



**HAL**  
open science

## Villes et mobilités au Nord et au Sud : la construction d'une problématique commune

Jean-Pierre Levy, Françoise Dureau

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Levy, Françoise Dureau. Villes et mobilités au Nord et au Sud : la construction d'une problématique commune. *Autrepart - Revue de sciences sociales au Sud*, 2007, 41, pp.135-148. 10.3917/autr.041.0135 . hal-01070119

**HAL Id: hal-01070119**

**<https://hal-univ-paris8.archives-ouvertes.fr/hal-01070119>**

Submitted on 24 Jan 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## VILLES ET MOBILITÉS AU NORD ET AU SUD : LA CONSTRUCTION D'UNE PROBLÉMATIQUE COMMUNE

Françoise Dureau, Jean-Pierre Lévy

Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.) | « Autrepart »

2007/1 n° 41 | pages 135 à 148

ISSN 1278-3986

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<http://www.cairn.info/revue-autrepart-2007-1-page-135.htm>  
-----

Pour citer cet article :

-----  
Françoise Dureau, Jean-Pierre Lévy, « Villes et mobilités au Nord et au Sud : la construction d'une problématique commune », *Autrepart* 2007/1 (n° 41), p. 135-148.  
DOI 10.3917/autr.041.0135  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.).

© Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.). Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

## **Villes et mobilités au Nord et au Sud : la construction d'une problématique commune**

*Françoise Dureau\* et Jean-Pierre Lévy\*\**

La recherche urbaine internationale a connu de profondes transformations au cours des trois dernières décennies. D'un côté, la complexification de l'urbanisation explique que la plupart des travaux sur la ville concerne aujourd'hui des processus particuliers, au détriment d'une approche globale et de recherches de modèles généraux qui prévalaient dans les années antérieures. D'un autre côté, la généralisation de la précarité dans les sociétés urbaines a éloigné une partie de la communauté scientifique des études sur la ville pour l'orienter vers des travaux centrés sur le travail ou la pauvreté. Ce constat ne signifie pas pour autant une interruption de la production de la recherche urbaine internationale, bien au contraire. Au Nord, on relève un regain d'intérêt récent pour ces travaux de la part d'une « demande sociale » inquiète des traductions spatiales de la crise sociale que traversent les sociétés occidentales. Au Sud, où « la crise urbaine » est un concept vivant, la ville est toujours restée une dimension importante des travaux en sciences sociales : le rôle de premier plan dans le développement économique de ces pays désormais assigné aux villes par les organisations internationales leur donne actuellement un intérêt particulier. Plus encore, sous l'impulsion de démarches institutionnelles et de l'évolution des contextes métropolitains, les problématiques développées sur chacun des contextes ont eu tendance à se rapprocher.

En nous appuyant sur l'exemple de la construction d'une réflexion commune sur la ville et la mobilité, nous voudrions par cet article témoigner d'une expérience de mise en place, scientifique et institutionnelle, propre à ce mouvement de rapprochement. Chercheurs engagés sur des terrains distincts, en France et en Amérique latine, avec des bagages disciplinaires également différents, nous souhaitons contribuer au débat en posant la question des conditions de la construction d'une

---

\* Professeur à l'Université de Poitiers, UMR MIGRINTER, 99 av. du Recteur Pineau, 86000 Poitiers – f.dureau@gmail.com.

\*\* Directeur de recherche au CNRS, CRH-UMR LOUEST, 59 rue de Richelieu, 75002 Paris – jean-pierre.levy@paris-valdeseine.archi.fr.

pensée commune des réalités urbaines s'appuyant sur des savoir-faire et des connaissances construits, avec une même légitimité, ici et là-bas.

## Un rapprochement institutionnel et problématique

Avant d'aller plus en avant dans l'exposé de ce rapprochement, un rapide rappel des évolutions les plus marquantes du contexte institutionnel de la recherche urbaine française sur les villes du Sud<sup>1</sup> s'impose.

### *Un contexte institutionnel instable*

Ce n'est qu'au milieu des années soixante-dix que la ville commence à être perçue comme un champ de recherche spécifique et légitime<sup>2</sup>, vingt ans après l'ouvrage fondateur de Balandier [1955]. Il faudra néanmoins attendre la fin des années soixante-dix pour que se mette en place en France un ensemble de mesures concernant la recherche sur ces villes, qui aboutira à la construction d'un dispositif incitatif important au milieu des années quatre-vingt. L'Orstom crée en 1984 le Département « Urbanisation et socio-systèmes urbains », et en 1985 le CNRS crée une section transversale « Architecture, Urbanistique, Société ». Les deux établissements fondent en 1984 l'unité mixte « Interurba Tiers-Monde » dans un objectif de décloisonnement de la recherche urbaine sur les PED.

Durant la période 1984-1986, on assiste à la montée en régime progressive de ces mesures dans un souci constant de mise en relation des chercheurs et des praticiens de l'aménagement urbain, autour d'un nombre limité de thèmes (habitat, foncier, secteur informel, services urbains, gestion urbaine). Mais, à partir de 1986, les crédits consacrés à la recherche urbaine dans les PED diminuent sensiblement. Le dispositif mis en place est brutalement démantelé, au moment où les recherches impulsées au cours de la période précédente aboutissent et sont diffusées. Malgré la création du PIR-Villes en 1992 (qui disparaîtra en 1996) à l'initiative du CNRS et de six autres institutions, malgré une volonté de faire connaître la recherche étrangère en France et la recherche française à l'étranger, la recherche urbaine sur les PED « ne retrouvera jamais la place qu'elle s'était taillée au début des années quatre-vingt » [1993, p. 20].

Les initiatives les plus récentes de financement de la recherche urbaine en France ne contredisent pas ce constat pessimiste. Au-delà des appels d'offre ponctuels, et très *franco-centrés*, du Ministère de l'Équipement via le Plan Urbanisme Construction et Architecture (PUCA), les programmes sur la ville se réduisent au lancement d'une ACI Ville en 1999 (qui prend fin en 2002), relayée en 2003 par un

1. Ce rappel s'appuie sur une série des documents ayant fait le point sur la recherche urbaine française dans les pays du Sud, auquel le lecteur pourra se référer pour plus de détails : Coing *et alii* [1979], Haeringer [1983], ARU [1985], *Villes et citadins du tiers monde* [1988 et 1989], *Pratiques urbaines* [1993], Durand-Lasserre [2002].

2. Un groupe de réflexion rassemblant les chercheurs intéressés par le fait urbain se met en place en 1976 à l'Orstom et propose la création d'un laboratoire d'écologie urbaine. Pour la première fois, en 1977, le rapport d'activité de l'Orstom consacre des sections spécifiques aux recherches urbaines.

Programme CNRS « Développement Urbain Durable » (qui concerne finalement peu les PED et est également interrompu en 2005). Seule en 2001, une dizaine d'années après l'interruption brutale du dernier programme du Ministère de la Recherche sur les villes du Sud, l'initiative du Ministère des Affaires étrangères de proposition d'un Programme de Recherche urbaine pour le Développement (PRUD) sera susceptible de relancer ponctuellement la recherche dans le domaine. Mais le PRUD concerne un champ géographique restreint (celui des douze pays de la zone de solidarité prioritaire) et porte sur des thèmes qui ne reflètent que partiellement la diversité actuelle de la demande de recherche sur les villes du Sud<sup>3</sup>.

Parallèlement aux évolutions chaotiques d'un contexte institutionnel instable, en marge des lectures proposées par les organismes internationaux ou les opérateurs intervenant dans le champ du développement, des collectifs de chercheurs d'origines disciplinaires et institutionnelles diverses sont créés. Dans les années quatre vingt-dix, l'intérêt partagé pour une confrontation des savoirs construits au Nord et au Sud trouve ainsi sa traduction dans l'organisation de différentes rencontres, avec l'objectif de favoriser les interactions entre la recherche réalisée au Sud et au Nord<sup>4</sup>. Dans le même temps, des collaborations suivies se mettent en place entre chercheurs travaillant sur la France et sur les pays en développement, dans le champ de l'habitat<sup>5</sup> ou des méthodes d'enquête biographique<sup>6</sup>.

Dans le champ des mobilités des citoyens notamment, ces échanges ont accompagné, voire provoqué, des avancées conceptuelles et méthodologiques importantes au cours des dernières décennies. Issues de travaux menés au Nord comme au Sud, et ayant bénéficié d'apports problématiques communs, ces innovations sont désormais largement partagées par la communauté scientifique<sup>7</sup>. Durant cette période, les innovations dans le domaine scientifique ne sont pas l'apanage des pays dits « développés » et les transferts ne sont pas toujours dans le sens (trop) attendu.

3. La demande de recherche exprimée par les gouvernements des grandes métropoles latino-américaines, par exemple, a en effet peu à voir avec les demandes portées par le Ministère de la coopération ou les grands organismes internationaux.

4. Doivent être mentionnés : le fait que la Conférence Internationale sur le Logement (CILOG) organisée à Paris en 1992 comprendra dans son programme une table ronde présidée par Henri Coing sur les recherches au Nord et au Sud ; la rencontre « Les recherches urbaines dans les pays en développement » organisée par le PIR-Villes en avril 1996 ; la journée « Mobilités et politiques de transport dans les villes en développement », préparée par l'INRETS en janvier 1997 ; la journée « Recomposition du savoir urbain entre Nord et Sud » organisée en mai 1997 par un collectif de chercheurs de l'IRD, de l'INED, et de l'INRETS. Comme le relève le compte-rendu de cette journée, « alors qu'il y a quelques années il était nécessaire d'affirmer la singularité des réalités urbaines au Sud et le droit à des méthodes d'investigation différentes, de nombreux chercheurs insistent maintenant sur la nécessité d'aller au-delà de ces ruptures » [Bonvalet *et alii*, 1997].

5. Programme « Recompositions des espaces résidentiels » du Réseau socio-économie de l'habitat.

6. Groupe de Réflexion sur l'Approche Biographique.

7. En introduction du numéro de la revue *Autrepart* consacré aux Dynamiques résidentielles dans les villes du Sud, M. Bertrand constate également « le renouvellement méthodologique, commun aux études du Nord et du Sud, qui multiplie les niveaux d'observations des dynamiques résidentielles et intègre l'apport des analyses longitudinales » [Bertrand, 2003, p. 14].

### *Une convergence des problématiques sur les questions de mobilité*

Depuis une quarantaine d'années maintenant, en Afrique comme en Amérique latine, l'interrogation s'est portée sur l'usage et la fonction du logement pour l'individu et sa famille [Bálan *et alii*, 1973 ; Le Bris *et alii*, 1985 ; Balan et Dandler, 1987 ; Agier, 1999]. Des solutions ont été développées pour saisir des systèmes complexes dans le cadre d'enquêtes quantitatives reposant sur des échantillons conséquents. Ces travaux ont permis de mieux comprendre comment évolue la famille en milieu urbain, comment elle fonctionne à la fois sur le plan spatial et économique. Avec des notions telles que « système résidentiel » ou « ménage confédéré », l'analyse des pratiques résidentielles s'est déplacée du logement vers l'étude de l'accès aux ressources urbaines résultant de l'environnement naturel, des acteurs politiques et économiques intervenant sur la ville et des pratiques sociales des habitants [Dureau, 2002]. Ces notions permettent aujourd'hui de décrypter l'articulation des logiques d'intégration dans l'espace de la ville et des logiques de mobilité sociale et familiale. Elles sont aujourd'hui fréquemment utilisées dans le contexte français par exemple [Pinson, 1988], et l'on relève que plusieurs travaux portant sur les pays développés proposent des concepts approchants tels que « réseau aréolaire » ou « rapports résidentiels » par exemple [Authier *et alii*, 2001 ; Rémy, 2002].

D'un autre côté mais dans le même registre, dans la compréhension des pratiques de mobilité, le passage à une approche biographique constitue un élément essentiel : les anthropologues et les sociologues ont montré depuis les années vingt l'intérêt du recueil des histoires de vie. Depuis les trois enquêtes pionnières menées en France en 1961 par l'INED [Pourcher, 1964], en 1965 au Mexique, à Monterrey, et au début des années soixante-dix en Haute Volta par l'Orstom [Quesnel et Vaugelade, 1975], le cadre théorique et les méthodes d'analyse ont largement progressé. À la suite de l'enquête 3B « Triple biographie : familiale, professionnelle, migratoire » organisée en 1981 par l'Ined, les collectes biographiques se sont multipliées : d'abord en Europe, sur le modèle de l'enquête 3B, puis à partir de la fin des années quatre-vingt en Afrique et en Amérique latine, en Asie enfin dans les années quatre-vingt-dix.

Dès lors que se produit une convergence sur les concepts, la confrontation de travaux menés dans des contextes variés devient envisageable dans le cadre d'initiatives communes. C'est ainsi qu'en 1997 s'est déroulé un séminaire faisant le point – en des termes directement comparables – sur quatorze expériences de collecte biographiques réalisées entre 1974 et 1997 dans divers pays : quatre sont situés en Europe et dix dans des pays du Sud [GRAB, 1999]. C'est également dans cet esprit que s'est inscrite l'organisation de l'atelier international Métropoles en mouvement<sup>8</sup>, qui a rassemblé en décembre 1998 une soixantaine de chercheurs de

8. L'organisation de la rencontre a été assurée par : Véronique Dupont (IRD), Françoise Dureau (IRD), Éva Lelièvre (INED), Jean-Pierre Lévy (CNRS, UMR LOUEST) et Thierry Lulle (IRD-CIDS). La rencontre a été soutenue financièrement par l'IRD, le CNRS (à travers son programme sur la ville), le Réseau socio-économie de l'habitat, le PUCA du Ministère de l'Équipement et l'IUED. L'atelier a donné lieu à un ouvrage collectif [Dureau et al, 2000] et une publication didactique sur le web : <http://www.mpl.ird.fr/suds-en-ligne/fr/metropol/ville1.htm>.

différentes nationalités ayant travaillé sur une vingtaine de métropoles appartenant à des contextes géo-culturels variés, au Sud et au Nord. La problématique de l'atelier plaçait les pratiques des citoyens, et notamment leurs mobilités, au cœur des processus de recompositions des territoires métropolitains. S'inscrivant dans la continuité d'un courant développé par deux communautés scientifiques françaises, travaillant l'une sur l'Afrique et l'autre en France<sup>9</sup>, et d'une approche déjà déclinée dans le cadre d'un programme comparatif entre Bogota et Delhi<sup>10</sup>, la grille de lecture proposée privilégie deux entrées : les logiques des acteurs (habitants et institutions) et les conséquences des interactions entre stratégies résidentielles et politiques. L'ensemble des spécialistes sollicités a été invité à suivre cette grille pour présenter leurs réflexions sur la métropole faisant l'objet de leurs travaux. L'objectif étant de construire et de partager une grille de lecture commune, qui accorde une large place à la contextualisation et à la diversité des processus, sans pour autant négliger la recherche de modèles généraux.

Au-delà de la démarche comparative, les résultats de cette rencontre doivent aussi beaucoup aux approches pluridisciplinaires menées dans les différents contextes. Dans ce cadre, une problématique centrée sur la mobilité des citoyens offre l'avantage d'aborder la métropolisation à travers des champs aussi divers que les densités, les logiques qui organisent les rapports au logement des habitants, les mobilités quotidiennes, les distributions résidentielles, les politiques urbaines, étant entendu que ces entrées s'entrecroisent dans la production de la ville. Mais, particularité de la démarche, elle situe également l'habitant comme l'un des acteurs essentiels des recompositions métropolitaines.

### **Une expérience de confrontation Nord-Sud : l'atelier « Métropoles en mouvement »**

En organisant des comparaisons autour d'une problématique qui place les mobilités spatiales et les pratiques des citoyens au cœur des processus de métropolisation, nous avons pu aboutir à plusieurs résultats significatifs, dont nous donnerons ici un aperçu. Il ne s'agit pas de plaider pour une quelconque généralisation des formes des processus métropolitains, selon un modèle valable en tous lieux. Nous n'ignorons pas bien sûr que des divergences fortes demeurent selon la nature des différents contextes. Mais notre démarche montre que, malgré les disparités entre les systèmes politico-administratifs et socio-économiques, il devient possible d'établir une comparaison des situations urbaines qui évite l'écueil archétypal d'une lecture reposant sur les principes d'une simple reproduction au Sud d'un modèle urbain dominant.

9. L'équipe IFU-ORSTOM ayant travaillé au début des années 1980 sur « Résidences, stratégies et parentés dans les villes africaines » [Lebris et al, 1985] ; et les équipes travaillant en France sur les stratégies résidentielles qui ont mené depuis la fin des années 80 de nombreuses initiatives collectives autour du réseau Socio-Economie de l'Habitat. Voir notamment Bonvalet et Fribourg [1990] ; Lelièvre et Lévy-Vroelant [1992].

10. Programme « Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Étude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi », dirigé par V. Dupont et F. Dureau, financé par l'IRD et le PIR-Villes.

*Périurbanisation : densité et remodelage des espaces urbains*

Le séminaire « Métropoles en mouvement » et l'ouvrage qui en restitue les résultats montrent que, dans les sociétés occidentales, le travail qui s'est précarisé et flexibilisé fait apparaître une pauvreté structurelle dans les sociétés riches, qui entraîne des formes de comportements résidentiels jusqu'alors inconnues [Haumont\*<sup>11</sup>], mais qui ne sont pas sans rappeler les processus en œuvre et identifiés de longues dates dans les pays en développement. Au Sud parallèlement, on note l'émergence de couches moyennes, au statut certes parfois précaire, mais qui introduit dans la hiérarchie sociale des pays en développement un groupe intermédiaire susceptible d'assurer une mobilité entre les strates des structures sociales locales, même si la stabilité de ce groupe est mise en question au Nord [Chauvel, 2006], comme au Sud [Dubresson\*]. Paupérisation des sociétés du Nord, fluidification des mobilités sociales au Sud, autant d'éléments qui agissent à la fois sur les comportements de consommation, les modes de vie, les localisations résidentielles et les formes d'urbanisation portées par l'habitat, au point parfois d'introduire des similitudes dans des processus sociaux qui s'exercent au sein de contextes pourtant très opposés par ailleurs.

Les différentes contributions à l'atelier – axées, rappelons le, sur la problématique de la mobilité – convergent sur le constat d'un développement contemporain de l'accession à la propriété dans les différents contextes. Il peut être associé à la précarité professionnelle des citadins induites par la flexibilité du travail qui, dès lors, n'est plus une garantie pour l'habitant [Haumont\*]. Peu surprenant au Nord, ce constat peut l'être davantage lorsqu'il concerne des pays en développement, touchés par la pauvreté et de fortes inégalités sociales. Il exprime en tout cas l'existence d'une frange de liberté pour organiser des « stratégies résidentielles », y compris chez les plus pauvres et les plus contraints [Bonvalet et Dureau\*]. Certes, ce recours à l'accession à la propriété agit davantage parmi les couches moyennes et supérieures que dans les autres catégories, et il demeure encore des disparités fortes entre le Nord et le Sud. L'accession à la propriété est une réalité effective pour certaines catégories modestes des pays riches [Berger\* ; Berger, 2004], au point de devenir une norme ; dans les pays pauvres, elle peut prendre des formes diverses et correspondre parfois à une situation d'occupation illégale d'un terrain au risque d'une expulsion [Dupont et Sidhu\* ; Schenk\*]. Mais quelles que soient les métropoles, l'engouement pour la propriété semble bien être une donnée générale [Menna-Barreto Silva\*], même si elle doit être relativisée au regard des situations économiques locales.

Parallèlement, au Nord, depuis une trentaine d'années la généralisation de l'usage de l'automobile et plus largement le recours à la motorisation ont atténué l'influence des distances et renforcé celle du temps de parcours dans les logiques de déplacements des citadins [Orfeuill, 2000 ; Lévy et Dureau, 2002]. La question se

11. Les \* indiquent des références issues de l'ouvrage *Métropoles en mouvement* paru en 2000 sur lequel reposent largement cette section et celle qui suit (complétées parfois par des travaux complémentaires, souvent plus récents). On trouvera ces références en fin de bibliographie.



pose de façon un peu différemment au Sud, où les changements économiques et l'évolution des techniques (dans le domaine des transports par exemple) ont contribué à faire émerger de nouvelles aspirations qui, avec des variations fortes selon les ressources des ménages et le niveau de développement des pays, participent à ce que la mobilité soit un facteur important de la construction des modes de vie [Dupont et Pumain\*].

Quoiqu'il en soit, l'accès aux transports motorisés notamment à l'automobile et le désir d'accession à la propriété ont, dans les différents contextes, entraîné un déplacement des populations vers les périphéries. Le coût du foncier et l'offre de logement disponible ne permettent pas aux ménages voulant accéder à la propriété d'acquérir un logement dans les espaces centraux très recherchés. Ils achètent donc une maison individuelle dans les zones périphériques et généralement moins urbanisées. Ce processus s'observe autant dans les métropoles du Sud que dans celles du Nord. Les couches moyennes constituent l'essentiel de la clientèle des lotissements construits dans le périurbain. Mais le mouvement concerne aussi les familles de couches supérieures qui occupent, parfois dans de l'habitat collectif, des lotissements luxueux du Caire [Deboulet\*], de Moscou [Haeringer\*] ou de Delhi [Dupont\*]. Il peut également toucher des catégories plus modestes : en région parisienne les ouvriers et les employés se localisent aux limites des franges rurales pour accéder à la propriété [Berger\* ; Berger, 2004].

Parallèlement au processus d'étalement urbain, on observe une perte d'habitants des centres aussi bien à Montréal, Paris et Moscou, qu'à Bangkok, Quito ou au Caire [Dupont et Pumain\*]. Mais généralement, une politique de modernisation soutenue par la puissance publique succède à ce déclin. Elle peut provoquer un changement de tendance, soit par le développement de quartiers d'affaires, soit en favorisant un embourgeoisement en constituant un appel pour des ménages (souvent jeunes) à la recherche d'un mode de vie citadin [Dansereau\* ; Authier *et alii*, 2001]. Ces évolutions touchent autant des métropoles d'Asie, que d'Amérique latine ou d'Europe. Pour autant, ce nouveau regain pour des centres encore délaissés il y a peu, n'inverse pas nécessairement la tendance d'une densification périphérique.

Étalement urbain et perte d'habitants des quartiers centraux provoquent logiquement une redistribution des densités du peuplement urbain. Aujourd'hui, au Nord comme au Sud, le modèle de Clark [1951] qui veut que les densités de population décroissent au fur et à mesure que l'on s'éloigne des centres est loin de recouvrir toutes les situations métropolitaines. On observe ainsi des métropoles dans lesquelles les densités des centres urbains produisent un cratère par rapport aux densités périphériques, à Bogota, Santiago du Chili ou Moscou par exemple [Dupont et Pumain\*].

La périurbanisation a également participé au remodelage des spécialisations sociales de l'espace. Le constat est là encore assez généralisé. Ainsi, l'éloignement du centre des franges les plus aisées des citoyens ne s'est pas effectué de façon aléatoire : bien souvent le long des axes de transport leur permettant un accès facile aux emplois centraux en voiture et, surtout, selon des processus d'affinités sociales

et des pratiques d'entre soi [Lévy, 2002]. Le stade ultime du mécanisme, le modèle des *gated communities* étatsuniennes, se diffuse aussi bien en Asie, qu'en Afrique ou en Égypte [Lévy et Brun\*].

Un peu partout donc, se produit une modification sensible des frontières urbaines. Ce déplacement des limites permises par le désir d'accession à la propriété et la diffusion de l'automobile, a englobé des secteurs de pauvreté qui s'étaient formés durant les années antérieures à la grande périphérie. Les formes de ces quartiers varient selon les contextes : surtout illégaux au Sud, davantage programmés par la puissance publique au Nord. Quoiqu'il en soit, ce sont les échelles de la ségrégation qui s'en trouvent modifiées, dans la mesure où des lotissements luxueux peuvent aujourd'hui côtoyer dans l'espace des quartiers de pauvres autrefois situés dans des zones peu denses [Lévy et Brun\*]. Mais, une proximité spatiale des quartiers riches et des quartiers pauvres n'implique pas la formation d'échanges sociaux, excepté lorsqu'ils s'exercent dans un cadre marchand [Dureau\*]. C'est donc la nature et le sens de la ségrégation qui évoluent. Les distances spatiales s'atténuant, les indicateurs traditionnels de mesure de la ségrégation deviennent moins pertinents<sup>12</sup>. L'inégalité spatiale s'observe aujourd'hui moins par la localisation résidentielle que par une capacité à accéder aux ressources urbaines. Au Sud comme au Nord, le fait de posséder une voiture, la proximité de la résidence aux transports en commun rapides deviennent des indicateurs de position sociale. Quelle que soit la métropole où l'on vit, ce qui est en jeu dans l'accès à la mobilité, c'est dorénavant l'accès à l'emploi et aux loisirs, mais également la capacité à mettre en œuvre des stratégies résidentielles autonomes [Haumont, 1993 ; Lévy et Dureau, 2002].

### *Rôle et sens des mobilités intra-urbaines*

On voit à quel point cette présentation, certes rapide, de quelques résultats issus de travaux menés de façon comparative sur la mobilité dans quelques métropoles mondiales, peuvent remettre en cause des certitudes bien établies sur les clivages séculaires entre les villes du Nord et du Sud. Ils ouvrent également des perspectives, notamment en ce qui concerne des questions liées, relatives aux cycles urbains et aux effets des mobilités intra-urbaines sur les recompositions socio-spatiales des contextes métropolitains les plus anciens.

Si le développement périphérique apparaît généralisé dans la plupart des métropoles, les séquences chronologiques qui le structurent peuvent varier entre des villes d'un même pays et, de surcroît, entre des métropoles mondiales appartenant à un même continent ou ayant connu des rythmes de développement proches. Par exemple, certaines séquences ont été précoces : dans la plupart des métropoles du Nord certes, mais aussi à Bogota, ce qui peut d'ailleurs la distinguer d'autres villes d'Amérique latine.

12. On pense notamment aux indices de ségrégation et de dissimilarité proposés par Duncan et Duncan en 1955 et largement repris depuis dans les études sur la ségrégation.

La question de la mobilité intra-urbaine devient alors centrale, dans la mesure où son intensité permet de repérer des processus de métropolisation installés de longue date, notamment lorsqu'ils s'exercent dans un contexte d'épuisement des migrations rurales. Car dans ce cas, ce sont généralement des mécanismes endogènes provoqués par l'intensité des mobilités intra-urbaines qui prennent le dessus dans la formation des peuplements urbains. Nous voyons alors apparaître des processus contradictoires et simultanés qui transforment en profondeur les formes physiques et sociales des villes.

Dans les villes les plus anciennes, en Europe et en Amérique latine notamment, la périurbanisation repose sur les mobilités résidentielles de familles déjà installées dans l'espace urbain. Même si localement dans les pays en développement des migrations rurales peuvent perdurer, c'est essentiellement un phénomène de redistribution des populations urbaines dont il s'agit. Les mécanismes de regroupements affinitaires associés au déplacement résidentiel des populations provoquent alors des jeux de reclassements sociaux des quartiers [Lévy et Brun\*]. Quand les riches partent et les pauvres restent, cela signifie qu'un quartier se paupérise et qu'un autre s'embourgeoise. Le départ des couches moyennes des cités d'habitat social françaises vers l'accession à la propriété a fait basculer ces ensembles résidentiels dans la pauvreté [Simon\*] ; en Afrique du Sud, le départ des couches moyennes des *townships* de Johannesburg n'a pas atténué la ségrégation raciale, mais y a cumulé une ségrégation sociale [Bénil\*]. Des mécanismes similaires de mobilités différentielles sont observés à Delhi [Dupont\*], Kampala [Calas\*] ou Bogota [Dureau\*].

Dans les villes n'attirant plus ou peu de populations exogènes, ou dans celles à faible croissance démographique, il peut être surprenant d'observer une densification rapide et massive des espaces périurbains et un déclin de la fonction résidentielle des quartiers centraux. C'est notamment le cas dans nombre de villes du Nord où un développement urbain à dominante endogène n'a pourtant pas empêché la poursuite de l'étalement urbain, alors même que la population des villes diminue ou se stabilise. Ici, la question du logement repose à la fois sur un maintien de la construction à la périphérie, et sur la capacité du stock de logement existant et libéré dans les espaces centraux à accueillir de nouvelles populations. Les distributions résidentielles entre ces deux catégories d'habitat expliquent bien souvent les spécialisations sociales et démographiques des espaces, dans lesquels se concentrent soit des familles, soit des ménages sans enfants, des jeunes ou des plus âgés, des catégories populaires ou des ménages mieux armés socialement et économiquement. On relève dorénavant des processus similaires dans certaines métropoles du Sud, au développement le plus ancien et ayant atteint un seuil de population, marquées également par un essoufflement des apports migratoires en provenance des zones rurales. Certes le mécanisme n'est pas visible partout. Il est plus rare en Afrique subsaharienne où les métropoles sont encore en cours de formation, qu'en Amérique latine où la croissance démographique peut être essentiellement soutenue par l'excédent naturel.

La persistance du développement périurbain dans un contexte où dominent des mobilités intra-urbaines peut être expliquée par un schéma proposé en 1968 par

Simmons et confirmé par des études récentes portant sur Bogota [Delaunay et Dureau, 2003]. Dans ce modèle, les enfants des premières générations de périurbains devenus adultes, déménagent à proximité de leur ancienne résidence, en préservant ainsi les liens sociaux et familiaux. Cette observation est en phase avec l'augmentation des mobilités résidentielles de proximité dans les pays développés, et notamment en France<sup>13</sup> [Gobillon, 2001]. En tout état de cause, elle peut s'avérer utile à la connaissance des évolutions des villes du Nord – où le processus reste encore peu étudié et mal identifié – parce qu'il pourrait notamment expliquer l'émergence de nouveaux centres secondaires et, surtout, l'accentuation des mobilités de proximité qui aggravent les fractures socio-spatiales préexistantes par un renouvellement à l'identique du peuplement urbain [Lévy, 2002].

Mais, le modèle n'est pas univoque, loin s'en faut. Il est inadapté, par exemple, pour expliquer le développement des villes sub-sahariennes en cours de formation, ou de régions dans lesquelles la pauvreté massive freine sensiblement la diffusion de l'automobile et rend plus complexe la gestion urbaine du processus d'éloignement des centres des citadins. Reste que cette forme de développement tranche dorénavant aussi bien avec des processus en œuvre dans des métropoles du Nord que du Sud.

Ainsi, sans entrer dans le débat récurrent sur le « retard » de développement du Sud par rapport au Nord, cette expérience de confrontations de situations urbaines nous a montré qu'il était envisageable d'échanger sur des problématiques communes, au-delà des clivages économiques et géographiques bien réels. Nos échanges nous ont conduit au constat qu'il n'existe pas de modèle de développement métropolitain univoque au Nord et au Sud, mais des processus divers qui agissent dans la simultanéité. Dès lors, la coupure Nord/Sud, même si elle subsiste en bien des aspects, apparaît moins pertinente pour construire des problématiques et des méthodes portant sur l'étude des recompositions métropolitaines.

## Conclusion

Pour conclure, nous voudrions défendre l'idée que l'expérience d'un rapprochement des problématiques présentée ici a sans doute bénéficié de la place particulière qu'occupe la recherche urbaine au sein du champ des sciences sociales au Sud et au Nord, et ce pour trois raisons principalement.

D'abord, la recherche urbaine est porteuse d'enjeux importants, plutôt économiques pour la recherche internationale, plutôt sociaux pour la recherche sur la France, justifiant une demande importante de connaissances. La légitimité de la recherche sur la ville n'est pas pour autant acquise. La ville est souvent contestée comme objet scientifique. Son existence même est maintenant questionnée par certains auteurs affirmant « la fin de la ville » [Choay, 1994] ou « une citoyenneté

13. Voir notamment les actes récents de l'atelier de l'axe du réseau « Mobilités et Urbanisation » du Ceped organisé par Françoise Dureau et Valérie Golaz « Mobilités et résidence », Nogent-sur-Marne, 16 et 17 novembre 2004, disponible en ligne sur <http://ceped.cirad.fr/cdrom/mobilite/html/programme.htm>.

sans ville » [Agier, 1999, p. 8]. Cette position fragile, doublée de la faiblesse actuelle du soutien à la recherche urbaine, conduit sans doute la communauté scientifique travaillant sur la ville à minimiser ses clivages internes et à s'engager, plus résolument que d'autres travaillant sur des objets plus « évidents », dans la construction de postures théoriques et méthodologiques partagées.

Ensuite, la recherche urbaine se caractérise par une pratique longue et effective de la pluridisciplinarité, au-delà des seules sciences sociales, avec les sciences de l'ingénieur et l'architecture par exemple. Cette pratique favorise l'émergence de paradigmes transversaux et d'approches globalisantes articulant entre eux les processus. Au-delà des milieux strictement scientifiques, les débats entre chercheurs et praticiens ont toujours été particulièrement actifs. dans le champ de l'urbain. Ces confrontations récurrentes conduisent logiquement les chercheurs à interroger, peut-être plus fréquemment qu'ailleurs, la validité objective des questions empiriques posées par les opérateurs de la ville, ceci d'autant plus que ces questions sont régulièrement reprises et « assimilées » par les discours dominants du Nord et du Sud. Entre professionnels travaillant sur les métropoles, lieux d'expression privilégiés de la mondialisation, cette confrontation des approches et des idées favorise la mobilisation et la circulation de concepts.

Enfin, l'expérience dont cet article s'est fait l'écho correspond à une tentative de construction d'une pensée commune à partir de postures et de résultats produits indépendamment dans différents contextes, et évitant le piège d'une colonisation par un prêt-à-penser construit au Nord, sous l'influence des organismes internationaux. Ce qui était en jeu, c'était une recherche menée sur un mode *coopératif* faisant fi des traditionnels cloisonnements institutionnels. Sans doute avons nous bénéficié d'une phase de transition, correspondant tout à la fois à la remise en cause des grands paradigmes, à l'affaiblissement des établissements de recherche français par des réformes successives et à l'arrivée de nouvelles générations.

À travers l'exemple de cette initiative, qui n'est qu'une expérience parmi d'autres, on voit apparaître la constitution progressive d'un milieu de chercheurs sur la ville qui partagent des problématiques, quel que soit le terrain où chacun exerce ses observations. Les initiatives communes, la confrontation des travaux, contribuent à mettre en évidence l'existence de processus s'exerçant dans des contextes variés. Ils permettent d'envisager la construction de concepts transversaux permettant de progresser dans une connaissance générale des évolutions métropolitaines.

Cette expérience illustre s'il en est que la construction de problématiques communes peut dépasser des clivages réels et marquants. Sans doute également que la mondialisation de l'économie et la diffusion de la pensée agissent de concert pour atténuer ces clivages, et mettre en cause l'existence d'une dichotomie rigide entre les villes du Nord et du Sud en tant qu'obstacle insurmontable à toutes confrontations de processus. Mais, alors que les comparaisons larges sont porteuses de connaissances générales et théoriques sur le devenir de la ville, ici et là-bas, on peut être inquiet sur l'avenir de ces démarches : parallèlement à la montée d'un discours qui érige l'international en norme, la recherche urbaine ne risque-t-elle pas de se limiter à un international réduit aux seuls pays développés et émergents ?

## BIBLIOGRAPHIE

- AGIER M. [1999], *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*, Paris, Éditions des Archives Contemporaines, 176 p.
- AUTHIER J.-Y., BENSOUSSAN B., GRAFMEYER Y., LÉVY J.-P. et LÉVY-VROELANT C. [2001], *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos, coll. Villes, 214 p.
- BALÁN J., BROWNING H.L. et JELIN E. [1973], *Men in a developing society. Geographic and social mobility in Monterrey, Mexico*, Austin, University of Texas, Latin American Monographs, n° 30, 384 p.
- BALÁN J. et DANDLER J. [1987], *Marriage process and household formation : migration in the Cochabamba region (Bolivia) and Bolivian migrants in Buenos Aires (Argentina)*, Communication présentée au séminaire sur l'insertion des migrants dans les villes africaines, CRDI-ORSTOM-URD, 10-14 février 1987, 47 p.
- BALANDIER G. [1955], *Sociologie des Brazzavilles noires*, Paris, Armand Colin, 1955, 274 p.
- BERTRAND M. [2003], « Du logement à la ville : nouvel agenda urbain et questionnements scientifiques », *Autrepart, Dynamiques résidentielles dans les villes du Sud*, n° 25, p. 5-19.
- BERGER M. [2004], *Les périurbains de Paris*, Paris, CNRS Éditions, 314 p.
- BONVALET C., Couret D., Dureau F., Henry E. et Metzger P. [1997], *Recompositions du savoir urbain entre nord et sud*, compte-rendu de la journée tenue le 30 mai 1997, au siège de l'Orstom à Paris, Paris, 73 p., multigr.
- BONVALET C. et Fribourg A.-M. (éd.) [1990], *Stratégies résidentielles. Séminaire organisé par C. Bonvalet et A.-M. Fribourg, Paris, 1988*, Paris, INED – Plan Construction et Architecture, MELTM, 459 p.
- CASTELLS M. [1972], *La question urbaine*, Paris, Maspéro, coll. Textes à l'appui, 451 p.
- CHAUVEL L. [2006], *Les classes moyennes à la dérive*, Paris, Le Seuil, coll. La République des idées, 109 p.
- CHOAY F. [1994], « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », *Urbanisme*, suppl. n° 270-271, p. 6-35.
- CLARK C. [1951], « Urban Population Densities », *Journal of the Royal Statistical Society*, n° 114, p. 490-496.
- COING H., JOLÉ M. et LAMICQ H. [1979], *La politique de recherche urbaine française dans le Tiers-Monde*, Université Paris 12, IUP de Créteil, 240 p.
- DELAUNAY D. et DUREAU F. [2003], « Des individus dans la ville : les transitions résidentielles à Bogotá », *Autrepart, Dynamiques résidentielles dans les villes du Sud*, n° 25, p. 87-106.
- DUNCAN O.D. et DUNCAN B. [1955], « A methodological analysis of segregation indexes », *American Sociological Review*, n° 41, p. 210-217.
- DURAND LASSERVE A. [2002], « Michel Rochefort et la question urbaine dans le Tiers-Monde », *Strates* [En ligne], *Numéro Hors-série Parcours dans la recherche urbaine, Michel Rochefort, un géographe engagé*, disponible sur : <http://strates.revues.org/document558.html> (référence du 16 avril 2006).
- DUREAU F. [2002], « Les systèmes résidentiels : concepts et applications », in J.-P. Lévy et F. Dureau, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, coll. Habitat et Sociétés, p. 355-382.
- DUREAU F., BARBARY O., GOUËSET V. et PISSOAT O. (éd.) [2003], *Villes et sociétés en mutation. Lectures croisées sur la Colombie*, Paris, Anthropos, coll. Villes, 370 p.
- DUREAU F. et GOLAZ V. (éd.) [2006], *Mobilités et résidence*, Actes de l'atelier international, Nogent sur Marne, 16-17 novembre 2004, Paris, Ceped, coll. Les numériques du Ceped, CD-rom.
- GROUPE DE RÉFLEXION SUR L'APPROCHE BIOGRAPHIQUE [1999], *Biographies d'enquêtes. Bilan de 14 collectes biographiques*, coll. Méthodes et savoirs, n° 3, Paris, INED-PUF, 340 p.

- GOBILLON L. [2001], « Emploi, Logement et Mobilité Résidentielle », *Économie et Statistique*, n° 349-350, p. 77-98.
- HAERINGER P. [1983], *La recherche urbaine à l'Orstom. Bibliographie analytique 1950-1980*, Bondy, Éditions de l'Orstom, 326 p.
- HAUMONT A. [1993], « La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, p. 108-125.
- LE BRIS E., MARIE A., OSMONT A. et SINOU A. [1985], « Résidence, stratégies, parenté dans les villes africaines », *Les annales de la recherche urbaine*, n° 25, p. 13-30.
- LELIÈVRE E. et LÉVY-VROELANT C. (éd.) [1992], *La ville en mouvement : habitat et habitants*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes et entreprises, 375 p.
- LES ANNALES DE LA RECHERCHE URBAINE [1985], *Villes des tiers et quart mondes*, n° 25, 111 p.
- LÉVY J.-P. [2002], « L'habitat et le peuplement dans Paris et sa banlieue : changements et permanences », in J.-P. Pranas-Descours (dir.), *L'archipel métropolitain*, Paris, Picard, Éditions du Pavillon de l'Arsenal, p. 126-132.
- LÉVY J.-P. et DUREAU F. [2002], *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, coll. Habitat et Sociétés, 411 p.
- ORFEUIL J.-P. [2000], « La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite », dans M. Bonnet et D. Desjeux, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, coll. Sciences sociales et sociétés, p. 53-67.
- PRATIQUES URBAINES [1993], *Le dispositif français de recherche et d'études urbaines dans les pays en développement : état de la question*, Paris, GDR Interurba, n° 11, 160 p.
- POURCHER G. [1964], *Le peuplement de Paris*, Paris, INED, *Travaux et Documents*, n° 43, 310 p.
- QUESNEL A. et VAUGELADE J. [1975], *Enquête sur les mouvements de population à partir du pays Mossi (Haute-Volta). Méthodologie de l'enquête par sondage*, Ouagadougou, Orstom, 127 p.
- RÉMY J. [2002], « Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire ? », in J.-P. Lévy et F. Dureau, *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'harmattan, coll. Habitat et Sociétés, p. 299-328.
- VILLES ET CITADINS DU TIERS MONDE [1988], *La recherche urbaine à l'Orstom*, Bondy, Orstom, n° 2, 82 p.
- VILLES ET CITADINS DU TIERS MONDE [1989], *Bibliographie du département Urbanisation et socio-systèmes urbains 1982-1987*, Bondy, Orstom, n° 3, 208 p.

### Références citées issues de :

- DUREAU F., DUPONT V., LELIÈVRE E., LÉVY J.-P. et LULLE T. (éd.) [2000], *Métropoles en mouvement ; une comparaison internationale*, Paris, Anthropos, coll. Villes, 656 p.
- BÉNIT C., « Johannesburg : déségrégation raciale, ségrégation sociale ? », p. 269-280.
- BERGER M., « Paris : desserrement de l'habitat et de l'emploi », p. 117-120.
- BERGER M., « Paris : mobilités, trajectoires résidentielles et système métropolitain », p. 201-210.
- BONVALET C. et DUREAU F., « Les modes d'habiter : des choix sous contraintes », p. 131-153.
- CALAS B., « Les ségrégations kampalaises », p. 281-288.
- DANSEREAU F., « Montréal : ségrégation socio-résidentielle et cohabitation sociale », p. 289-297.
- DEBOULET A., « Se loger aujourd'hui au Caire : profils migratoire », p. 191-200.
- DUBRESSON A., « Une mise en perspective comparative de 19 métropoles mondiales », p. 13-30.
- DUPONT V. et PUMAIN D., « De la ville compacte aux métropoles polycentriques », p. 51-71.
- DUPONT V. et SIDHU M., « Les localisations résidentielles dans Delhi : contraintes inégales et stratégies variables », p. 175-182.

DUPONT V., « Delhi : une dynamique de peuplement centrifuge », p. 93-103.

DUREAU F., « Bogotà une double dynamique d'expansion spatiale et de densification d'espaces déjà urbanisés », p. 81-92.

HAERINGER P., « Moscou et son double : sur la trace des datchas », p. 64-65.

HAUMONT A., « Les métropoles des pays développés dans la "transition urbaine" », p. 31-47.

LÉVY J.-P. et BRUN J., « De l'extension au renouvellement métropolitain : mosaïque sociale et mobilité », p. 229-246.

MENNA-BARRETO S., « Sao Paulo : l'accession à n'importe quel prix », p. 219-226.

SCHENK H., « Choix résidentiels : accès au sol et au logement à Hanoï », p. 183-190.

SIMON P., « Paris : la division sociale et ethnique de l'espace parisien », p. 299-309.