

**INTÉGRATION DE LA MOBILITÉ CIRCULAIRE  
DANS L'ANALYSE DE LA DYNAMIQUE URBAINE**  
**Réflexions et implications méthodologiques**  
**l'exemple de villes moyennes en Inde.**

Véronique DUPONT

**INTRODUCTION**

Nous proposons ici quelques réflexions sur la prise en compte de la mobilité spatiale circulaire dans l'étude de la dynamique urbaine, et ses implications méthodologiques. Plus précisément nous discuterons ce sujet dans le cas de villes moyennes et dans le contexte indien.

Notre questionnement sera basé essentiellement sur la recherche que nous menons actuellement en Inde sur la dynamique des villes secondaires et les processus migratoires. Ce projet privilégie une approche à partir des interactions entre mobilité spatiale des hommes et activités économiques, afin de mieux comprendre certains aspects spécifiques de la dynamique de villes moyennes indiennes, en relation avec leur milieu rural environnant. Il vise à s'interroger sur le rôle des marchés du travail des villes moyennes dans l'attraction et la fixation de la population, ainsi que sur les filières d'insertion professionnelle des immigrants.

Partant de la question de l'impact du marché de l'emploi urbain sur la mobilité du travail, nous développerons ici deux points : quelles formes de mobilité spatiale considérer, et quelles méthodes d'observation mettre en œuvre pour identifier et étudier ces différentes mobilités ?

Avant de proposer une illustration concrète à partir de l'étude de cas de deux villes industrielles dans l'Ouest de l'Inde, nous nous replacerons dans le débat plus général de l'importance et l'enjeu des déplacements temporaires dans le processus de l'urbanisation.

# 1. MIGRATION, CIRCULATION ET DYNAMIQUE URBAINE

## 1.1. *Prise en compte des déplacements temporaires*

Cette session des Journées Démographiques consacrée aux transformations des formes de mobilité des populations des pays en développement dans les années récentes propose comme projet de réflexion "la primauté des migrations de type temporaire sur les migrations définitives". Cette proposition devrait être considérée davantage comme une hypothèse à confronter aux faits réels que comme un postulat de départ. Le caractère "récent" de ce phénomène mériterait également d'être mis en question. S'agit-il effectivement d'une transformation récente des formes de mobilité, ou seulement d'une prise de conscience récente de la part des démographes et d'une réorientation de leur recherche dans le domaine de la mobilité spatiale des populations ?

Les déplacements temporaires ont été plus ou moins exclus du champ traditionnel des études démographiques sur la mobilité spatiale. Les démographes se sont surtout attaché à étudier les déplacements de population impliquant un transfert de résidence des intéressés, ce critère de changement du lieu de résidence étant à la base de la définition même de la migration (1). En revanche, les formes de mobilité spatiale que l'on peut désigner, suivant ZELINSKI (1971), par la "circulation", c'est à dire "une grande variété de déplacements, habituellement de courte durée, répétitifs ou cycliques par nature, mais qui ont tous en commun l'absence de toute intention déclarée d'un changement de résidence permanent ou durable", ont été négligées des démographes.

Les recensements en particulier ne fournissent pas de données sur ces types de déplacements temporaires ou journaliers, ils se limitent généralement à enregistrer les migrations par rapport au lieu de naissance, ou par rapport à un lieu de résidence antérieur. D'une manière plus générale, la plupart des formes de mobilité circulaire (quotidiennes, hebdomadaires, saisonnières etc.) échappent aux statistiques officielles de population.

La prise de conscience du caractère limitatif des concepts traditionnels forgés pour l'observation des migrations a suscité des propositions de nouveaux concepts.

Ainsi F. DUREAU (1987 et 1988) introduit la notion de "densité de résidence" en prônant, pour étudier la mobilité des populations afri-

---

(1) Voir par exemple la définition donnée dans le Dictionnaire Démographique multilingue : "on appelle migration, ou mouvement migratoire, 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".

caines, un système d'observation enregistrant la totalité des résidences des individus durant une période de temps donnée, sans fixer à priori de durée minimum pour chacune de ces résidences : la densité de chaque résidence, définie par la durée relative qu'elle occupe dans l'intervalle de temps d'observation (un an par exemple) serait alors utilisée pour exploiter de telles données.

Autre exemple, DOMENACH et PICOUET (1987) tentent de "dépasser le critère de changement de résidence pour aborder les flux migratoires contemporains sous leurs diverses formes". Ils introduisent le caractère de "réversibilité éventuelle de la migration" et essaient d'enrichir la notion d'espace de vie en la centrant sur la notion de "résidence-base" (résidence fixe, multirésidence ou aire d'action) : ceci leur permet de définir divers types de flux que le concept de changement de résidence ne permettait pas de saisir.

Les évolutions récentes (2) dans l'approche démographique des déplacements de population s'orientent vers une meilleure appréhension des diverses formes de la mobilité spatiale des populations, y compris la circulation. Mais ceci ne signifie pas pour autant que la mobilité circulaire soit un phénomène nouveau pour les populations des pays en développement.

Lors de la III<sup>e</sup> conférence sur les Populations d'Asie et du Pacifique, en 1982, MEI LING YOUNG (1984) soulignait que la circulation existait déjà à l'époque précoloniale et qu'avec la monétarisation des économies pendant l'époque coloniale elle est devenue, en particulier en tant que forme spécifique de la mobilité du travail, la forme la plus significative des mouvements de population. Mais, comme cet auteur le précise également, pour la zone Asie-Pacifique, c'est seulement à la fin des années soixante et dans les années soixante-dix, lorsque les chercheurs ont utilisé des techniques d'enquête spécifiques pour recueillir des données sur les migrations plus riches que celles issues des recensements, que la prévalence et l'importance de la mobilité circulaire ont été démontrées.

### ***1.2. La mobilité spatiale : instrument d'analyse de la dynamique urbaine***

La migration est reconnue et utilisée comme instrument d'analyse privilégié du processus d'urbanisation (3). Les migrations représentent non seulement une composante essentielle de la croissance urbaine, mais elles constituent également un révélateur de la dyna-

---

(2) L'objet de cette communication n'est pas de faire un panorama des évolutions récentes dans ce domaine, les deux exemples donnés ci-dessus ne prétendent aucunement à l'exhaustivité et se veulent seulement une illustration des tendances nouvelles.

(3) Voir par exemple : DUPONT (V) 1985 ; DUREAU (F) 1987 ; DUPONT (V) et DUREAU (F) 1988.

mique urbaine : les mouvements de population vers et hors des villes témoignent de la capacité des économies urbaines à attirer et à retenir les hommes. L'approche par la migration permet en outre de "recentrer l'observation sur les acteurs mêmes de la concentration de la population" (DUREAU, 1987).

Mais qu'en est-il de la prise en compte des formes de mobilité circulaire dans le processus d'urbanisation ? C'est également une nécessité à rappeler.

Ainsi les débats de la conférence internationale sur l'Urbanisation et les Problèmes de Population Urbaine (Octobre 1987, à Tianjin) ont fortement souligné le rôle clef tenu par les déplacements temporaires des campagnes vers les villes dans les schémas d'urbanisation et dans le processus de développement rural des pays en développement. La mobilité spatiale temporaire a été présentée comme une solution possible pour faire face aux problèmes de sur-urbanisation et d'aménagement urbain des grandes métropoles.

S'agissant de la dynamique des villes petites et moyennes - ce qui nous rapproche de notre propre sujet de recherche - la signification de la mobilité circulaire est aussi primordiale. Dans certains cas elle peut constituer un indicateur des performances de ces villes plus pertinent que les migrations entraînant une résidence urbaine durable.

Comme le montre RICHARDSON (1982), si l'on considère que de nombreuses fonctions des petites villes sont reliées à des services urbains tournés vers les zones rurales (promouvoir la productivité agricole et le commerce agricole, fournir des services à la population rurale, générer des emplois non agricoles pour cette population, servir de localisation à des agro-industries...), une croissance démographique rapide de la ville - signe d'une forte immigration - peut être au contraire un indice d'échec par rapport aux fonctions urbaines destinées à servir la population rurale.

En outre une croissance démographique rapide des villes provoquée par une forte émigration rurale peut être un symptôme d'une forte croissance démographique dans la population rurale et/ou d'un surplus de population rurale, et être presque indépendante des performances des petites villes elles-mêmes.

Si une petite ville remplit avec succès un de ses plus importants rôles par rapport aux populations rurales, à savoir générer des

opportunités d'emploi non agricole pour cette dernière, cette réussite se traduira beaucoup moins par une augmentation de l'immigration en ville et davantage sous forme de déplacements circulaires (quotidiens, hebdomadaires, saisonniers...). La mobilité circulaire vers les villes constitue ainsi un bon indicateur des liens villes-campagnes et du degré d'intégration de l'économie urbaine dans son interland rural.

### **1.3. Migrations, circulation et urbanisation dans le contexte indien**

En Inde, le processus d'urbanisation et les mouvements de population entre campagnes et villes s'inscrivent dans le contexte d'une croissance démographique rapide et l'existence d'un surplus de travail, dans l'agriculture mais aussi dans les villes. Pour certains auteurs, comme A. BOSE (1978), ces contraintes démographiques et économiques expliqueraient en grande partie le niveau relativement modéré de l'urbanisation dans ce pays (24 % de la population était urbaine en 1981), et ce malgré un niveau de développement industriel appréciable. Aussi l'Inde est-elle parfois qualifiée de pays "sous-urbanisé" et le taux de migration des campagnes vers les villes de relativement faible.

Ce contexte justifie l'attention particulière à porter aux formes circulaires de la mobilité pour appréhender la dynamique urbaine. Si, comme le fait remarquer J. RACINE (1988) dans une proposition de recherche intitulée "Migrer ou pas ? Changement rural, logiques de mobilité et logiques d'enracinement en Inde du Sud", "avec trop peu de terres pour tous et de lourdes densités de population rurale, l'Inde réussit à maintenir dans ces villages 75 % de ses citoyens", cela appelle nécessairement à s'interroger sur "les substituts à la migration définitive en ville (changer d'emploi tout en restant rural, migrer temporairement en laissant la famille au village, migrer par rotation...), des substituts qui expliquent que la mobilité ne soit pas nécessairement le moteur de l'exode rural".

Face à une croissance lente des plus petites villes indiennes, V. NATH (1986) propose aussi d'explorer le rôle éventuel joué par les déplacements journaliers de résidents ruraux venant travailler en ville. S'il s'avérait que la croissance de l'emploi non agricole dans les petites villes a été bien plus rapide que leur croissance démographique, du fait de la présence dans la population active occupant des emplois urbains d'une forte proportion de navetteurs en provenance des villages environnants, ceci démontrerait le potentiel de développement de ces petites villes, comme centres industriels et de services.

L'importance des formes circulaires de la mobilité et la nécessité de leur prise en compte dans les recherches sur les processus d'urbanisation paraissent donc établies. Nous avons également souligné la signification particulière de ces déplacements pour la dynamique des villes petites et moyennes, ainsi que leur portée dans le contexte démographique indien.

Avant d'aborder plus concrètement les implications méthodologiques dans le cadre de notre étude sur la dynamique des villes moyennes et les processus migratoires en Inde, une présentation plus précise du champ de l'étude et des questionnements spécifiques associés s'avère nécessaire.

## **2. LE CHAMP DE L'ÉTUDE**

### ***2.1. Les petites et moyennes villes en Inde***

En Inde, les trois quarts des habitants résident dans les campagnes et la proportion de population rurale restera très élevée à moyen terme. Ceci confère aux villes petites et moyennes un rôle privilégié dans le développement régional et national : il s'agit de promouvoir le développement de l'agriculture, sa modernisation et le passage à une économie industrielle. Dans un pays comme l'Inde, caractérisé, à la fois, par une scène urbaine dominée par les grandes métropoles, et par une population à prédominance rurale, le développement des villes secondaires constitue un enjeu non seulement pour les politiques d'aménagement du territoire en vue d'un rééquilibrage des armatures urbaines, mais aussi un enjeu pour le développement rural (BOSE, 1984). Cette double perspective est à la base des politiques de dispersion de l'industrialisation et de l'urbanisation en Inde.

### ***2.2. Ankleshwar et Jetpur : deux villes moyennes du Gujarat***

Ma recherche sur la dynamique des villes moyennes indiennes à travers l'analyse des interactions entre mobilité des hommes et activités économiques urbaines se base sur une étude comparative de deux villes, situées dans des contextes géo-économiques locaux différents tout en appartenant à un même état. Le choix s'est porté sur le Gujarat (Ouest de l'Inde) qui présente un cas d'état au niveau d'urbanisation élevé par rapport à la moyenne indienne (31 % de population urbaine en 1981 contre 24 % dans l'ensemble du pays) et qui est également un des états les plus industrialisés de l'Inde. Il s'agit donc d'une région pour laquelle les questions de développement urbain et industriel s'avèrent particulièrement pertinentes.

Le schéma d'urbanisation au Gujarat est dominé par une grande métropole, Ahmedabad, qui, avec ses 2,5 millions d'habitants en

1981 regroupait 24 % de la population urbaine de l'état. Si l'on prend en compte le fait que le sud du Gujarat est soumis aux effets d'attraction de Bombay, le système urbain de cet état peut fournir des exemples intéressants pour étudier la dynamique des villes moyennes face à la concurrence de grandes métropoles.

En outre, le Gujarat offre, pour une étude comparative de villes, une armature urbaine diversifiée. On peut y distinguer deux courants principaux d'urbanisation (METHA, 1985). Le premier, récent, est lié au développement des activités industrielles le long de l'axe routier Nord/Sud reliant Ahmedabad à Bombay. Le deuxième, d'origine ancienne, s'est développé dans le Saurashtra (Sud-Ouest), sur la base d'activités commerciales et industrielles. Il paraissait judicieux de choisir une ville dans chacun de ces deux principaux sous-systèmes urbains régionaux.

La sélection des deux villes s'est basée sur l'examen de quelques caractéristiques majeures de toutes les villes moyennes du Gujarat, en particulier à partir des données de recensement, que nous avons analysées en fonction des objectifs de notre étude. Par ville de taille moyenne nous entendons entre 20 000 et 100 000 habitants (classes III et II selon la classification du recensement indien).

Nous avons privilégié deux critères de sélection : un taux de croissance démographique rapide, signe d'une forte immigration, et la présence de fonctions industrielles importantes. Finalement deux villes se sont distinguées : Jetpur et Ankleshwar.

JETPUR est situé dans le district de Rajkot (Saurashtra) à 295 kilomètres d'Ahmedabad. L'économie de la ville est caractérisée par l'implantation de très nombreuses usines spécialisées dans la teinture et l'impression des saris de coton. Le développement de cette industrie remonte à environ une quarantaine d'années et il résulte de l'action d'entrepreneurs locaux.

La population de l'agglomération est passée de 31 186 habitants en 1961, à 41 943 en 1971 et 63 074 en 1981, évolution qui correspond à un taux d'accroissement décennal de 34,5 % pendant la première période intercensitaire, et 50,4 % pendant la seconde.

ANKLESHWAR est situé dans le district de Bharuch, à 203 kilomètres au sud d'Ahmedabad, sur l'axe routier Ahmedabad-Bombay. L'essor de cette ville a été impulsé par l'établissement récent d'un domaine industriel bénéficiant de nombreuses aides dans le cadre d'un programme gouvernemental de développement. Les activités

industrielles y sont aujourd'hui variées, touchant les secteurs de la chimie, de la mécanique, du textile, du papier etc.

La population de la ville s'est accrue très rapidement pendant la dernière décennie : 20 287 habitants en 1961, 26 220 en 1971 et 40 960 en 1981, ce qui correspond, respectivement, à un taux d'accroissement décennal de 29,2 % puis de 56,2 %.

Ces deux villes apparaissent donc comme des centres à dominante industrielle, mais présentant néanmoins des situations contrastées. A Jetpur, on est en face d'une industrie traditionnelle, issue d'une dynamique locale, sans impulsion extérieure particulière. A Ankleshwar, en revanche, les industries implantées sont plus diversifiées et d'un type plus moderne, et surtout leur développement résulte entièrement d'une action volontariste de l'Etat du Gujarat, visant à faire de ce centre urbain un pôle de croissance dans un district considéré initialement comme sous-développé.

Quant à la croissance démographique de ces deux villes, sa rapidité pendant la décennie 1971-1981 témoigne d'une immigration importante.

Le choix de ces deux villes permettra une comparaison prometteuse entre deux types de développement industriel urbain et leurs effets spécifiques sur le marché de l'emploi et sur les migrations de travail : le premier endogène, résultant de l'action d'entrepreneurs locaux sans aide extérieure particulière, et le second impulsé de l'extérieur, prototype d'une ville érigée en pôle de croissance économique dans le cadre d'un programme gouvernemental de développement. L'étude de ces deux cas de centres industriels peut être riche d'enseignements quant aux effets à attendre des politiques de décentralisation et de dispersion du développement urbain et industriel.

### **3. IDENTIFICATION DES TYPES DE MOBILITÉ SPATIALE**

Dans le cas des deux villes sélectionnées pour notre étude, afin d'apprécier l'effet d'attraction de leur marché du travail industriel sur les populations environnantes et plus lointaines, quels types de mobilité spatiale faut-il considérer ? L'on se doit de répondre à cette question avant d'entreprendre toute enquête de plus ou moins grande envergure sur la mobilité géographique et les activités économiques dans ces villes. Mais comment identifier les principales formes de mobilité à l'oeuvre dans un contexte local particulier ?

Un premier travail consiste en l'analyse des données secondaires, données de recensement et autres statistiques officielles de popula-

tion. Mais nous avons déjà mentionné leur principale limite : généralement elles ne procurent pas d'information sur les formes les plus temporaires de la mobilité.

Une phase d'observation qualitative à un niveau micro, sous forme d'entretiens à mener dans les villes mêmes d'étude, auprès de personnalités locales, officiels, industriels, travailleurs... s'avère indispensable. Le rôle essentiel des études micro appropriées comme préalable à des enquêtes migrations à plus grande échelle a déjà été montré (HUGO, 1984) : elles permettent d'améliorer la conception et l'exécution de ces enquêtes en fournissant une connaissance de base du terrain d'étude et en permettant d'identifier les phénomènes et de clarifier les variables pour lesquelles des informations devront être collectées.

A Ankleshwar et à Jetpur, la première phase d'observation qualitative que nous avons menée, d'une semaine dans chaque ville, s'est avérée très riche en informations collectées et tout à fait décisive pour la conception des phases d'observation suivantes.

A Ankleshwar, les entretiens avec les responsables de l'Association Industrielle et du "Gujarat Industrial Development Corporation" (G.I.D.C.) - l'organisme gouvernemental chargé de l'établissement du domaine industriel -, nous ont en premier lieu fourni un éclairage précieux sur les objectifs à l'origine de ce projet de développement, élément indispensable pour en évaluer les performances.

L'établissement dans les années soixante-dix d'un domaine industriel à Ankleshwar, dans une région identifiée comme sous-développée, s'intégrait dans une politique gouvernementale visant une meilleure répartition des pôles industriels dans l'Etat du Gujarat. La politique industrielle de cet Etat suivait elle-même des directives nationales en matière d'aménagement du territoire, de dispersion de l'industrialisation et de rééquilibrage inter-régional.

Au niveau local, l'objectif poursuivi à Ankleshwar était de réduire la pression sur les terres agricoles en procurant de nouvelles sources de revenu non agricole à proximité des zones rurales, mais sans déraciner les habitants de leurs villages. Afin d'éviter des problèmes de logement et l'émergence de bidonvilles dans la ville d'Ankleshwar, les opportunités d'emploi offertes devaient permettre aux travailleurs de maintenir leur résidence rurale.

Dans les années 1982-83, un schéma de développement intégré a été initié par le gouvernement du Gujarat, dans le but d'établir des liens entre les besoins de main d'oeuvre des industries et les besoins

d'emplois non agricoles dans les zones rurales. Le souci d'éviter des migrations de travailleurs des villages vers la zone industrielle urbaine y était clairement affiché, et deux mesures spécifiques furent prévues à cet effet : procurer des logements aux travailleurs industriels dans leur propre village avec l'aide des industriels et du gouvernement, et 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.

Selon les estimations de l'Association Industrielle d'Ankleshwar, la proportion des travailleurs effectuant la navette s'élèverait à 40 % de la population employée dans le domaine industriel, et à 80 % parmi les seuls ouvriers industriels. Ces chiffres ne sont basés sur aucune enquête ou dénombrement systématique et relèvent plutôt de l'évaluation plus ou moins subjective des industriels, leur marge d'erreur pourrait donc être considérable. Il n'en demeure pas moins que le phénomène de navette est hautement significatif pour le domaine industriel d'Ankleshwar, et demande à être pris en compte pour apprécier l'effet d'attraction du marché urbain industriel sur les populations environnantes et voir dans quelle mesure les objectifs initiaux de ce projet de développement ont été atteints.

À Jetpur, les industriels que nous avons interviewés ont également mis en avant l'importance des navetteurs en provenance des villages environnants dans le recrutement de la main-d'œuvre ouvrière des industries d'impression de saris : de 50 à 75 % selon leurs différentes estimations - qui appellent les mêmes réserves que dans le cas d'Ankleshwar. L'attraction du marché industriel du travail de Jetpur se traduit donc aussi par une circulation journalière des travailleurs, dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres.

Un autre phénomène récent et d'extension encore limitée, mais significatif du système de recrutement de la main-d'œuvre industrielle, nous a été également révélé lors de notre première phase d'entretiens. Depuis le début des années quatre-vingt, certains industriels font appel, par l'intermédiaire d'agents recruteurs, à des travailleurs migrants en provenance d'états extérieurs au Gujarat, principalement du Rajasthan (état limitrophe situé au nord du Gujarat), de l'Uttar Pradesh et du Bihar (deux états densément peuplés en Inde du nord). Ces travailleurs immigrés, masculins, viennent à Jetpur sans leur famille, souvent en groupe d'un même village ou d'une même région. Leur séjour à Jetpur dépend directement de la durée de leur contrat de travail, par nature temporaire. Ils sont

logés dans les bâtiments mêmes de l'usine ou dans son enceinte, et ne sont, de ce fait, pas du tout intégrés à la population de la ville. Ils retournent périodiquement dans leur village d'origine, pour des périodes d'un à plusieurs mois. Cette population de migrants temporaires, vivant en dehors du système résidentiel urbain commun, risque d'être assez délicate à appréhender.

Au terme de cette première phase d'observation qualitative dans les deux villes d'étude, trois formes de mobilité spatiale se distinguent, en ce qui concerne les mouvements d'arrivée en ville, et plus particulièrement pour les déplacements de travail :

- l'immigration qui se traduit par un transfert durable ou permanent de résidence en ville ;
- l'immigration temporaire qui n'entraîne pas d'installation durable en ville (comme celle des travailleurs sous contrat temporaire qui logent dans l'usine même) ;
- la navette, ou les déplacements quotidiens des travailleurs résidant dans les localités avoisinantes.

Il convient maintenant de déterminer les méthodes d'observation à mettre en œuvre pour pouvoir saisir correctement ces différentes formes de mobilité.

#### **4. QUEL SYSTÈME D'OBSERVATION APPROPRIÉ ?**

##### **4.1. Schéma général**

Afin de mieux appréhender les différentes composantes des processus étudiés, le système d'investigation proposé combine plusieurs niveaux d'observation (la ville dans son environnement régional, l'établissement-unité de production économique, le ménage), ainsi que plusieurs types d'enquêtes, qualitatives et quantitatives.

Concernant les opérations de terrain prévues dans chaque ville, trois phases sont envisagées.

La première phase, déjà évoquée précédemment, consiste en une observation qualitative, au moyen d'un petit nombre d'entretiens visant à une meilleure connaissance du terrain, à mieux cerner certains concepts essentiels pour l'étude (comme la mobilité spatiale et l'activité économique) et mieux définir les questions pertinentes à poser lors des enquêtes ultérieures.

La deuxième phase comprend des enquêtes quantitatives sur la mobilité spatiale et l'activité économique, à l'aide de questionnaires relativement courts.

La troisième phase est de nature qualitative et situe l'observation au niveau micro-social, en la recentrant sur les agents économiques eux-mêmes. Elle est basée sur des entretiens approfondis auprès d'un sous-échantillon d'entrepreneurs et de travailleurs (migrants et navetteurs), et vise à reconstituer les biographies migratoires et professionnelles.

On s'interrogera ici sur la conception des enquêtes quantitatives sur la mobilité spatiale et les activités économiques dans les villes étudiées. Trois types de questions seront abordées : le choix de l'unité d'observation, la délimitation spatiale du champ d'observation, la méthode d'échantillonnage.

### **L'unité d'observation**

Deux options étaient envisageables pour l'enquête mobilité géographique/activité : conduire les investigations sur les lieux de résidence ou sur les lieux de travail.

En retenant le lieu de résidence, on s'oriente vers une enquête auprès des ménages et l'on centre l'observation sur l'unité familiale de reproduction. On peut alors interroger tous les membres du ménage, quels que soient leur âge, sexe ou activité, et avoir ainsi un panorama très complet des diverses situations au regard de l'immigration en ville et de l'activité (ou non-activité). Ceci permet aussi de prendre en compte la dimension collective dans les choix de résidence et d'activité. Mais, si l'on ne retient que les ménages ayant établi leur résidence en ville, on ne peut pas appréhender les navetteurs. Risquent également d'échapper à l'observation les travailleurs migrants temporaires en marge du système résidentiel urbain.

En retenant le lieu de travail, on peut concevoir une enquête auprès des établissements de la ville, qui privilégie l'observation de l'unité économique de production et des agents en activité, et ce quels que soient leur lieu de résidence (en ville ou à l'extérieur) et le statut de cette résidence (permanente/durable, temporaire). En revanche, même si l'on s'en tient à l'observation de la population active, la fraction de la population qui n'est rattachée à aucun établissement, en particulier les immigrés résidant en ville mais qui n'ont pas réussi leur insertion professionnelle dans l'économie urbaine, ne sera pas saisie.

Chacune des deux options pour le choix de l'unité d'observation présente ses propres avantages mais aussi ses propres limites : nous avons donc retenu un système d'investigation associant les deux,

c'est-à-dire comprenant une enquête auprès des ménages et une enquête auprès des établissements économiques. Quant aux problèmes de délimitation spatiale du champ d'observation et de la méthode d'échantillonnage, ils seront traités dans le cadre spécifique de chacune des enquêtes.

#### **4.2. L'enquête migration/activité auprès des ménages**

L'objet de l'enquête migration/activité auprès des ménages est de fournir une description de la population selon ses caractéristiques démographiques, socio-culturelles et économiques, ainsi que des informations sur l'immigration. Ces données permettront en particulier une évaluation du poids relatif des immigrants dans la population active des villes selon le secteur d'activité économique et la catégorie d'emploi.

Cette enquête aidera ainsi à mieux apprécier les effets d'attraction des différentes fonctions urbaines et marchés du travail des villes moyennes étudiées.

#### **Délimitation spatiale du champ de l'enquête**

Quelle délimitation spatiale du champ de l'enquête convient-il d'adopter afin de n'exclure aucun des types de mobilité géographique identifiés comme pertinents dans le contexte des deux villes retenues ?

Une première évidence : il faut pouvoir prendre en compte les zones d'extension les plus récentes de l'agglomération urbaine, dans lesquelles la proportion d'immigrés de fraîche date risque d'être très élevée. Ceci implique de ne pas cantonner le champ de l'observation à l'intérieur d'un périmètre urbain défini uniquement par un découpage administratif, mais de suivre les limites physiques de l'agglomération, de manière à inclure toutes les zones d'habitat périphériques.

Il est également nécessaire d'inclure toutes les zones industrielles dans le champ de l'enquête ménage, ceci afin de pouvoir appréhender les travailleurs migrants temporaires vivant dans l'enceinte même des usines. De ce point de vue les limites officielles de la ville se révèlent à nouveau trop restrictives, une grande partie des industries se situant en dehors du territoire même de la municipalité urbaine.

L'application de ces critères de délimitation - limites physiques de l'agglomération urbaine, inclusion des zones industrielles - conduit, dans le cas de Jetpur, à englober dans la zone urbaine d'enquête toute une localité adjacente, Navagadh. Cette agglomération de

18 000 habitants (4), qui est juste contiguë à Jetpur sans discontinuité physique des zones d'habitat, est en outre intégrée dans le même système économique que Jetpur, du fait de l'implantation de très nombreuses usines d'impression de saris sur son territoire. Elle s'avère comme partie intégrante de l'agglomération urbaine, et ne peut être ignorée dans l'analyse de la dynamique démographique et économique de Jetpur.

Enfin, au delà de la zone urbaine, le champ d'observation doit englober les villages environnants, dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres, de manière à pouvoir appréhender les navetteurs résidant dans les campagnes mais travaillant en ville.

### **Méthode d'échantillonnage**

La population de référence de l'enquête est la population résidente de l'agglomération urbaine étudiée, ainsi que la population résidente des villages environnants. L'enquête doit s'effectuer au lieu de résidence habituel des habitants, l'unité d'observation en est le ménage défini par "un groupe de personnes vivant normalement ensemble et prenant leur repas d'une cuisine commune".

On considérera également que toute équipe de travailleurs rattachée à un même contremaître, ayant l'usine comme lieu de résidence, et prenant leur repas d'une même cuisine, constitue un ménage. Ces travailleurs migrants, bien que sans intention d'installation durable dans la localité où ils travaillent, pour des contrats temporaires mais de durée généralement supérieure à six mois, doivent être inclus dans la population résidente de l'agglomération et être enquêtés à leur lieu de résidence, l'usine.

La taille des deux villes étudiées, de 50 000 à 100 000 habitants à l'heure actuelle, impose le recours à une enquête par sondage. Se pose alors le problème d'une base de sondage pour tirer un échantillon de ménages.

Les listes de ménages éventuellement disponibles, comme les listes électorales établies par les municipalités, ne répondent pas aux exigences d'exhaustivité et de mise à jour. Les immigrants les plus récents en particulier risquent de ne pas être enregistrés, de même les travailleurs migrants temporaires logeant dans les usines.

Pour mener l'enquête ménage dans l'agglomération de Jetpur, nous avons eu recours à un plan de la ville permettant de diviser l'ensemble de son territoire en blocs d'enquête. Afin d'assurer une

---

(4) Selon les estimations de la mairie de Navagadh.

dispersion maximale de l'échantillon de ménage dans la ville, garantie de représentativité de la population urbaine en matière de composition socio-culturelle et professionnelle et d'origine géographique, nous avons décidé de couvrir tous les blocs, sans laisser à l'écart aucune zone de l'agglomération. Le plan de la ville a été utilisé comme cartographie de base, pour tirer un échantillon de 10 % des ménages dans chaque bloc, à partir d'un comptage direct des ménages sur le terrain.

Pour inclure dans le champ de l'enquête les zones d'extension les plus récentes de la ville ou certaines zones industrielles périphériques qui pourraient ne pas figurer sur le plan établi à une date antérieure à l'enquête, une vérification minutieuse sur le terrain de toutes les zones urbaines limitrophes a dû être effectuée, en complétant le plan par l'adjonction de nouveaux blocs d'enquête.

Afin de ne pas omettre les travailleurs migrants logeant dans les usines lors du comptage des ménages et du tirage de l'échantillon, toutes les usines ont fait l'objet d'une vérification systématique.

Cette procédure d'enquête par sondage a été appliquée pour l'agglomération urbaine de Jetpur, avec des résultats très satisfaisants. La même méthode a été suivie pour la localité adjacente de Navagadh, à la seule différence que l'absence de plan adéquat nous a demandé un travail préalable de cartographie, de manière à diviser le territoire en blocs d'enquête opérationnels.

Dans le cas des travailleurs migrants vivant dans les usines mêmes, étant donné que la procédure d'échantillonnage imposait de vérifier dans toutes les usines la présence éventuelle d'occupants, nous en avons profité pour conduire, en plus de l'enquête par sondage, un dénombrement exhaustif de tous les travailleurs vivant en usine. Il n'existe aucune information disponible sur ces travailleurs migrants en provenance d'autres états, or cette sous-population nous paraît particulièrement révélatrice pour une étude sur la mobilité et l'activité économique.

S'agissant de l'enquête ménage dans les villages environnants, la première question à traiter est celle de la sélection d'un échantillon de villages. La méthode d'échantillonnage la plus rigoureuse serait d'établir la liste de tous les villages situés dans un rayon de 20 kilomètres autour de la ville, de classer les villages en strates en fonction de leur distance à la ville, et d'effectuer un tirage aléatoire simple de villages dans chaque strate.

Mais, compte tenu de nos contraintes de calendrier et de la place relative de ce volet d'enquête dans l'ensemble du dispositif d'investigation à mettre en oeuvre, nous avons dû limiter nos ambitions concernant l'enquête ménage dans les villages et opter pour une opération moins longue.

Dans le cas des enquêtes effectuées pour Jetpur, les villages sélectionnés ne sont pas le résultat d'une procédure de tirage aléatoire. Nous avons au contraire délibérément choisi 5 villages situés dans un rayon de 10 kilomètres autour de Jetpur, et connus pour envoyer d'importants contingents de navetteurs dans les industries de la ville.

Dans chaque village sélectionné nous avons ensuite appliqué une procédure d'échantillonnage des ménages similaire à celle suivie en zone urbaine : division du village en blocs d'enquête, comptage des ménages et tirage d'un échantillon de 10 % dans chaque bloc.

On ne peut pas attendre de l'enquête mobilité/activité conduite dans ces villages qu'elle nous fournisse une image représentative des effets d'attraction du marché du travail industriel de Jetpur sur les populations de l'ensemble de l'hinterland. En revanche cette enquête peut apporter une illustration de l'influence de l'économie urbaine sur les villages les plus proches, et montrer à travers quelques exemples dans quelle mesure les populations rurales sont dépendantes des opportunités d'emplois offertes par le marché du travail urbain.

#### ***4.3. L'enquête auprès des établissements industriels***

L'enquête auprès des établissements n'entend pas couvrir l'ensemble des activités économiques de chaque ville ; un panorama de celles-ci nous étant fourni par l'enquête ménage, nous comptons ensuite cibler l'observation sur le secteur économique dominant : le secteur industriel. Plus précisément l'enquête établissement concernera les usines de teinture et d'impression de saris à Jetpur et les établissements du domaine industriel à Ankleshwar. Elle visera principalement à collecter des informations sur :

- la capacité d'emploi du secteur industriel et son évolution sur les années récentes ;
- la répartition des différentes catégories d'emplois industriels (selon le niveau de qualification, la nature permanente ou casuelle de l'emploi...) ;
- l'importance des navetteurs dans la population active industrielle par rapport aux travailleurs résidant en ville même ;
- la répartition des travailleurs et entrepreneurs selon leur origine géographique : locale, régionale ou extra-régionale.

L'aire spatiale d'observation de l'enquête des établissements industriels doit également, comme dans l'enquête ménage, dépasser les limites administratives de la ville pour inclure toutes les zones industrielles, y compris celles situées en marge de la ville même - le domaine industriel à Ankleshwar - ou sur le territoire de localités adjacentes - comme à Jetpur.

Nous pensons tirer un échantillon d'une centaine d'établissements industriels dans chaque ville, à partir des listes établies par les associations industrielles, très influentes et regroupant la plupart des industriels, tant à Ankleshwar qu'à Jetpur. L'échantillon devra être stratifié selon la taille de l'établissement et, dans le cas d'Ankleshwar, selon la branche d'industrie.

Passer par l'intermédiaire des associations industrielles locales et obtenir leur appui actif pour la mise en œuvre de l'enquête établissement nous semble tout à fait indispensable pour gagner la confiance des industriels et collecter des données fiables sur l'emploi.

#### ***4.4. Les entretiens biographiques approfondis***

Le sous-échantillon d'individus qui seront soumis à des entretiens biographiques approfondis sera tiré à partir du fichier de l'enquête ménage. L'observation sera recentrée sur les agents économiques travaillant dans le secteur industriel dominant de chaque ville. Mais le sous-échantillon devra représenter les différents groupes professionnels de ce secteur, ainsi que les différentes situations quant à l'origine géographique et la résidence actuelle (citadins natifs, immigrés d'origine locale ou régionale, travailleurs migrants en provenance d'autres états, navetteurs vivant dans les villages environnants).

Les entretiens porteront sur les cheminements migratoires et professionnels, les raisons de la migration et le choix de la ville, ou de la non-migration et de la préférence pour une résidence rurale dans le cas des navetteurs, l'insertion en ville, les liens maintenus avec le lieu d'origine, les projets...

Cette observation de type plus anthropologique nous permettra de mieux comprendre la logique des différentes mobilités spatiales et du travail, de voir dans quelle mesure elles répondent à des effets d'attraction de l'économie urbaine et peuvent en retour dynamiser le développement de la ville.

#### ***4.5. Principale limite du système d'investigation proposé et opérations complémentaires***

Notre programme de recherche étant en cours de réalisation, avec une grande part des opérations de collecte restant à effectuer, il est

encore trop tôt pour faire un bilan complet du système d'investigation proposé (5).

Une limite notable apparaît toutefois dès à présent : s'agissant de l'observation de la mobilité spatiale, les méthodes d'enquête présentées permettent d'appréhender les mouvements d'arrivée en ville, mais ne nous fournissent pas d'information sur les mouvements de départ.

Précisons néanmoins que le questionnaire de l'enquête ménage comporte aussi un volet sur l'émigration à partir du ménage, au cours des cinq dernières années. Cette période a été choisie de manière à apprécier l'impact éventuel de la sécheresse qui a sévi au Gujarat pendant les quatre dernières années, et a gravement affecté l'économie régionale, y compris le secteur industriel. L'information collectée reste partielle dans la mesure où les départs de ménages entiers ne peuvent être enregistrés.

Afin d'évaluer le degré de fixation de la population en ville et de procurer des informations plus complètes sur l'émigration à partir de deux villes, une opération complémentaire serait à envisager ultérieurement. Il s'agirait d'une enquête dans le prolongement de l'enquête ménage et constituant un passage renouvelé après un intervalle de quelques années.

## **5. CONCLUSION : ENSEIGNEMENTS MÉTHODOLOGIQUES**

Quels enseignements méthodologiques peut-on retenir de l'expérience en cours présentée ici pour des recherches sur les processus de mobilité spatiale liés à la dynamique urbaine ?

Pour apprécier les effets d'attraction du marché du travail d'une ville, en particulier de taille moyenne, il s'avère nécessaire de prendre en considération non seulement les travailleurs immigrés résidant en ville, mais également les navetteurs qui ont maintenu leur résidence rurale. En conséquence l'aire d'observation ne peut être limitée à la ville, mais doit aussi inclure les villages environnants.

Par ailleurs, afin de ne pas omettre certaines formes de migrations de travail temporaires, qui peuvent se traduire par des solutions de logement transitoires en marge du système d'habitat commun, comme le logement dans l'enceinte même de l'usine, il convient de considérer toutes les zones industrielles comme des zones "rés-

---

(5) Selon les estimations de la mairie de Navagadh.

dentielles" potentielles, et d'inclure les usines mêmes dans le champ d'une enquête ménage à effectuer sur les lieux de résidence.

S'agissant de la méthode d'échantillonnage d'une enquête migration-activité en zone urbaine, une approche spatiale assurant une dispersion maximale de l'échantillon est à préconiser. La méthode que nous avons adoptée, un tirage de 10 % de ménages à partir d'un comptage direct sur le terrain et en couvrant la totalité de la zone urbaine, répond parfaitement à cette exigence de dispersion, mais elle nécessite un travail important de cartographie et s'avère une procédure assez longue. De ce fait elle paraît difficilement applicable au delà d'une certaine taille de ville (100 000 habitants ?). Pour les villes plus grandes, un sondage à plusieurs degrés avec un premier tirage d'îlots semble une solution plus opérationnelle.

Enfin, dans le cadre d'une étude sur les interactions entre mobilité spatiale et activité économique, une combinaison d'enquête ménage au lieu de résidence et d'enquête établissement au lieu de travail constitue un système d'investigation mieux à même d'appréhender la diversité des formes de mobilité du travail et de saisir les différentes facettes des processus à l'œuvre.

## BIBLIOGRAPHIE

BOSE A. (1978) - **India's urbanization 1901-2001**, 2<sup>e</sup> ed. New-Delhi, Tata Mc Graw Hill, XII - 567 p.

BOSE A. (1984) - "**The role of medium size cities in the urbanization process**", In *Third Asian and Pacific Population conference* (Colombo, Sept. 1982), Selected Papers ; Asian Population Studies Series N° 58 ; Economic and Social Commission for Asia and Pacific, Bangkok, Thailand - United Nations, New-York : 178-186.

DOMENACH H., PICOUET M. (1987) - **Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration**, *Population*, n° 3 : 469-484.

DUPONT V. (1985) - **Dynamique des villes secondaires et processus migratoires en Afrique de l'Ouest. Le cas des trois centres urbains en région de plantation au Togo : Atakpamé, Kpalimé et Badou**, ORSTOM, Collection Etudes et Thèses, Paris, 437 p.

DUPONT V., DUREAU F. (1988) - **Renouveler l'approche de la dynamique urbaine par l'analyse des migrations ? Essai méthodologique à partir d'expérience en Afrique de l'Ouest**, *Pratiques Urbaines* n° 4, Inter Urba Tiers Monde, CNRS-ORSTOM, CEGET, Bordeaux, 135 p.

DUREAU F. (1987) - **Migration et urbanisation. Le cas de la Côte-d'Ivoire**, ORSTOM, Collection Etudes et Thèses, Paris, 654 p.

HUGO G. (1984) - "**Micro approaches to the study of population movement : an Indonesian case study**", Communication au séminaire de

l'UIESP sur *The micro approaches to demographic research*, Canberra, Australia, 3-7 sept. 1984, 27 p. multigr.

METHA S.S. (1985) - **Trends of urbanization in Gujarat**, In *Gujarat Economic Association, Conference Papers*, Vallabh Vidyanagar, February 3-4, 1985, Editors : D.T. Lakdawala, B.B. Patel, Ahmedabad : 35-53.

NATH V. (1986) - **Urbanization in India. Review and prospects**, *Economic and Political Weekly*, Vol. XXI, n° 8, February 22, 1986 : 339-352.

RACINE J., MAHADEV P.D., NAGARAJ K. (1988) - **Migrer ou pas ? Changement rural, logiques de mobilité et logiques d'enracinement en Inde du Sud**. Projet de recherche, CNRS, CEGET, 14 p. multigr.

RICHARDSON H. (1982) - **Policies for strengthening small cities in developing counties**, In *Small cities and national development*, edited by Om Prakash Mathur, United Nations Center for Regional Development, Nagoya, Japan : 327-354.

YOUNG M.L. (1984) - "**Circular mobility and its policy**", In *Third Asian and Pacific Population Conference* (Colombo, sept. 1982), Selected Papers, Asian Population Studies Series n° 58, Economic and Social Commission for Asia and Pacific, Bangkok, Thailand - United Nations, New-York : 224-237.

ZELINSKI W. (1971) - "**The hypothesis of the mobility transition**", *Geographical Review*, 61 (2) : 219-219.