolution actuelle de l'urbanisation dans ces pays se traduit par des processus de métropolisation, déconcentration urbaine et développement des villes périphériques et secondaires, qui reposent sur une circulation accrue des populations dans des espaces fonctionnellement différenciés et intégrés.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Behr M., Gober P. (1982), When a residence is not a house : examining residence-based migration definitions, *Professional Geographer*, 34 (2), 178-184.
- Chapman M., Prothero R. M. (1983), Themes on circulation in the Third World, *International Migration Review*, vol. 17, n° 4, 597-632.
- Collomb Ph. (1985), « Pour une approche fine des liaisons entre activités, mobilités et peuplement local. Application au cas du peuplement agricole », Communication au séminaire de l'UIESP sur Migration interne et Développement économique régional, Montréal, 1-3 avril, 47 p. multigr.
- Courgeau D. (1979), Les déplacements humains, in *La science de la population au service de l'homme*, Conférence sur la science au service de la vie, Institut de la vie/UIESP, Vienne, Liège, UIESSP, 95-115.
- Courgeau D. (1988), *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale. Migrations internes, mobilité temporaire, navettes*, Paris, INED, 302 p.
- Domenach H., Picouet M. (1987), Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration, *Population*, vol. 42, n° 3, 469-484.

- Dupont V. (1991a), Intégration de la mobilité circulaire dans l'analyse de la dynamique urbaine. Réflexions et implications méthodologiques. L'exemple de villes moyennes en Inde, in *Migration, changements sociaux et développement*, Paris, Troisièmes Journées Démographiques, 20-22 septembre 1988, Ed. Scientifiques : A. Quesnel et P. Vimard, Paris, ORSTOM, coll. « Colloques et Séminaires », 41-60.
- Dupont V., Dureau F. (1988), *Renouveler l'approche de la dynamique urbaine par l'analyse des migrations ? Essai méthodologique à partir d'expériences en Afrique de l'Ouest*, Bordeaux, Pratiques urbaines, n° 4, Inter Urba Tiers Monde, CNRS-ORSTOM, CEGET, 136 p.
- Dureau F. (1987), *Migration et urbanisation. Le cas de la Côte-d'Ivoire*, Paris, ORSTOM, coll. « Etudes et Thèses », 654 p.
- Frémont A. (1976), Espace vécu et niveaux sociaux, in CNRS, Universités de Caen, Orléans, Paris I, Rouen, Vincennes. *L'espace vécu*, Colloque tenu à Rouen les 13 et 14 octobre 1976, Paris, CNRS, RCP n° 354, 218-226.
- Goldstein S. (1978), Circulation in the context of total mobility in Southeast Asia, *Paper of the East-West Population Institute*, n° 53, Honolulu, East-West Population Institute, 70 p.
- Henry L. (1981), *Dictionnaire démographique multilingue*, volume français, Liège, UIESP-Ordina, 180 p.
- Hugo G. (1982), Circular migration in Indonesia, *Population and Development Review*, 8, n° 1, 59-83.
- Hugo G., (1989), Internal and international migration flows : some recent development in Asia, in *XXI^e Congrès International de la Population*, UIESP, 20-27 septembre 1989, New Delhi, Inde, vol. 2, 239-260.
- Locoh T. (1991), Structures familiales d'accueil des migrants et développement des structures familiales multipolaires en Afrique, in *Migration, changements sociaux et développement*, Paris, Troisièmes Journées Démographiques, 20-22 septembre 1988, Ed. Scientifiques : A. Quesnel et P. Vimard, Paris, ORSTOM, coll. « Colloques et Séminaires », 279-295.
- McGee T. G. (1982), Labour mobility in fragmented labour markets. The role of circulatory migration in rural-urban relations in Asia, in Safa (Helen I.) (ed.), *Towards a Political Economy of Urbanization in Third World Countries*, Delhi, Oxford University Press, 47-66.
- Mitchell J. C. (1961), Wage labour and african population movements in Central Africa, in K. M. Barbour and R. M. Prothero (eds), *Essays on African Population*, Londres, Routledge & Kegan Paul, 193-248.
- Poulain M. (1985), La migration, concept et méthodes de mesure, in *Migrations internes. Méthodes d'observation et d'analyse*, Louvain, UCL, 7-38.
- Prothero R. M. (1985), The context of circulation in West Africa, in M. Chapman and R. M. Prothero (eds), *Circulation in Population Movement*, Londres, Routledge & Kegan Paul, 407-428.
- Termote M. (1980), Migration and commuting : a theoretical framework, *International Institute of Applied Systems Analysis*, Working paper 80-69, Laxenburg (Austria), 40 p.

- Wilson G. (1941-1942), *An Essay on the Economics of detribalization in Northern Rhodesia, parts I and II*, Rhodes-Livingstone Papers, n° 5 and 6, Livingstone, Rhodes-Livingstone Institute.
- Young M. L. (1984), Circular mobility and its policy, in *Third Asian and Pacific Population Conference* (Colombo, septembre 1982), Selected Papers ; Asian population Studies Series n° 58, Economic and social Commission for Asia and Pacific, Bangkok, Thailand-New York, United Nations, 224-237.
- Zelinski W. (1971), The hypothesis of the mobility transition, *Geographical Review*, 61 (2), 219-249.
- Zelinski W. (1983), The impasse in migration theory : a sketch map for potential escapees, in P. A. Morrison (ed.), *Population Movements : their Forms and Functions in Urbanization and Development*, Liège, UIESP, Ordina, 19-46.

Amérique latine-Equateur

- Barbary O. et Dureau F. (1993), Des citoyens en mouvement. Analyse des pratiques résidentielles à Quito (Equateur), *Cahiers des Sciences Humaines*, vol. 29, n° 2-3, 395-418.
- CAAP, (1986), *Migraciones y migrantes*, Quito, CAAP, Ecuador Debate, n° 8, 228 p.
- Carrion F. (1987), *Quito, crisis y política urbana*, Quito, CIUDAD-Editorial El Conejo, 236 p.
- Dureau F. (1991), A propos de l'analyse des systèmes résidentiels. Présentation de l'enquête Migrations réalisée à Quito (Equateur) en décembre 1987, in *Migration, changements sociaux et développement*, Paris, Troisième Journées Démographiques, 20-22 septembre 1988, Ed. Scientifiques : A. Quesnel et P. Vimard, Paris, ORSTOM, coll. « Colloques et Séminaires », 61-82.
- Farrel G. (1985), *Migración temporal y trabajo urbano*, Quito, Ediciones ABYAYALA, 28 p.
- Farrell G., Pachano S., Carrasco H. (1988), *Caminantes y retornos*, Quito, IEE, 168 p.
- Lattes A. E. (1989), Emerging patterns of territorial mobility in Latin America : challenges for research and action, in *XXI^e Congrès international de la population*, UIESP, 20-27 septembre 1989, New Delhi, Inde, vol. 2, 261-272.
- Mauro A. (1986), *Albañiles campesinos. Migración temporal de los obreros de la construcción*, Quito, CIUDAD, 134 p.
- Mauro A., Unda M. (1988), Las migraciones temporales de los obreros de la construcción en Quito, in Pachano (éd. 1988), 319-342.
- Pachano S. (1986), Se fue a volver, in *Se fue a volver*, Seminario sobre las migraciones temporales en América Latina, PISPAL/CIUDAD/CENEP, México, 19-40.
- Pachano S. (éd.) (1988), *Población, migración y empleo en El Ecuador*, Quito, ILDIS, 352 p.
- Picouet M. (1985), La mesure de la migration en Amérique latine. Considérations générales et cas spécifiques, in *Migrations internes. Collecte des données et méthodes d'analyse*, Louvain, UCL, 243-290.
- Reboratti C. E. (éd.) (1986), *Se fue a volver*, Seminario sobre las migraciones temporales en América Latina, PISPAL/CIUDAD/CENEP, México, 596 p.

- Saenz A. et Mauro A. (1980), *Migración laboral en el área de influencia de Quito*, Quito, CEPLAES, 108 p. multig.
- Unda M. (1986), *Dos puntas tiene el camino. Algunas reflexiones en torno a la migración temporal de obreros de la construcción en Quito*, Quito, CIUDAD, 50 p.

Inde

- Breman J. (1985), *Of Peasants, Migrants and Paupers. Rural Labour Circulation and Capitalist Production in West India*, Delhi, Oxford University Press, 472 p.
- Cadène Ph. (1993), Réseaux économiques et territoires de l'identité : migrations de travail et migrations de mariage des membres d'une communauté marchande dans une petite ville indienne, *Cahiers des Sciences humaines*, vol. 29, n° 2-3, 443-463.
- Dupont V. (1991b), Les mobiles du travail. Itinéraires de travailleurs de la petite industrie textile en Inde de l'Ouest, in *Travailler en Inde*, Purusartha, n° 14, Paris, EHESS, 69-94.
- Dupont V. (1992), Impact of in migration on industrial development : case study of Jetpur in Gujarat, *Economic and Political Weekly*, vol. XXVII, n° 45, 7 novembre, 2423-2436.
- Dupont V., Lelièvre E. (1993), De la navette à la migration en ville. Stratégies de mobilité dans l'Inde de l'Ouest, *Cahiers des Sciences humaines*, vol. 29, n° 2-3, 465-483.
- Haan A. de (1992), « Town and village : 100 years of circular migration to Calcutta », Communication à la XII^e Conférence européenne sur les Etudes modernes sur l'Asie du Sud, Berlin, 23-26 septembre.
- Heuze G. (1987), Travail et travailleurs en Inde, Nantes, *Les Cahiers du LERSCO*, n° 10, Université de Nantes, 200 p.
- Jagga L., Grover S. (1993), Le village perdu. Les ouvriers de la construction à New Delhi, in G. Heuzé, L. R. Jagga et M. J. Zins (éd.), *Les conflits du travail en Inde et à Sri Lanka*, Paris, Karthala, coll. « Hommes et Sociétés », 211-250.
- Joshi V. (éd.) (1987), *Migrant labour and Related Issues*, New Delhi, Bombay, Calcutta, Oxford and IBH Publishing C°, 334 p.
- Landy F. (1993), Campagnes et villes de l'Inde : deux cultures antagonistes ?, *Cahiers des Sciences humaines*, vol. 29, n° 2-3, 313-332.
- Mitra A. (1969), Internal migration and urbanization in India 1961, in W. D. Boorie and Morang Cameron (eds), *Population Change : Asia and Oceania*, Canberra, Department of Demography, Australian National University, 607-614.
- Nations Unies (1986), *Population Growth and Policies in Mega-Cities*, Delhi, New York, United Nations, Dept. of Economic and Social Affairs, Population Policy Paper n° 7, 38 p.
- Racine J. (1990), *To migrate or to stay ? Mobility and retention of rural population in South Asia. A field survey of villagers' rationales in Mandya district*,

- Karnataka*, Institut français de Pondichéry, Pondy Papers in Social Sciences, n° 5, 34 p.
- Shah A. M. (1973), *The Household Dimension of the Family in India*, New Delhi, Orient Longman, 282 p.
- Simmons C. Yamin G. (1992), « Seasonality and labour recruitment in India industry in the 19th and early 20th centuries : case studies of the cotton mills and coal mines », Communication à la XII^e Conférence européenne sur les Etudes modernes sur l'Asie du Sud, Berlin, 23-26 septembre.
- Srinivas M. N., (1973), Forword in A. M. Shah, *The Household Dimension of the Family in India*, New Delhi, Orient Longman, VII-XI.
- Visaria P. (1990), « Internal migration in India : the emerging perspective and policy options », Communication à l'atelier sur Internal Migration in India : Perspective and Policy options, Ahmedabad, The Gujarat Institute of Area Planning, 8 septembre.
- Yadava K. N. S. (1992), *Rural Commutation and rural development*, Delhi, Shipa publications, 178 p.
- Zachariah K. D. (1984), *Anomaly of the Fertility Decline in Kerala*, World Bank Staff Working Paper, n° 709.