

MOBILITES ET TRANSFORMATION DE LA RELATION URBAIN/RURAL

**Antoine FLEURY, CNRS-UMR Géographie-cités
David GUERRERO, Université Paris Diderot**

Type : TD

Niveau : Licence 2

Durée : 1,5h à 2h par séance

Thèmes

Mobilités, urbain, rural

Objectifs

Les deux séances portent sur la mobilité au prisme des relations urbain/rural. Il s'agit de faire comprendre aux étudiants comment la mobilité contribue à brouiller la frontière entre le rural et l'urbain. Le premier TD est consacré à la mobilité dans la longue durée, autrement dit les migrations ; le second porte sur des mobilités dans un pas de temps court.

Il s'agit d'envisager de manière schématique l'ensemble des migrations possibles dans les espaces ruraux et urbains : urbain-urbain, rural-rural, urbain-rural, rural-urbain. Si toutes ces migrations sont importantes, le choix a été fait de retenir uniquement les deux dernières, qui présentent l'intérêt de toucher simultanément aux deux types d'espace qui font l'objet de cet enseignement.

Problématiques

- **Première partie. De l'exode rural à la « contre-urbanisation » : simple retournement des flux ?**

Cette partie est consacrée à l'étude des migrations rural-urbain, migrations qui sont de loin les plus étudiées même si elles sont devenues assez marginales dans les pays développés. Au-delà des différences de niveau de développement, on retrouve des structures assez récurrentes dans l'organisation des flux migratoires.

→ **Problématique de cette partie** : depuis plus d'un siècle, les chercheurs ont accordé une place prédominante à l'exode rural dans l'étude des migrations. Pourtant, ce modèle n'apporte qu'une explication très partielle d'une réalité migratoire de plus en plus complexe. Quelle est la pertinence du modèle de l'exode rural dans l'explication des migrations actuelles ? Quelle est l'ampleur des autres types de migrations ?

- **Deuxième partie. Mobilités fréquentes et naissance d'un « tiers espace »**

Cette partie porte sur les migrations urbain-rural. Elles sont de loin les plus importantes dans les pays développés et représentent une part non négligeable des migrations dans les pays en développement, même si celle-ci a tendance à être sous-estimée. La structure de ces migrations est très différente selon le niveau de développement du pays. En Afrique par exemple, il semblerait que cela corresponde à

un retour vers la même campagne qui avait été quittée plus tôt. En Europe, le mouvement est beaucoup plus complexe et varié. Il peut par exemple s'agir d'une résidence rurale avec emploi urbain, d'un départ en retraite en milieu rural, etc. Certains auteurs parlent de « tiers espace » pour définir les nouveaux territoires produits par la mobilité, qui ne rentrent plus dans les catégories classiques d'urbain ou de rural.

→ ***Problématique de cette partie*** : nous savons qu'il y a une dépendance forte entre les localisations résidentielles et les niveaux de mobilité fréquente, et nous savons même qu'elle a tendance à s'amplifier au cours du temps. Quels sont les déterminants de cette augmentation ? Comment la mobilité fréquente contribue-t-elle à son tour à modifier l'espace ?

- **Conclusion**

Une dernière série de documents permet de conclure ces deux séances en replaçant les migrations entre espaces urbains et espaces ruraux à l'intérieur de l'ensemble des mobilités.

Déroulement

Chaque séance correspond à un dossier organisé en plusieurs parties qui permettent une progression. Il est vivement conseillé de distribuer les dossiers au moins une semaine avant chaque séance : les étudiants sont ainsi invités à faire une première lecture exploratoire, ce qui permet ensuite de gagner du temps tout en favorisant leur prise de parole et leur participation en TD. A chaque séance, les étudiants retravaillent les documents, seuls ou en petits groupes, cette fois-ci à partir de questions posées par l'enseignant, celui-ci pouvant répondre à d'éventuelles questions ou réorienter certains groupes si besoin. A la fin de chaque partie, l'enseignant construira un corrigé avec les étudiants, en ajoutant également quelques éclairages sur les notions-clés.

PREMIERE PARTIE

DE L'EXODE RURAL A LA « CONTRE-URBANISATION » : SIMPLE RETOURNEMENT DU FLUX OU NAISSANCE D'UN « TIERS ESPACE »?

Objectifs de la séance

- Analyser les facteurs d'attraction et de répulsion à l'origine des migrations ;
- Comprendre comment les migrations modifient à la fois les espaces de départ et de destination ;
- Discuter la pertinence des grilles conceptuelles utilisées pour l'analyse des migrations ;
- Comparer les dynamiques migratoires entre les pays développés et en développement.

Plan de la séance

1. L'approche traditionnelle : le modèle de l'exode rural
2. Les migrations urbain-rural : simple retour à la campagne ?

Etudes de cas

- Les champs d'attraction des métropoles camerounaises
- Le système de migration rural-urbain en Afrique
- Migrations et accès à la terre en Bolivie
- Tendances des campagnes françaises

Bibliographie indicative

- BARRETT H. R., 1994, *Population geography: Conceptual frameworks in Geography*, Edinburgh, Oliver & Boyd
- BOPDA A., 2003, *Yaoundé et le défi camerounais de l'intégration. À quoi sert une capitale d'Afrique tropicale ?* Paris, CNRS Editions.
- CHARRIER J.-B., 1988, *Villes et campagnes*, Paris, Masson.
- DUREAU F., DUPONT V., LELIÈVRE E., LÉVY J.-P., LULLE T., 2000, *Métropoles en mouvement*, Paris, IRD/ Economica.
- NOIN D., 2001, *Géographie de la population*, Paris, Armand Colin.
- WITHERICK M.E., 1990, *Population geography*, Harlow, Longman.

1. LE MODELE DE L'EXODE RURAL : UNE GRILLE D'ANALYSE CLASSIQUE DES MIGRATIONS ENTRE RURAL ET URBAIN

Documents :

- Document n°1. L'exode rural. Source : Charrier, 1988
Document n°2. Migration hiérarchique en plusieurs étapes. Source : Witherick, 1990
Document n°3. Migrations intérieures au Maroc. Source : Noin, 1990
Document n°4. Le système de migration rural-urbain en Afrique. Source : Mabogunje, 1970
Document n°5. L'interaction entre le migrant, la ville et le village. Un essai de modélisation systémique. Source : Barrett, 1994.
Document n°6. La France du vide. Source : Beteille, 1981
Document n°7. Facteurs d'attraction et de répulsion intervenant dans les migrations rural-urbain en Amérique latine. Source : Butterworth et Chance, 1980
Document n°8. Evolution de la population totale, des populations urbaine et rurale en Afrique de l'ouest depuis les années 1960. Source : <http://www.aménagement-afrique.com/>
Document n°9. Parcours migratoire vers Abidjan. Source : Cour, 1995
Document n°10. Les champs d'attraction des quatre départements les plus urbanisés au Cameroun en 1987. Source : Bopda, 2003
Document n°11. Dominations et dépendances migratoires par rapport à Yaoundé. Source : Bopda, 2003

Questions

- 1. En vous appuyant sur les documents 1, 2, 3 et 6, expliquez comment s'organise la migration du rural vers l'urbain.**
- 2. Expliquez, à partir du schéma de Mabogunje (docs. 4 et 5), le fonctionnement du système de migration urbain-rural en Afrique.**
- 3. A partir du doc. 7, dans quelle mesure peut-on dire que les migrations rural-urbain sont multifactorielles ? Connaissez-vous d'autres facteurs intervenant également dans les migrations rural-urbain ? Comment ces différents facteurs se combinent-ils ?**
- 4. Les campagnes d'Afrique de l'Ouest sont-elles en train de se vider (doc. 8) ? Quelles conclusions peuvent être tirées de ce graphique ?**
- 5. D'après le doc. 9, expliquez quelles sont les modalités des migrations du rural vers l'urbain.**
- 6. D'après le doc. 11, expliquez les différents points de vue des acteurs camerounais sur les échanges migratoires avec la capitale. Une approche systémique (du type de celle proposée par Mabogunje) peut-elle s'avérer utile pour l'explication du processus décrit dans le texte ?**

Document 1. L'exode rural

Source : Charrier, 1988

Le mot « exode rural » apparaît chez un auteur anglais, Graham, auteur d'un ouvrage, *Rural Exodus*, en 1892, mais la réalité est bien antérieure.

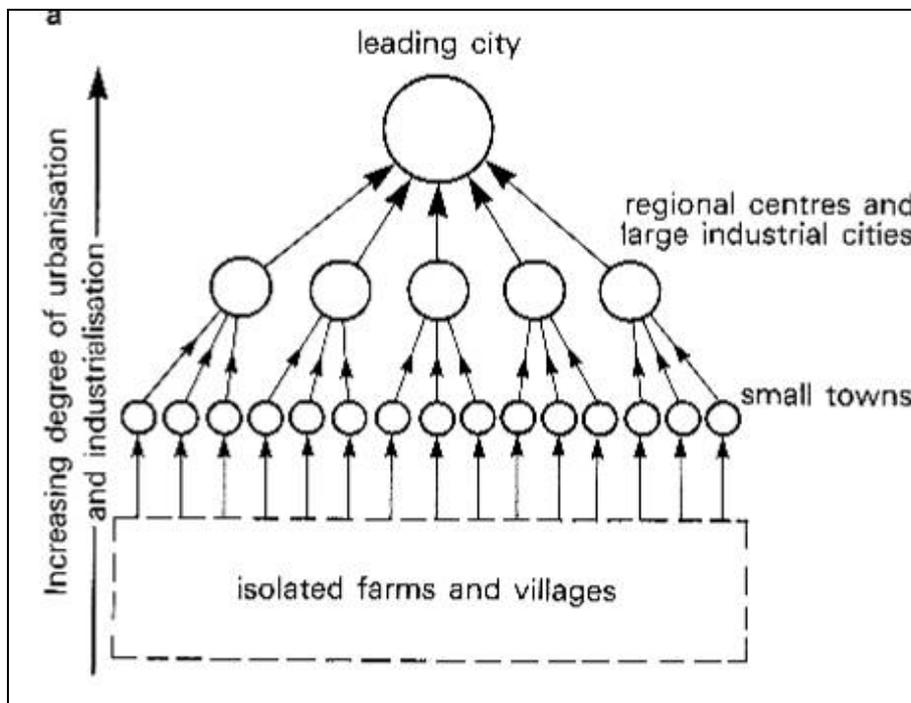
S'il a toujours existé un courant migratoire des campagnes vers les villes, c'est son accélération, lorsqu'il commence à provoquer le dépeuplement des campagnes, qui provoque une prise de conscience, d'abord dans les pays industriels. En France le maximum démographique des communes rurales est atteint avant 1861 dans les deux tiers des départements. Toutefois le critère du dépeuplement n'est pas applicable aux pays du Tiers Monde, puisqu'en général la population rurale et même agricole continue d'augmenter: il faut donc considérer que la date de déclenchement de l'exode (beaucoup plus tardive ici que dans les pays industriels) coïncide avec l'établissement d'un fort volume migratoire drainé vers les villes.

Notons encore que l'exode rural classique exclut les migrations saisonnières ou temporaires pour ne retenir que les migrations dites « définitives » (ou au moins de longue durée). Le concept s'applique normalement à des migrations intérieures, mais les migrations internationales se doublent assez souvent d'un déplacement des campagnes (pays de départ) vers les villes (pays d'accueil), ce qui accentue le traumatisme des migrants et leurs difficultés d'insertion. Les émigrants italiens étaient largement des *terroni* du Mezzogiorno ou des montagnards, l'émigration algérienne a commencé par la Kabylie et les Aurès, les Turcs qui se sont dirigés en grand nombre vers l'Allemagne étaient en grande partie d'anciens paysans, comme les Hindous, Pakistanais, Kenyans de l'immigration britannique, des Latino-Américains qui émigrent aux Etats-Unis.

En voie de tarissement dans les pays occidentaux, l'exode rural reste un fait majeur dans le monde, sur les causes duquel il convient de s'interroger.

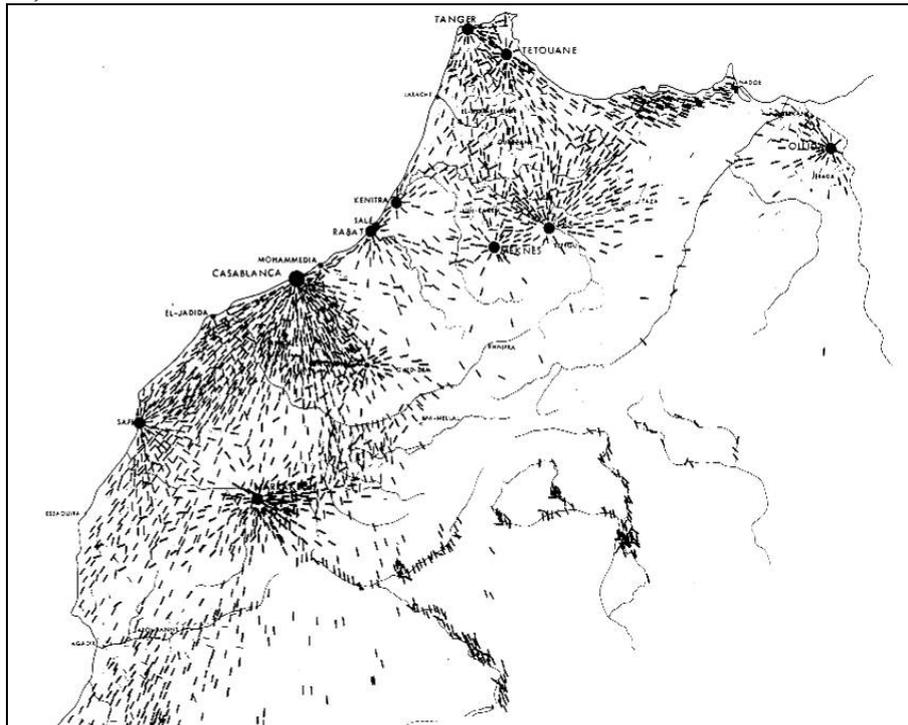
Document 2. Migration hiérarchique en plusieurs étapes

Source : Witherick, 1990



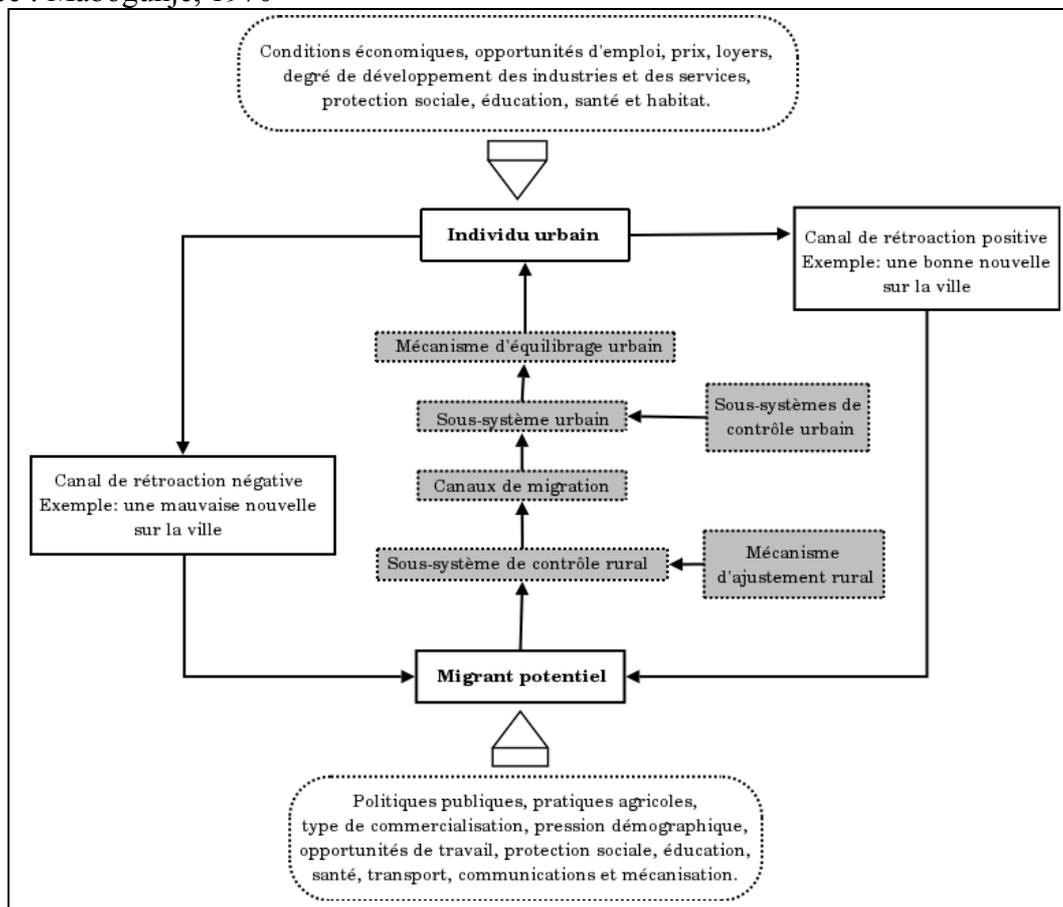
Document 3 : Migrations intérieures au Maroc

Source : Noïn, 1990



Document 4. Le système de migration rural-urbain en Afrique

Source : Mabogunje, 1970



Document 5. L'interaction entre le migrant, la ville et le village. Un essai de modélisation systémique

Source : Barrett, 1994.

Le travail de A.K. Mabogunje sur l'exode rural en Afrique (1970) est l'un des meilleurs exemples d'application de l'approche systémique aux migrations (voire diagramme ci-joint). Trois éléments composent le système de migration rural-urbain :

1. la pression exercée sur les migrants potentiels ;
2. les contrôles subis par les migrants ;
3. et les ajustements qui s'opèrent à la fois dans les lieux d'origine et de destination une fois que la migration a eu lieu.

Dans l'exemple de Mabogunje, le migrant potentiel est encouragé à quitter le village par des caractéristiques des environnements socio-économique et physique. Le manque de terrains agricoles disponibles, l'attraction de la ville et de ses opportunités, le besoin d'argent constituent les principales motivations des migrants. Une fois que le migrant décide de quitter le village, deux sous-systèmes de contrôle se mettent en place. Ceux-ci incluent les forces institutionnelles, à la fois dans les milieux rural et urbain. Ils peuvent également inclure l'influence de la famille rurale et de la communauté locale (encourageant ou décourageant la migration) ainsi que les nouveaux amis et employeurs de la ville qui évalueront le degré d'adaptation des migrants au nouveau environnement urbain. Une fois que le mouvement a lieu, les mécanismes d'ajustement commencent à jouer, à la fois dans le village et dans la ville. La famille rurale et la communauté doivent s'adapter à la perte d'un membre du système social et agricole, alors que la ville doit d'adapter à l'intégration d'un nouvel actif à sa force globale de travail et à sa charge sur les services collectifs. Même lorsque la migration vers la ville est réussie, le système peut être altéré lorsque le migrant envoie des informations vers le village. Si l'information est positive d'autres villageois se sentiront encouragés à migrer. Si celle-ci est négative, le flux de migrants diminuera.

L'approche systémique montre que le processus de migration s'intègre dans une série de causes et effets qui se croisent. Elle met l'accent sur la capacité auto-régulatrice du système de migration et souligne également l'effet des migrations sur les lieux d'origine et de destination.

Document 6. La France du vide

Source : Beteille, 1981

Qui dit urbanisation dit mobilité et nouvelle répartition des hommes dans l'espace national.

En France, la croissance des villes n'a pu se faire qu'en puisant largement et durablement dans la population rurale. Dans le même temps, se sont affirmées des populations secondaires au bénéfice des agglomérations moyennes ou même des petites villes et des bourgs des campagnes. Ainsi des migrations intra-rurales s'ajoutent à l'exode à destination plus lointaine pour vider de leurs habitants les communes agricoles.

En définitive, l'évolution économique et démographique contemporaine aboutit à des rudes contrastes de densité et de vitalité, tant au plan national que dans des espaces géographiques plus restreints.

Raréfaction des hommes, faibles densités, isolement, difficulté des relations personnelles et familiales, accès incertain aux services affectent ainsi à une portion de plus en plus large du territoire national. C'est là une France du vide qui gagne sans cesse en étendue.

Souvent ces régions dépeuplées se trouvent bien sur le chemin de la désertification. Pour certaines, faute d'avoir pu maintenir les hommes, il ne reste plus bientôt que l'atout de l'espace.

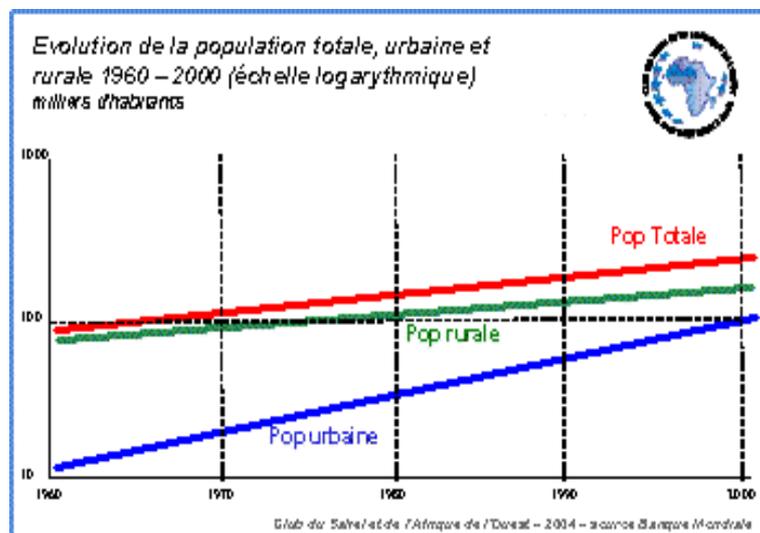
Document 7. Facteurs d'attraction et de répulsion intervenant dans les migrations rural-urbain en Amérique latine

Source : Butterworth et Chance, 1980

Force	Collectif	Individuel
<i>Repulsion</i>	Type de propriété agricole (<i>latifundio, minifundio</i>) Surface cultivable insuffisante ou de mauvaise qualité Absence d'emploi alternatif Manque de médecins et d'infrastructure sanitaire Manque de moyen de transport Violence Système éducatif déficient Mauvaises communications Mécanisation et commercialisation de l'agriculture Marchés extérieurs Pauvreté	Manque de compétences Ennui, solitude
<i>Attraction</i>	Opportunités d'emploi Services de santé Transport Système éducatif	Possibilité de progression Présence d'autres membres de la famille "Éclat des lumières de la ville", aventure Meilleures expectatives (dans tous les domaines)

Document 8. Evolution de la population totale, des populations urbaine et rurale en Afrique de l'ouest depuis les années 1960

Source : <http://www.aménagement-afrique.com/>



Document 9. Parcours migratoire vers Abidjan

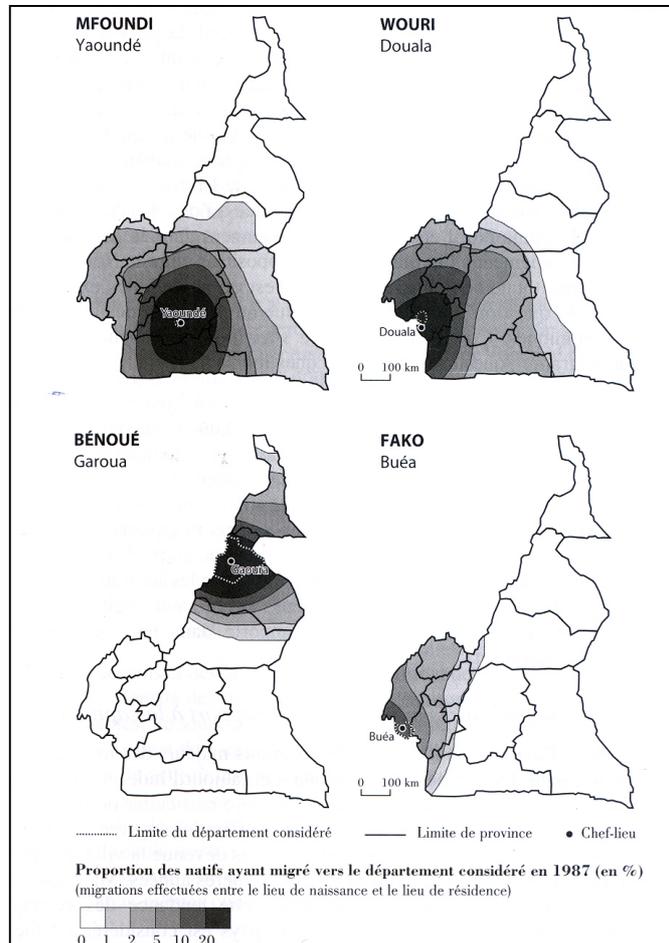
Source : J.-M. Cour, 1995, *Les enjeux de l'urbanisation dans les pays en développement* – A partir des EPR (Enquête à passages répétés), 1978-1979

Lieu de naissance	Étape intermédiaire	Hommes		Femmes	
		Effect.	Pourc.	Effect.	Pourc.
Né à Abidjan	Divers lieux	10 940	2,5	9 882	2,5
Villes intérieures	Sans étape	53 783	12,1	54 850	13,8
Villes intérieures	Villes intérieures	68 077	15,4	82 639	20,8
Villes intérieures	Milieu rural	4 704	1,1	5 270	1,3
Villages	Sans étape	50 322	11,4	42 269	10,6
Villages	Autres zones rurales	36 752	8,3	50 458	12,7
Villages	Villes intérieures	22 192	5,0	16 388	4,1
Étranger	Sans étape	54 339	12,3	34 617	8,7
Étranger	Étapes dans le pays d'origine	122 046	27,6	91 764	23,0
Étranger	Milieu rural ivoirien	2 242	0,5	1 070	0,3
Étranger	Villes intérieures ivoiriennes	16 678	3,8	8 941	2,2
TOTAL		442 075	100	398 148	100

Source : A partir de l'EPR 78-79.

Document 10. Les champs d'attraction des quatre départements les plus urbanisés au Cameroun en 1987

Source : Bopda, 2003



Document 11. Dominations et dépendances migratoires par rapport à Yaoundé

Source : Bopda, 2003

Dans les courants majeurs des migrations au Cameroun, il y a eu des « générations Douala » et, aujourd'hui, on connaît des « générations Yaoundé », comme l'illustre l'itinéraire particulier de Foubot à Yaoundé que nous présentons plus loin. S'imposant avec le temps et surtout avec sa croissance, Ongolo-Ewondo est certes devenue la ville du Cameroun au rayonnement le plus national durant ces dernières années. Mais, abordée très souvent sous le prisme de l'exode rural, cette tendance des échanges démographique entre la capitale et le reste du pays est considérée de façon diverse. Certains pensent que c'est une source de sous-développement pour les contrées les plus touchées par l'émigration vers la capitale (J. Bugnicourt, 1971). Quelques études l'ont approchée du point de vue de la concurrence entre les villes, l'explosion urbaine à Yaoundé ayant suscité des réactions de rejet et des revendications portant sur l'optimisation de l'équipement du territoire (Y. Marguerat, 1974). L'envie des élites locales de se servir de la question des villes comme terrain ou objet de la négociation tant de leur visibilité régionale que de leur reconnaissance nationale a été également relevée à partir de travaux prenant en compte les migrations vers la capitale (J. Champaud, 1980). Certaines approches placent quant à elles ces migrations au centre de préoccupations relevant de la politique et de la géopolitique inter-régionale ou internationale. Or, les différentes interprétations qui fondent les divers angles d'attaque ci-dessus énoncés se basent très souvent sur les préoccupations des observateurs ou des décideurs. Qu'en est-il du point de vue des acteurs qui, en migrant vers la capitale, s'embarquent dans une aventure dont ils se donnent également une explication ?

À l'échelon individuel, il n'y a pas de projet a priori d'aller plus à Yaoundé qu'ailleurs. Au fond, chacun cherche à construire sa vie et dans sa quête il fait des choix. Ce choix n'est pas nécessairement d'aller à Yaoundé ou à Douala ou ailleurs mais, par exemple, celui d'aller faire des études, de trouver un emploi, d'échapper à des difficultés en allant chercher des facilités là où on espère les trouver. Or, l'accès d'un lieu à la fonction de capitale augure de pareilles facilités. Fatalement, en allant vers ces facilités que propose la capitale ou qu'on croit y rencontrer, on contribue à l'afflux vers celle-ci. En soi sans attrait particulier, le lieu devient intéressant du moment que la capitale y offre des chances (au sens anglais de possibilités). Porteuse d'espoirs de confort, de considération ou de compréhension la fonction capitale polarise la société et les territoires environnants. Alors, l'afflux devenant lui-même facteur d'accumulation et de densification, les comportements individuels se modifient et leurs conséquences résidentielles changent la consistance des lieux.

L'afflux des uns et des autres produit finalement de l'affluence, de la masse et de la densité : densité des personnes, densité des moyens de vie ou de protection de ces personnes, de leurs activités ou de leurs biens. Cette affluence contribue donc à la croissance de l'agglomération d'accueil et, au fur et à mesure que la ville grandit, elle accroît non seulement ses capacités à répondre aux demandes diversifiées et aux attentes multiples, mais elle accroît également sa réputation. Par une boucle de rétroaction positive, chacun pense que sa migration est motivée par la seule quête individuelle, sans voir qu'il contribue simultanément à l'émergence d'une ville qui le dépasse.

2. LES MIGRATIONS URBAIN-RURAL : SIMPLE RETOUR VERS LA CAMPAGNE ?

Documents :

Document n°12. La remise en question du modèle de « l'exode rural ». Source : Beauchemin, 2005

Document n°13. Migrations et espaces ruraux en Bolivie. Source : Cortes 2002

Document n°14. Dynamiques foncières et modes d'usage du sol sous l'effet de l'émigration
Source : Cortes 2002

Document n°15. Variations de population dans les espaces urbains et ruraux entre 1962 et 1999.
Source : INSEE, 2007

Document n°16. Tendances lourdes et dynamiques actuelles des campagnes françaises
Source : Perrier-Cornet, 2009

Document n°17. Migrations des personnes âgées en Angleterre et Pays de Galles
Source : Witherick 1990

Document n°18. L'illusion de la « contre-urbanisation ». Source : Racine, 1992

Questions

- 1. Pour quelles raisons la notion d'exode rural devrait-elle être relativisée (doc. 12) ?**
- 2. Expliquez, en vous appuyant sur les documents 13 et 14, comment l'émigration influence la stratégie foncière dans le milieu rural bolivien. Quel est l'impact des migrations sur sa structure agraire ?**
- 3. A l'aide du document 15, caractérisez l'évolution de la population par type d'espace entre 1962 et 1999. Quelles tendances peut-on observer ? Doit-on interpréter celles-ci comme un simple mouvement de retour vers la campagne ou comme l'émergence d'un autre type d'espace ? Justifiez votre réponse en donnant des exemples.**
- 4. En quoi la « contre-urbanisation » constitue-t-elle une illusion (doc. 18) ?**

Document 12. La remise en question du modèle de « l'exode rural »

Source : C. Beauchemin, 2005, « Pour une relecture des tendances migratoires entre villes et campagnes : une étude comparée Burkina Faso – Côte d'Ivoire », *Etude de la Population Africaine*, Vol. 20, n°1.

Les migrations entre villes et campagnes posent un problème de représentation : alors que les échanges se font dans les deux sens, l'émigration rurale occupe une place prépondérante — sinon exclusive — dans les esprits, au point que lorsque le bilan migratoire des villes devient négatif, le résultat est difficilement admis, si toutefois il ne passe pas inaperçu. L'emploi si commun de l'expression « exode rural » en témoigne d'ailleurs, elle qui suggère que les campagnes se vident irrémédiablement de leur population, comme si le mouvement inverse ne pouvait se produire. En fait, l'image de « l'exode rural » est si forte qu'elle monopolise les esprits et les études, au point d'éclipser les résultats qui montrent que l'émigration rurale décline ou que l'émigration urbaine progresse. Plusieurs « migratologues » ont fait ce constat. Michael Lipton (1988) évoque une fascination générale : « Les migrations rurales-urbaines fascinent non seulement les politiciens et les fonctionnaires, mais aussi les économistes et autres spécialistes des sciences sociales ». Richard Bilborrow (1998) dénonce, quant à lui, une sorte de myopie : « on distingue quatre types de migrations internes : campagne-ville, rurale interne, urbaine interne et ville-campagne, mais décideurs et chercheurs se sont intéressés presque exclusivement à la migration de la campagne à la ville. Chez les premiers, cela témoigne d'une grave myopie ».

Le cas ivoirien est à ce titre exemplaire. Dans ce pays, l'inversion des flux villes-campagnes est statistiquement détectable au moins depuis 1988, mais elle est passée inaperçue à plusieurs reprises :

en 1988, les données du rapport d'analyse du recensement permettaient de montrer le déficit migratoire des villes, mais le résultat lui-même n'a pas été signalé dans le rapport (Zanou, 1992); une décennie plus tard, les données du rapport du recensement de 1998 montraient que la population des plus grosses localités (plus de 5000 habitants) avait diminué depuis 1988, mais le texte du rapport, s'appuyant sur la définition officielle (mais fluctuante) du milieu urbain, fait état d'un mouvement continu d'urbanisation (Zanou, 2001). Ces deux rapports ont toutefois signalé qu'Abidjan avait un bilan migratoire interne négatif. Au total, il n'en reste pas moins que l'inversion des flux villes-campagnes passe inaperçue dans les discours officiels. Le cas ivoirien n'est pas isolé, la difficulté à reconnaître l'émergence de l'émigration urbaine ou le ralentissement de l'émigration rurale s'observe aussi dans d'autres contextes, y compris dans les pays industrialisés (Zelinski, 1979). Dans ces conditions, plus qu'une simple catégorie descriptive, « l'exode rural » apparaît comme un modèle qui façonne les représentations des flux. Comment expliquer la force de ce modèle ?

Un premier élément d'explication de la survalorisation de « l'exode rural » et de l'effacement des autres courants migratoires réside sans doute dans la visibilité des flux : un mouvement concentré vers quelques villes est plus perceptible qu'un mouvement dispersé vers de multiples localités rurales. L'inégale visibilité des flux favorise ainsi une perception faussée du paysage migratoire que ne corrigent pas toujours les mesures statistiques dans la mesure où la migration est un phénomène démographique difficile à saisir. Certaines méthodes d'estimation des flux tendent à sous-estimer l'émigration urbaine : ainsi, les migrations « durée de vie » (qui comparent les lieux de résidence au moment de la collecte et au moment de la naissance) assimilent les migrants de retour à des non-migrants. En outre se pose le problème de la définition du milieu urbain, dont les fluctuations conduisent parfois à une représentation biaisée des dynamiques de peuplement (voir le cas ivoirien, ci-dessus). Enfin, dans le contexte des pays africains, où les statistiques nationales font parfois défaut, la représentation des dynamiques urbaines repose souvent sur des projections qui, par leur nature même, ignorent les changements de tendance (Cohen, 2004 ; Potts, 1995).

L'inégal traitement des courants migratoires pourrait aussi trouver une partie de ses fondements dans le champ politique. Premièrement, la survalorisation de « l'exode rural » dans les discours pourrait s'interpréter comme une manière, pour les élites politiques au pouvoir, de justifier le « biais urbain », c'est-à-dire le surinvestissement dont les villes feraient l'objet aux dépens du milieu rural (Lipton, 1988). Deuxièmement, la dénonciation de « l'exode rural » comme facteur de déséquilibre spatial et économique pourrait s'interpréter comme une façon de faire des migrants les responsables des maux urbains (développement incontrôlé des quartiers périphériques, hauts niveaux de chômage, etc.), et donc de rejeter sur eux la responsabilité des insuffisances de la gestion urbaine. Troisièmement, la focalisation des discours sur les migrations vers les villes pourrait être une façon d'attirer l'attention des bailleurs de fonds dans un contexte international qui valorise de plus en plus la question urbaine.

Document 13. Migrations et espaces ruraux en Bolivie

Source : Cortes, 2002

Migrer pour accéder à la terre...

[La] migration constitue un mode d'accès à la terre. Celui-ci peut être indirect et, dans ce cas, la migration représente une « stratégie d'attente » face aux perspectives d'héritage. En effet, dans ces vallées inter-andines (...), l'héritage intervient très tard dans le cycle de vie des individus. La règle coutumière voudrait que l'on lègue un lopin de terre, à part égale entre filles et garçons, au moment du mariage. Toutefois, les risques toujours plus forts d'émiettement foncier incitent les familles à retarder le moment de la transmission (...). Pour les jeunes générations qui veulent fonder un foyer, la migration intervient alors comme un passage obligé avant de pouvoir accéder à la terre qui leur revient. Ainsi, on a pu observer que les rythmes de mobilité, et en particulier les phases de retour plus prolongé sur le lieu d'origine, sont en partie liés à ces stratégies de construction d'un patrimoine foncier.

Pour les migrants qui parviennent à épargner, l'achat de terres constitue l'autre moyen d'accès à la propriété. Dans les vallées de Cochabamba, les mouvements fonciers, selon un système informel de

vente, sont très actifs. Les enquêtes menées dans les villages du *Valle Alto*, montrent que les investissements fonciers grâce à l'épargne de la migration sont très fréquents. Dans certains foyers, plus de la moitié du capital foncier a été constitué par ce biais. (...)

À l'échelle de la région, il est difficile de connaître l'ampleur de la modification de la structure agraire liée aux effets induits de la migration. Fort probablement, les transferts fonciers entraînent un processus relatif de concentration de la propriété familiale qui permet de ralentir la fragmentation et la dispersion parcellaire (les migrants achètent en priorité des parcelles à proximité de leur lieu de résidence et des canaux d'irrigation). Les paysans qui vendent leurs terres sont de deux types : outre le cas de quelques familles sédentaires à faibles ressources foncières qui renoncent à l'agriculture et qui s'engagent dans des activités non-agricoles (petit commerce, transport ...), il existe un groupe de familles qui ressort pénalisé par le système migratoire. Selon nos observations, il s'agit surtout de foyers dont la migration en Argentine ou aux États-Unis a échoué (échec souvent lié à un endettement irréversible). Face à l'engrenage de l'appauvrissement, ces familles optent pour deux solutions : soit se démunir temporairement de leurs terres en recourant à l'*anticretico* (système qui permet au propriétaire de confier l'usufruit d'une parcelle à un membre de la communauté en échange d'une somme d'argent qui devra être restituée à la fin du contrat), soit engager une véritable « décapitalisation » agraire en vendant leurs terres. Dans un cas ou dans l'autre, ces processus ne font qu'accentuer les inégalités foncières et socio-économiques au sein des villages, dans la mesure où ceux qui échouent sont souvent ceux qui ont de faibles ressources au départ.

Migrer pour préserver sa terre...

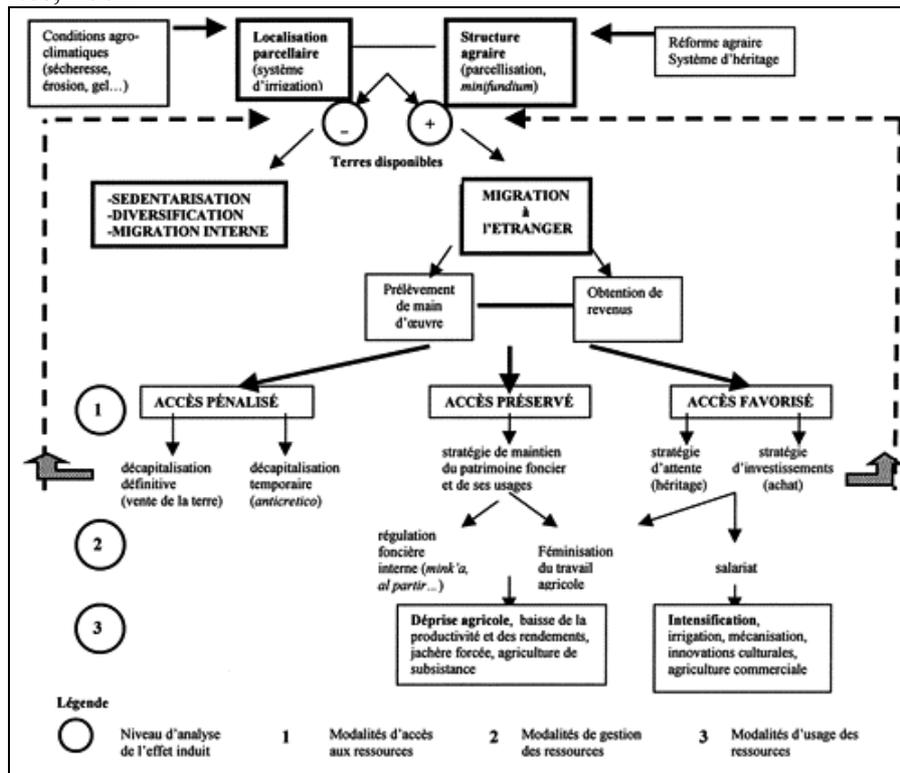
Parallèlement aux stratégies de constitution ou d'extension d'un patrimoine foncier, il existe des logiques migratoires qui visent à assurer le simple maintien de l'exploitation agricole et, en ce sens, à éviter la décapitalisation foncière. Ces situations correspondent quasi exclusivement à des migrants en Argentine qui ne peuvent ou n'envisagent pas de passer à une migration plus rentable aux États-Unis ou ailleurs. La migration vise l'obtention de revenus monétaires réguliers et intervient surtout comme une stratégie de résistance à l'appauvrissement. Dans cette configuration, la terre conserve ses fonctions traditionnelles d'usage : celles d'assurer avant tout une certaine autosuffisance alimentaire et, si possible, de dégager quelques excédents destinés à la vente.

Mais pour ces familles, la difficulté réside dans la capacité à maintenir l'activité agricole en l'absence des migrants. Pour compenser la pénurie de main-d'œuvre, deux modes de gestion des ressources, souvent combinées, peuvent intervenir. Le premier consiste à recourir à des moyens non monétisés, c'est-à-dire à la féminisation du travail agricole ou à la contractualisation d'une main-d'œuvre « gratuite » selon les pratiques traditionnelles andines. (...) L'intérêt de ces pratiques est qu'elles agissent comme un moyen de régulation des inégalités foncières au sein des villages, puisque ce sont souvent les paysans sédentaires qui ont très peu de terres qui travaillent sur les exploitations des migrants.

Finalement, comme l'indique la figure [ci-dessous], le jeu d'interactions entre migration et dynamiques foncières procède d'un cercle vicieux. Les paysans les mieux dotés en terres, parce qu'ils peuvent assumer le coût d'un départ, sont les mieux armés pour s'engager dans le processus migratoire. En même temps, ce sont eux qui auront une meilleure capacité d'épargne et qui pourront investir dans la terre. Ils pourront alors prolonger leur itinéraire migratoire vers des destinations plus rentables. En d'autres termes, la migration internationale, loin de compenser les inégalités d'accès à la terre, les entretient, voire les accentue.

Document 14. Dynamiques foncières et modes d'usage du sol sous l'effet de l'émigration

Source : Cortes, 2002



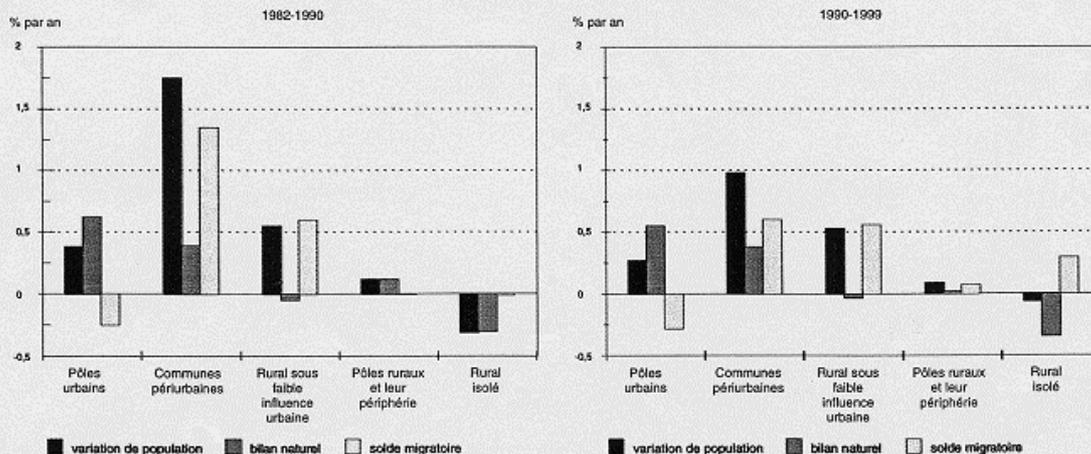
Document 15. Variations de population dans les espaces urbains et ruraux français entre 1962 et 1999

Source : INSEE, 2007

	En millions d'habitants							
	Pôles urbains		Communes périurbaines		Espace à dominante rurale		France métropolitaine	
	Bilan naturel	Solde migratoire	Bilan naturel	Solde migratoire	Bilan naturel	Solde migratoire	Bilan naturel	Solde migratoire
1962-1968	1,455	1,780	0,197	-0,005	0,261	-0,401	1,912	1,374
1968-1975	1,833	0,664	0,149	0,529	0,074	-0,370	2,056	0,824
1975-1982	1,484	-1,005	0,130	1,049	-0,128	0,214	1,486	0,258
1982-1990	1,682	-0,666	0,259	0,888	-0,113	0,231	1,828	0,452
1990-1999	1,722	-0,877	0,314	0,498	-0,163	0,410	1,872	0,031

1. Délimitations définies à partir du recensement de 1990.
Source : recensements de la population, Insee

Variation de population, bilan naturel, solde migratoire par catégorie d'espace



Source : recensements de la population, Insee

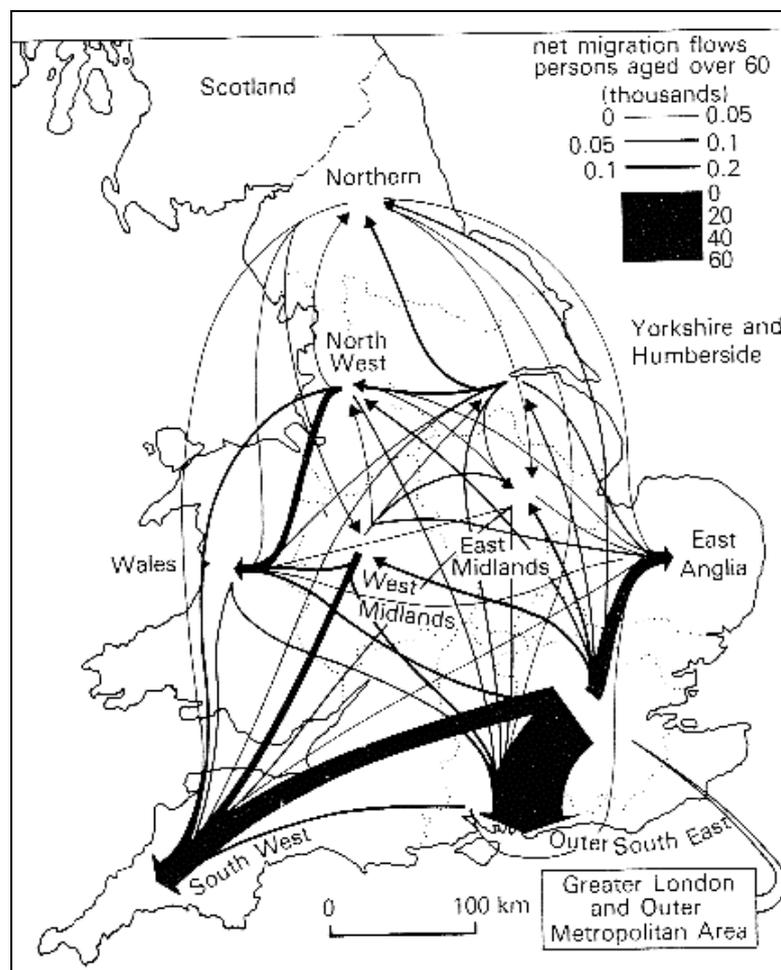
Document 16. Tendances lourdes et dynamiques actuelles des campagnes françaises

Source : Perrier-Cornet, 2009

Le développement résidentiel du rural est un des faits majeurs des campagnes françaises depuis les années 1970. Il a principalement reposé jusqu'à maintenant sur la périurbanisation, l'étalement urbain de populations vers les campagnes les plus proches allant de pair avec le développement des migrations quotidiennes domicile-travail. La périurbanisation, moins intense aujourd'hui, a tendance à laisser la place à une diffusion plus générale de l'étalement urbain dans l'ensemble de l'espace rural plutôt qu'à une densification du périurbain. Le désir de campagne des Français est toujours très fort : un gros quart de la population urbaine déclare aujourd'hui avoir l'intention d'aller habiter à la campagne dans les prochaines années (Perrier-Cornet 2002). La campagne comme cadre de vie est devenue centrale dans les représentations actuelles du rural dans la population française. En parallèle, il faut souligner l'émergence de nouvelles formes de mobilités des populations vers les espaces ruraux : migrations de retraite ou encore l'installation d'étrangers dans les campagnes françaises. Le rural productif est d'abord marqué par le recul continu de l'agriculture, bien que celle-ci maintienne quasiment son emprise sur le territoire. Parallèlement se développe une demande croissante de biens liés à la nature qui concernent en partie l'agriculture, mais surtout le tourisme. L'industrie connaît des évolutions contrastées: l'industrie rurale traditionnelle résiste mieux que l'agriculture, dans un contexte de renforcement des processus de métropolisation des activités, a priori en défaveur d'implantations rurales. Depuis peu, on assiste à un mouvement de déconcentration industrielle vers le périurbain.

Document 17. Migrations des personnes âgées en Angleterre et Pays de Galles

Source : Witherick 1990



Document 18. L'illusion de la « contre-urbanisation »

Source : Racine, 1992

Au cours des années 1970, et pour la première fois dans l'histoire des Etats-Unis, il apparut que les zones rurales et les petites villes, où ne vit que le quart de la population du pays, avaient un taux de croissance plus fort que les centres métropolitains. Pour la première fois aussi, on assista à une déconcentration démographique des petites villes vers la « campagne », tandis que se poursuivait la vaste migration des régions de la vieille industrie du Nord vers le Sud et l'Ouest. Une nouvelle distribution de la population, caractérisée par un mouvement de dispersion dans le pays et par un accroissement de l'emploi hors des centres métropolitains, se met alors en place. Les agglomérations s'articulent de moins en moins autour d'un seul centre, mais se recomposent autour de noyaux d'attraction périphériques (aires d'emploi, zones commerciales) et de villages ruraux traditionnels. Fuyant le « syndrome urbain », une population composée de couples avec enfants et, dans la Sun Belt, de retraités, cherche au-delà des « suburbs » un milieu d'accueil plus humain et un cadre de vie agréable. Mais le rêve ne correspond pas toujours à la réalité, car les petites villes, en se développant rapidement, provoquent des nouveaux syndromes urbains : oppositions entre anciens et nouveaux habitants, disparition de la vie rurale, infrastructures à financer... La tentation de partir est grande lorsque la crise de la société urbaine s'étale dans les ghettos autour des centres, là où l'on va jusqu'à parler de « villes bombardées » pour illustrer la dégradation des immeubles et la progression de la misère. L'image d'un « doughnut », beignet américain, troué en son centre, est souvent employée pour décrire l'emplacement de cette aire de transition. L'image n'est pas neuve, mais se renforce puisque le trou de dégradation se creuse dans les villes qui subissent depuis longtemps ce processus destructeur, en particulier les plus anciennement industrialisées.

DEUXIEME PARTIE

MOBILITES FREQUENTES ET EVOLUTION DES LIMITES DE L'URBAIN

Objectifs de la séance

- Comprendre les déterminants de la mobilité au niveau individuel ;
- Discuter la pertinence des méthodes utilisées pour l'analyse de la mobilité ;
- Analyser les interactions entre la mobilité et l'organisation de l'espace ;
- Comparer les différents espaces produits par les mobilités fréquentes.

Plan de la séance

1. Les composantes de la mobilité
2. Mobilités fréquentes et transformation de l'espace

Etudes de cas

- L'analyse des mobilités spatio-temporelles des habitants de l'agglomération grenobloise.
- L'aire de transition rural/urbain dans le Sud-ouest de l'agglomération londonienne.

Bibliographie indicative

CARPENTIER S. (2007), *Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel : différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg*. Thèse de doctorat, Université Louis Pasteur.

HUBERT J.-P. (2009), « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *Insee Première* n°1252, juillet 2009.

KAUFMANN P. (2008), *Les paradoxes de la mobilité : Bouger, s'enraciner*, Rennes, PPUR, 115 p.

KAUFFMANN P., JEMELIN C. (2004), « La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? », Colloque de géographie sociale *Espaces et Sociétés aujourd'hui*, Rennes, 21.10.04

[http://www.philippepierre.com/_media/kauffman_mobilite_comme_capital.pdf].

ORFEUIL J.-P. (2000), *Les Territoires de la Mobilité*, Paris, PUF.

TABAKA K. (2009), *Une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne. Etude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*, Thèse de doctorat, Université Joseph-Fourier - Grenoble I.

1. LES COMPOSANTES DE LA MOBILITE

Documents :

Document n°1 Système de mobilité spatiale. Source : Kaufmann, 2000

Document n°2. Un paradoxe : ceux qui se déplacent pour se sédentariser. Source : Kaufmann, 2008

Document n°3. Définition de motilité. Source : Kaufmann, Jemelin 2004

Document n°4. Évolution de la mobilité quotidienne et du temps passé dans les déplacements locaux selon l'urbanisation du lieu de résidence. Source : Hubert, 2009

Document n°5. L'analyse des mobilités spatio-temporelles des habitants de l'agglomération grenobloise. Source : Tabaka, 2009

Document n°6. Caractéristiques de trois « journées-type ». Source : Tabaka, 2009

Questions

1. Expliquez, en donnant des exemples, le paradoxe de la mobilité auquel le texte fait référence (doc. 2)

2. D'après les docs. 2 et 3, expliquez la différence entre les notions de mobilité et de motilité.

3. Caractérisez, en vous appuyant sur les données du tableau 4, l'évolution de la mobilité en France entre 1994 et 2008.

4. Commentez, à l'aide des documents 5, 6 et 7, les différents profils de journées définis en fonction des mobilités. Quels sont les traits saillants ? Expliquez l'organisation habituelle de vos propres déplacements et activités dans une journée de semaine.

Document 1. Système de mobilité spatiale

Source : Kaufmann 2000

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement vers l'extérieur d'un bassin de vie
Mouvement cyclique	Mobilité quotidienne	Voyage
Mouvement linéaire	Mobilité résidentielle	Migration

Document 2. Un paradoxe : ceux qui se déplacent pour se sédentariser

Source : Kaufmann 2008

Les comportements que nous venons de décrire conduisent à une observation inattendue et contraire à une opinion très répandue : l'ample utilisation des potentiels de vitesse sert d'abord à préserver la sédentarité. Les nouveaux moyens de déplacement ne sont donc pas le signe d'une « hypermobilité » croissante. C'est au contraire pour préserver notre environnement familial et nos ancrages que nous choisissons maintes manières de nous déplacer vite et loin.

Pour mieux saisir ce fait paradoxal, une enquête a récemment été menée en Suisse auprès de pendulaires de longue distance, c'est-à-dire des personnes travaillant à plus de 80 kilomètres de leur domicile. Elle confirme que cette pratique est liée à une recherche de sédentarité. La pendularité de longue distance est le choix effectué par des personnes fortement ancrées dans leur lieu de résidence. On remarque ainsi une insertion sociale très localisée chez Anna, salarié d'une entreprise dont le siège a été déplacé de Bâle à la banlieue de Berne, et qui, devenue pendulaire de longue distance, déclare : « Originaire de Bâle, j'y réside depuis toujours et c'est là que se situe mon cercle de connaissances. Pour cette raison, je n'envisage en aucun cas de déménager pour me rapprocher de mon lieu de travail. »

Cet ancrage peut aussi se construire sur un lien très fort à une maison, à un quartier ou à une agglomération. Christine est par exemple très attachée à une ferme qu'elle a transformée. Elle explique ainsi sa pendularité de longue distance : « La maison que j'habite, je l'ai entièrement retapée moi-même. C'est une ancienne ferme typique du Gros-de-Vaud. Quitte à faire deux heures de transport par jour, je peux y vivre. »

Alexandre est fortement implanté dans un vieux quartier genevois et l'air qu'il y respire rappelle la madeleine de Proust : « Je suis attaché au quartier de Plainpalais, où j'ai grandi. Je n'ai plus beaucoup de connaissances dans le quartier car je l'ai quitté pendant des années... Par contre, j'y ai plein de souvenirs... »

De tels entretiens ont aussi mis en évidence diverses façons d'exploiter les heures requises par les déplacements comme temps à part entière, tantôt pour le travail, tantôt pour des contacts sociaux, tantôt pour le délasserment (Flamm 2004).

[...] Marc utilise son temps de parcours quotidien pour socialiser : « Au retour, je voyage plutôt en compagnie d'autres pendulaires... Je passe toute la durée du parcours au wagon restaurant avec mes copains. »

Loin d'être en proie à l'hypermobilité, les pendulaires de longue distance sont donc souvent des personnes attachées à leurs habitudes et à leurs liens sociaux ou spatiaux, donc fortement « localisées » et ne souhaitant nullement s'arracher à cette fixité. Les pendulaires de longue distance acceptent un travail pour autant qu'il soit possible de ne pas déménager. La vitesse des systèmes de transport assure leur sédentarité. C'est en ce sens que l'on peut affirmer qu'ils vivent leurs considérables déplacements dans l'espace géographique comme réversibles.

Sommes-nous véritablement de plus en plus mobiles ? La réponse vient d'être donnée dans tout son paradoxe : nous nous déplaçons de plus en plus, tout en étant moins mobile. Il en résulte deux conséquences importantes.

D'abord le franchissement de l'espace, en termes de vitesse et de distances, ne doit pas être retenu comme un indicateur suffisant pour décrire la mobilité. La mobilité, insistons sur ce point, n'est pas réductible à une question de transport. Le transport est d'abord une demande dérivée des modes de vie et des projets propres aux acteurs. Nos déplacements sont nés d'obligations, de contraintes ou, pourrait-on dire, de fenêtres de tir qui se sont offertes à nous.

La seconde conséquence de cette pseudomobilité est que l'accroissement du budget-temps consacré aux déplacements n'est pas vécu comme un espace perdu de la journée, mais s'affirme de plus en plus comme un temps social à part entière.

Document 3. Définition de la « motilité »

Source : Kaufmann, Jemelin 2004

Pour décrire et analyser le potentiel de mobilité dont un acteur dispose, nous proposons la notion de motilité¹. L'introduction d'un nouveau terme dans le débat scientifique peut se justifier de différents points de vue. Un nouveau terme peut tout d'abord désigner un phénomène inédit ne répondant à aucune définition antérieure. Mais il peut également s'avérer nécessaire pour décrire sous un angle nouveau un phénomène connu, on parlera alors de reconceptualisation. Une notion nouvelle peut enfin s'avérer nécessaire pour préciser un concept. Comme beaucoup de mots nouveaux en sciences sociales, la motilité relève de la reconceptualisation et de la précision.

La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en déplacements, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel afin de permettre, par exemple, une ouverture maximum à des opportunités futures.

¹ Le terme de motilité est utilisé en biologie et en médecine pour évoquer la capacité d'un animal à se mouvoir (par exemple la motilité du poisson), d'une cellule ou d'un organe (par exemple l'œil). En sociologie, il n'est pas totalement inconnu, puisque Bauman l'utilise de façon sporadique dans *Liquid Modernity* (2000) pour décrire la capacité à être mobile.

Document 4. Évolution de la mobilité quotidienne et du temps passé dans les déplacements locaux selon l'urbanisation du lieu de résidence Où ?

Source : Hubert, 2009

	Répartition de la population totale (%)		Proportion d'immobiles un jour donné (%)		Personnes mobiles						
					Nombre de déplacements quotidiens		Temps de transport quotidien (minutes)		Évolution de la distance à vol d'oiseau (%)	Durée cumulée des activités et du transport	
	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994-2008	1994	2008
Rural ou faiblement urbanisé	51,6	52,3	19	18	3,7	3,7	60	64	12	7h26	7h36
Grandes agglomérations	48,4	47,7	13	12	3,8	3,6	71	68	- 5	8h04	7h54
Ensemble	100,0	100,0	16	15	3,8	3,7	65	66	6	7h45	7h45

Document 5. Caractéristiques de trois « journées-type »

Source : Tabaka, 2009

« Journées Auto-boulot-dodo »			« Journées-Taxi »		
Modalité	% dans la classe	% dans la population mobile	Modalité	% dans la classe	% dans la population mobile
Travail à temps plein	90%	38%	Pas de travail ce jour là	70%	36%
35-49 ans	41%	25%	Nb déplacements : 10 ; 9 ; 8	31% ; 12% ; 14%	5% ; 3% ; 4%
Ouvriers	27%	9%	Accompagnement : 30min – 1h ; et plus	24% ; 25%	5% ; 5%
Professions intermédiaires	24%	12%	Logistique du ménage : 1 à 2h, et plus	23% ; 10%	8% ; 3%
Hommes	64%	50%	Budget-temps au domicile : >16h30	74%	42%
Durée travail : 8h30-10h	37%	14,5%	Femmes	78%	50%
Durée travail : >10h	20%	6%	Actifs professionnellement	57%	46%
Budget-temps au domicile : 12h-16h30	84%	47%	Travail à temps partiel	28%	8%
2 motifs différents	64%	35%	Employés	30%	13%
2 déplacements	43%	25%	Au foyer	14%	5%
Mode privilégié : VP	77%	59%	Chômeurs	11%	4%
			Retraités	3%	14%
			35-49 ans	50%	25%
			25-34 ans	27%	15%

Tableau 19a. Caractéristiques saillantes du profil des journées « Auto-boulot-dodo ».

Tableau 20a. Caractéristiques saillantes du profil « Journées-taxi ».

« Journées Etudiants »		
Modalité	% dans la classe	% dans la population mobile
Etudiants	74%	7%
18-24 ans	81%	12%
Ménage d'une personne	42%	14%
Sans véhicule au ménage	38%	9%
Mode privilégié : TC	31%	9%

Tableau 19c. Caractéristiques saillantes du profil des journées « Etudiants ».

Document 6. L'analyse des mobilités spatio-temporelles des habitants de l'agglomération grenobloise

Source : Tabaka K. 2009

Pour analyser les comportements de mobilité quotidienne des habitants, nous nous appuyons sur les principes de l'approche centrée sur les activités [...].

Nous cherchons à connaître les comportements-types des habitants qui permettront de constituer des groupes d'individus se ressemblant par rapport à leurs caractéristiques et leurs usages du temps et de l'espace. La méthode vise à construire des typologies concernant les grandes tendances de comportements de mobilité quotidienne en fonction des programmes d'activités des individus, en utilisant une importante base de données quantitatives, celle de l'enquête ménages déplacements. Le niveau de détails recensés, avec les informations spatio-temporelles concernant les déplacements, leurs motifs et leur localisation sont des atouts incontestables des Enquêtes Ménages Déplacements. Ceux-ci serviront ici aux analyses des activités des habitants. Un autre point fort de cette enquête repose sur la prise en compte de tous les membres d'un ménage. Ceci donne la possibilité d'analyser les coordinations et des liens entre les comportements des membres du même ménage. L'absence des informations concernant les déplacements des enfants de moins de cinq ans est cependant regrettable, car c'est justement la présence des enfants en bas-âge et leur besoins qui entraîne des activités et des formes de mobilité spécifiques (Bauer 2007 ; Bressé, Le Bihan *et al.* 2007)

Journées structurées autour de l'activité professionnelle

P1 Journée « Auto-boulot-dodo » (16,25 %) actifs employés à temps plein, âgés entre 35 et 49 ans, plutôt dans les catégories socioprofessionnelles des ouvriers, et des professions intermédiaires, bien représentés parmi les hommes ; ces personnes passent entre 8h30 et 10h00 sur le lieu de travail voire plus de 10h, et passent entre 12h00 et 16h30 à leur domicile ; seulement 2 motifs de déplacements pour seulement 2 déplacements, essentiellement effectués en voiture.

P2 Journée « Turbo-nomades » (18, 28 %) : actifs employés à temps plein, âgés entre 35 et 49 ans et entre 25 et 34 ans, notamment sur-représentés parmi les catégories socioprofessionnelles des cadres, des professions intermédiaires et des ouvriers, profil plutôt masculin ; ces personnes passent entre 7h00 et 8h30 sur leur lieu de travail et moins de 12h00 à leur domicile, reportant leur temps sur d'autres activités telles que l'accompagnement – entre 11 et 30 minutes ; nombreux déplacements : notamment 5 à 7, pour des motifs variés : 4 ou 5 ; largement effectués en voiture, budget-temps de déplacements autres que pour le travail excédant 1 heure.

Journées structurées autour de la formation

P3 Journée « Etudiants » (8,49 %) : étudiants, jeunes (entre 18 et 24 ans), vivant seul, sans véhicule personnel et se déplaçant en transports en commun.

P4 Journée « Scolaires sans activité autre » (10, 01%) : jeunes scolarisés passant entre 8h30 et 10h00 sur leur lieu de formation, se déplaçant largement en transport en commun et aussi à pied, pour 2 motifs (domicile et lieu de formation) et 2 déplacements.

P5 Journée « Scolaires avec activité autre » (10, 38%) : jeunes scolarisés passant moins de temps sur le lieu de formation entre 8h30 et 10h00, au profit de temps passé aux activités de loisirs (entre 1 et 4 heures) ; en effectuant de 4 à 6 déplacements, pour 3 voire 4 motifs, sans utiliser un mode de transport privilégié.

Journées structurées autour du domicile et du ménage

P6 « Journées taxi » (11,01%) : personnes ne travaillant pas ce jour là, effectuant 10 déplacements, 9 déplacements ou 8 déplacements ; personnes ne consacrant aucun temps de déplacement pour le travail, mais de 30 minutes à plus d'1 heure de déplacement pour des accompagnements ; de nombreux autres motifs sont présents dans l'emploi du temps tels que les courses et les démarches administratives : entre 1 heure à 2 heures, voire plus de 2 heures ; le temps passé au domicile reste important : plus de 16h30 ; profil largement féminin ; personnes actives ; appartenant surtout à la catégorie « employés », avec une surreprésentation des temps partiels, mais aussi des inactifs et des chômeurs. Sous-représentation des retraités ; surreprésentation des classes d'âges 35-49ans, et 25-34 ans.

Journées moins mobiles

P7 Journée « A l'écart de la mobilité » (8,71%) : personnes ne travaillant pas ce jour-là, passant plus de 16h30 au domicile ; seulement 2 déplacements, générant 2 motifs différents ; surreprésentation des inactifs, des chômeurs et des temps partiels ; sous-représentation des retraités ; profil plutôt féminin, personnes âgées entre 50-64 ans.

P8 Journée « Retraités » (16,87%) : « retraités », âgées entre 65 et plus, ou 50-64 ans ; personnes vivant en couple sans enfant cohabitant ou personnes seules ; temps passé au domicile dépassant 16h30 ; Plus d'1heure consacrée aux déplacements, utilisant préférentiellement la marche à pied ; surreprésentation de l'absence de véhicule, ou 1 seul véhicule.

2. MOBILITES FREQUENTES ET TRANSFORMATION DE L'ESPACE

Documents et sources :

Document n°7. Enjeu géographique de la mobilité. Source : Carpentier 2006

Document n°8. Comparaison de différentes villes dans le monde en fonction des consommations d'espace et d'essence par habitant. Source : Newman, Kenworthy; 1989

Document 9. Espace consommé par 35 personnes en voiture ou en bus. Source : www.denvergov.org

Document 10. Le rapport entre l'étalement urbain et la mobilité quotidienne. Source : Orfeuil, 2004

Document 11. La ville étalée. Source : www.geographyalltheway.com

Document 12. En attendant que la ville vienne chez-soi. Source : www.geographyalltheway.com

Document 13. Espace et modes de vie. Source : Kaufmann, 2008

Document 14. Modèle de limite urbain/rural dans une ville américaine. Source : www.geocases2.co.uk/

Document 15. Aire de contact rural/urbain au Sud-est de l'agglomération londonienne. Source : www.geocases2.co.uk/

Document 16. Déplacement de l'aire de contact urbain/rural au fil du temps dans le Sud-ouest de l'agglomération londonienne. Source : www.geocases2.co.uk/

Questions

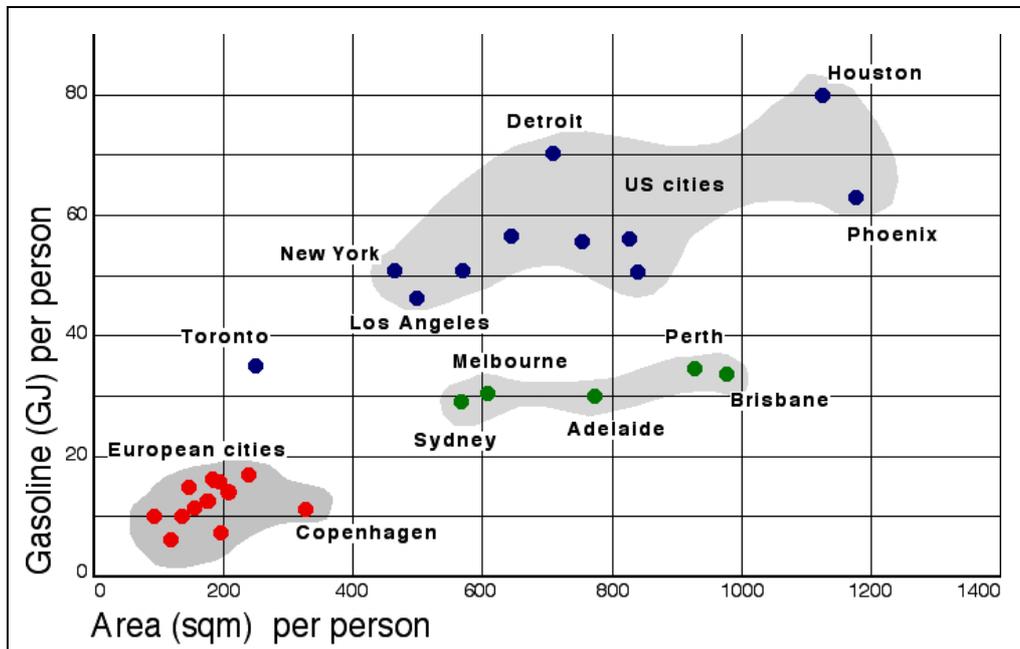
1. Expliquez, en vous appuyant sur les documents 7 à 9, les enjeux géographiques de la mobilité.

2. A l'aide du document 11-14 expliquez dans quelle mesure l'étalement urbain (à la fois de l'emploi et de l'habitat) contribue à expliquer l'augmentation de la mobilité.

3. Caractérisez les aires de contact urbain/rural aux Etats-Unis et au Royaume-Uni (docs. 15-17)

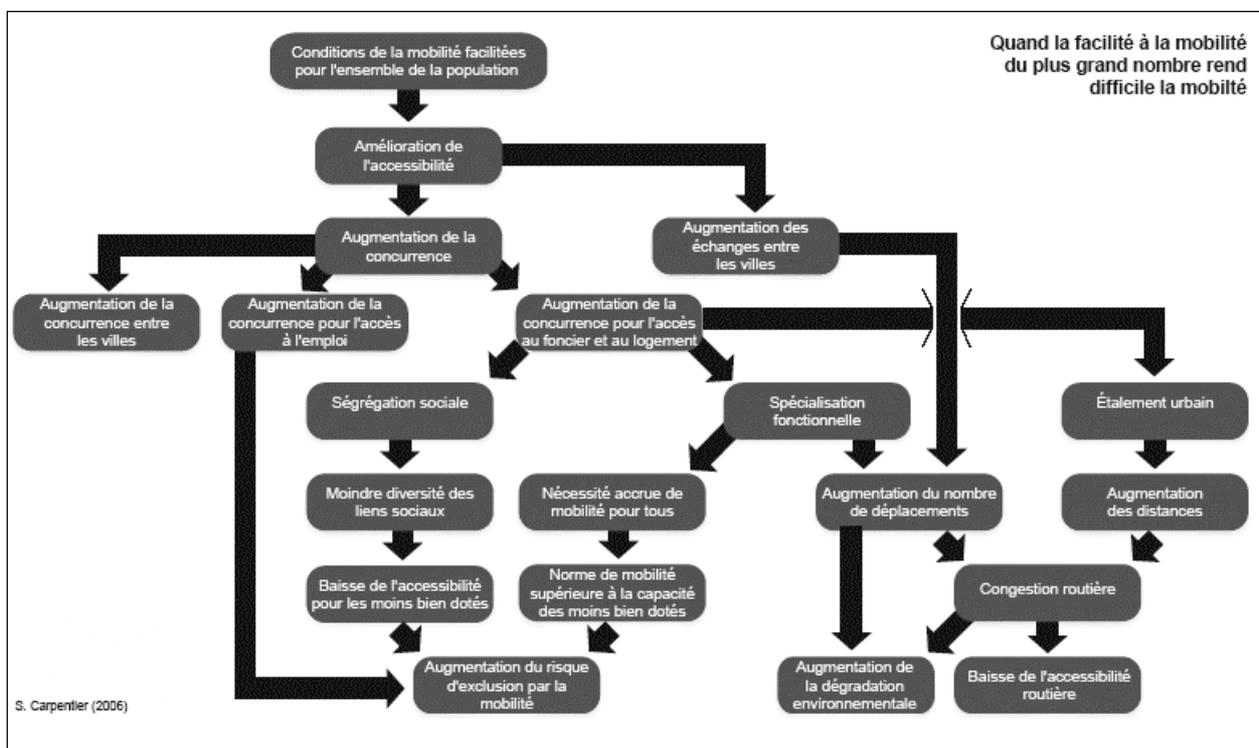
Document 7. Comparaison de différentes villes dans le monde en fonction des consommations d'espace et d'essence par habitant

Source : Newman et Kenworthy, 1989



Document 8. Enjeu géographique de la mobilité

Source : Carpentier 2006



Document 9. Espace consommé par 35 personnes en voiture ou en bus.

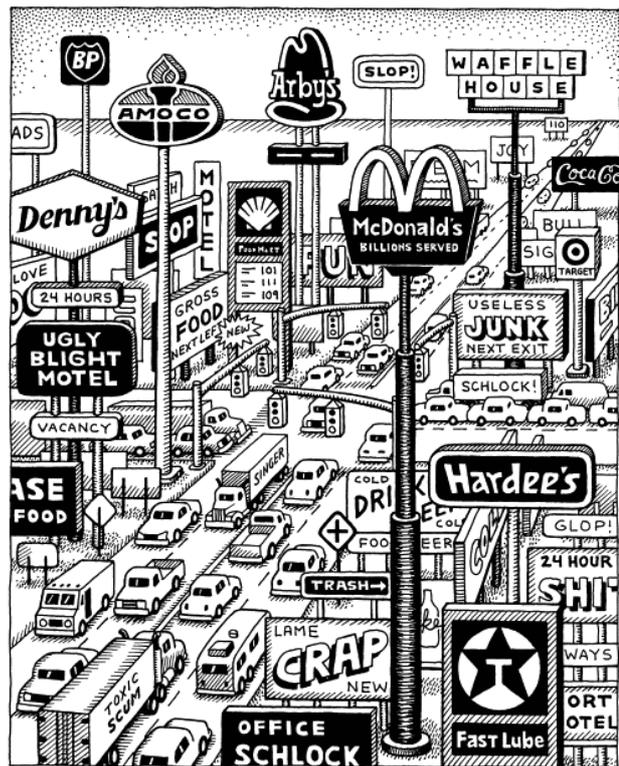
Source : www.denvergov.org



Document 10. Etalement urbain et mobilité quotidienne

Source : Orfeuil, 2004

Suburbanisation et étalement urbain sont « l'antimodèle » de certains urbanistes et de la communauté des analystes de la mobilité. Les premiers voient dans les couronnes périurbaines des lieux de faible urbanité, engendrant des coûts d'urbanisation importants, les seconds voient dans l'étalement la racine de la croissance des trafics automobile qu'ils cherchent à maîtriser et constatent les difficultés de desserte de ces zones en transport public. La convergence observée ne doit pas masquer que les uns et les autres ne parlent pas des mêmes processus, et c'est pourquoi une clarification s'impose. La mesure la plus utilisée est sans aucun doute le suivi intercensitaire des populations communales. On observe généralement alors que les communes centres atteignent un palier démographique dans les années 1970, que la banlieue croît, soit par densification des banlieues existantes (phénomène très mesuré dans les années récentes), soit par incorporation dans la banlieue de communes anciennement rurales et devenues urbaines, et qu'enfin les communes dites périurbaines (dans la définition des aires urbaines) ou rurales sous influence urbaine (dans la définition des ZPIU) connaissent le dynamisme le plus important. Le phénomène est en général appréhendé à travers une logique de « déversement », les villes-centres ayant atteint



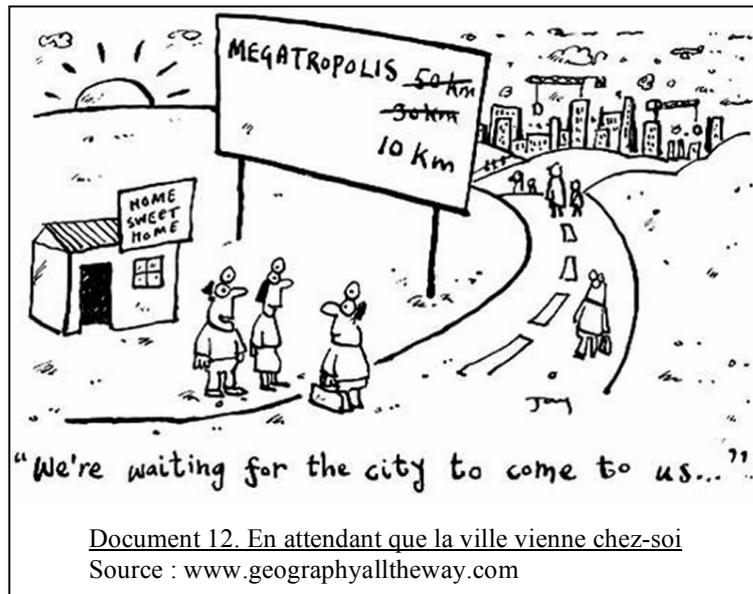
Document 11. La ville étalée

Source : www.geographyalltheway.com

leur point de saturation se déversant dans les banlieues, banlieues atteignant elles-mêmes un point de saturation ou ne fixant pas les habitants pour des raisons d'image et de marché et se déversant elle-même dans les communes rurales. Cette conception renvoie à une explication en termes de soldes migratoires : des « urbains »

choisiraient de devenir « rurbains » pour des raisons de coût ou de confort du logement ou encore pour des raisons liées à l'environnement. Il ne fait guère de doute que cette explication a sa place, mais elle n'est pas la seule. On observe d'abord que la périurbanisation a vraiment démarré en France à la fin des années 1960, avec des familles avec de jeunes enfants, et qu'en revanche les villes-centres sont les territoires des jeunes sans enfants et des personnes âgées : les territoires centraux et périurbains n'ont pas a priori le même dynamisme démographique, et ce phénomène est en particulier un des facteurs importants de la cause de la croissance de la grande couronne en Ile-de-France. On observe ensuite qu'il peut très bien y avoir croissance -ou évitement de la décroissance attendue- par absence de mobilité résidentielle. C'est la prise en masse qu'on peut comprendre à travers un exemple simple : un fils d'agriculteur prenant sa retraite renonce lui aussi à la terre et trouve un emploi au Crédit agricole de la grande ville voisine distante de 30 km. Hier (il y a 20 ans), la qualité de service des routes n'était pas suffisante pour envisager une migration quotidienne, ou le salaire trop faible pour accepter les coûts automobiles correspondants : une migration vers la ville aurait été enregistrée. Aujourd'hui la migration résidentielle n'est pas nécessaire, elle peut être remplacée par une mobilité quotidienne. Ce n'est pas le solde résidentiel qui est à l'origine du trafic nouveau, mais l'accessibilité à partir des communes rurales. Il y a donc, au sein du seul champ résidentiel, des facteurs qui suggèrent que les soldes migratoires ne sont pas les seuls facteurs à l'origine des croissances. L'entrée par les déplacements, et notamment par les déplacements domicile-travail qui structurent fortement les trafics de pointe, suggère également d'autres pistes d'analyse. La première est assez triviale : une mobilité résidentielle a pu accompagner le desserrement de l'emploi qui a été important sur la période récente, même si l'espace sur lequel s'opère ce desserrement est plus restreint que l'espace concerné par le desserrement résidentiel : il peut y avoir des éléments de rationalité extérieurs au marché du logement et des croissances de trafic induites

moindres qu'anticipées. La seconde vient de l'analyse des différents segments du marché des déplacements domicile-travail, et en particulier de la croissance spectaculaire des déplacements interurbains de proximité. Une migration nouvelle de Saint-Etienne à Lyon, ou de Niort à Saintes contribue beaucoup à la croissance des déplacements, sans aucun changement morphologique dans les villes concernées. Pour prendre la mesure des différences d'ordre de grandeur entre d'une part la croissance des trafics pour le travail et d'autre part les évolutions portées par les seuls phénomènes d'étalement, on peut rappeler (Massot et Orfeuill, 1996) qu'entre 1975 et 1990, les distances moyennes entre domicile et travail ont augmenté de 56%, alors que la distance moyenne des domiciles à la ville-centre la plus proche n'a cru que de 12% et la distance moyenne des lieux de travail à la ville-centre n'a cru que de 5%. Si l'emploi était uniquement central, la suburbanisation ne serait qu'à l'origine d'une croissance de 12%, croissance elle-même à tempérer par la décentralisation de l'emploi. Il est donc clair qu'il y a une certaine autonomie entre deux phénomènes : un phénomène d'étalement, qui est effectivement à l'origine d'une partie de la croissance des distances, notamment parce que l'étalement de l'emploi est plus mesuré et s'effectue sur un espace plus restreint que l'étalement résidentiel et un phénomène qu'on pourrait plutôt qualifier d'éclatement entre lieux de résidence et d'emploi dont les origines peuvent être multiples, depuis l'attachement au lieu de résidence (cas de la prise en masse) jusqu'au fonctionnement actuel des marchés de l'emploi, plus spécialisés et plus « fluides », en passant par la biactivité. Rien de tout cela ne serait toutefois possible sans l'amélioration considérable des facilités de déplacement, amélioration qui se mesure par le fait que les distances croissent mais que les temps de parcours restent stables. Alors qu'il y a quelques générations le plus courant était que les personnes vivent toute leur vie dans le même endroit, aujourd'hui le plus commun est de changer de lieu de résidence à plusieurs reprises, au moins dans les pays développés.



Document 13. Espace et modes de vie

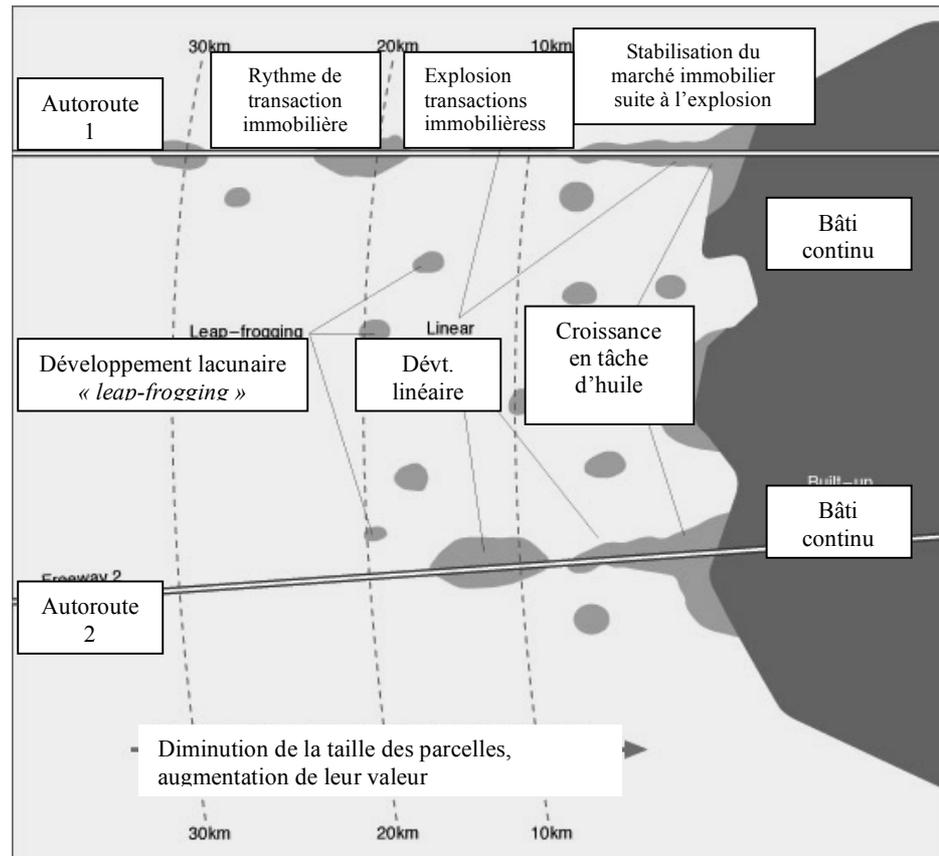
Source : Kaufmann, 2008

Il y a quelques décennies, l'opposition ville/campagne était encore associée à des cultures et des modes de vie spécifiques. Ce n'est plus le cas actuellement, même si certaines spécificités subsistent (Lussault 2007). Avec des déplacements pendulaires accrus en nombre et en distance, on a vu se multiplier les gens qui vivent au quotidien dans les deux contextes, l'urbain et le rural. De plus, à Genève comme à Estavayer-le-Lac, à Laboule comme à Paris, on écoute les mêmes disques, on regarde les mêmes séries à la télévision, les jeunes sont friands du Mac Do que l'on trouve de façon indifférenciée sur l'ensemble du territoire et les boutiques à la mode proposent les mêmes accessoires. On rêve de vacances sur les mêmes plages lointaines. Pour de nombreux analystes, cette situation reflète un affranchissement des références culturelles liées à la proximité spatiale. Les objets de consommation sont diffusés partout, parallèlement au développement des mass media. Toute tentative d'associer un "mode de vie" à la ville devient dès lors évanescence. On peut malgré tout considérer comme urbain ce qui provient des grandes villes et se diffuse par capillarité (Paquot 1990). On est porteur d'une culture urbaine tout en habitant la campagne ou la montagne. De fait, les acteurs se servent largement de leur motilité pour fixer leur résidence en fonction de leurs projets de vie.

La forme des villes se transforme. Elles s'étalent indépendamment du modèle historique dont elles sont issues. De la métrique du piéton, elles passent désormais à la métrique des automobiles (Wiel 1999). Les potentiels de vitesse procurés par les engins motorisés ont été massivement appropriés par les ménages qui vont habiter fort loin des centres, attirés à la fois par le rêve américain de la suburbia ou par des prix fonciers plus accessibles. Cette situation, associée au développement considérable des grandes infrastructures routières urbaines (rocares, autoroutes urbaines), a progressivement entraîné une nouvelle perception des distances. A mesure que l'automobile est devenue un bien courant des ménages, les stratégies de localisation des entreprises se sont modifiées, recherchant la périphérie des villes et amplifiant du même coup le phénomène d'étalement urbain. Il en résulte que les frontières morphologiques des villes ne correspondent plus du tout à leurs frontières fonctionnelles.

Document 14.
Modèle de limite
urbain/rural dans
une ville
américaine

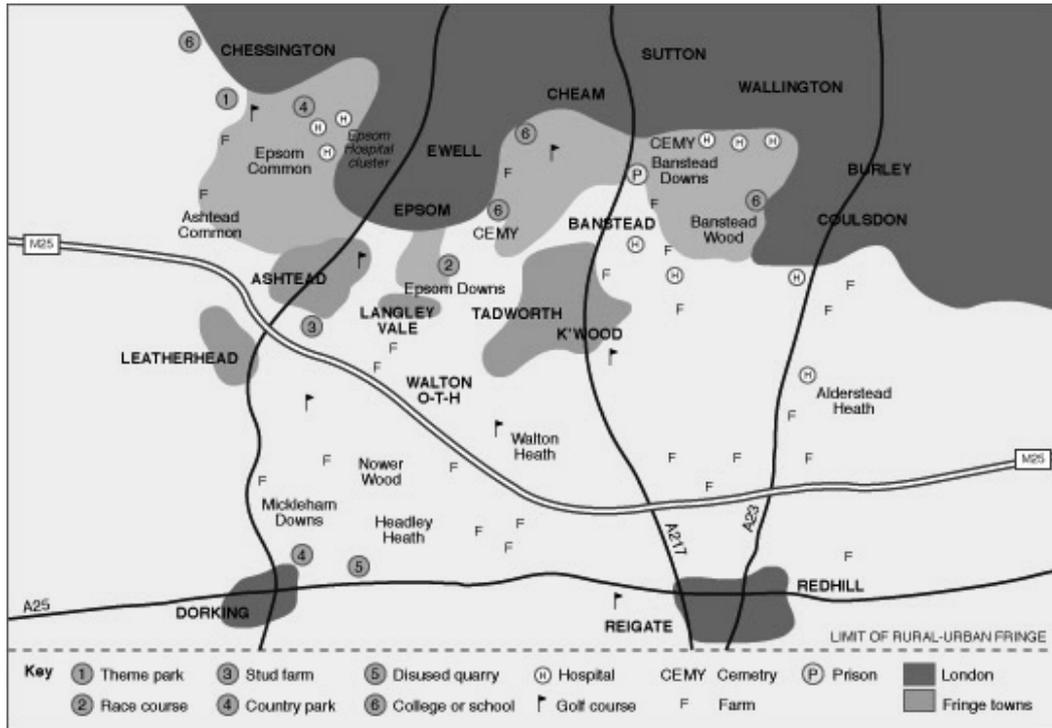
Source :
www.geocases2.co.
uk/



Document 15. Aire de contact rural/urbain au Sud-est de l'agglomération londonienne

Source : www.geocases2.co.uk/

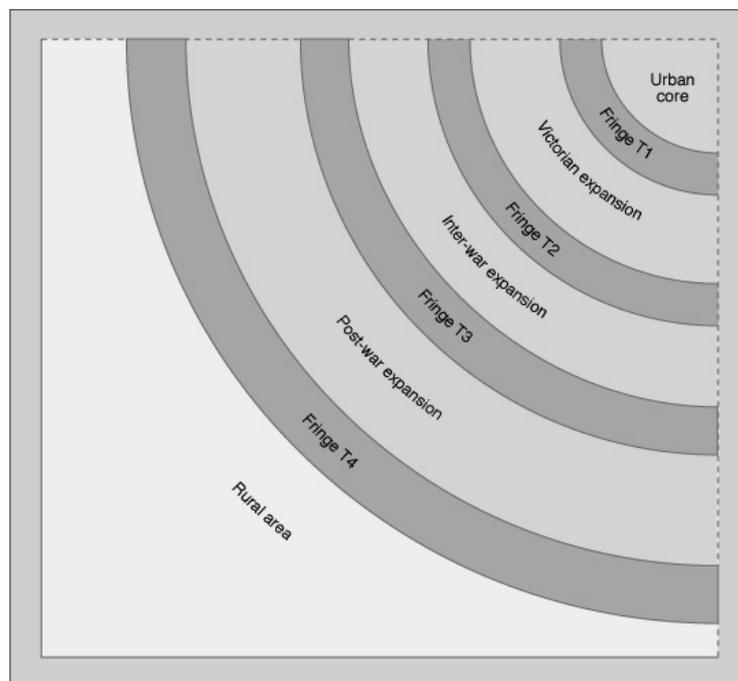
1 : Parc à thèmes, 2 : Hippodrome, 3 : Ecurie, 4 : Aire de récréation rurale, 5 : Carrière désaffectée, 6 : campus universitaire ou établissement scolaire. Fringe (trad.) : bordure, aire de contact



Document 16. Déplacement de l'aire de contact urbain/rural au fil du temps dans le Sud-ouest de l'agglomération londonienne

Source : www.geocases2.co.uk/

Urban core : noyau urbain. Epoque victorienne : apogée de la révolution industrielle au R.U. (1837-1901)



EN GUISE DE CONCLUSION : A LA RECHERCHE D'UNE GRILLE DE CLASSIFICATION DES MOBILITES VILLE/CAMPAGNE

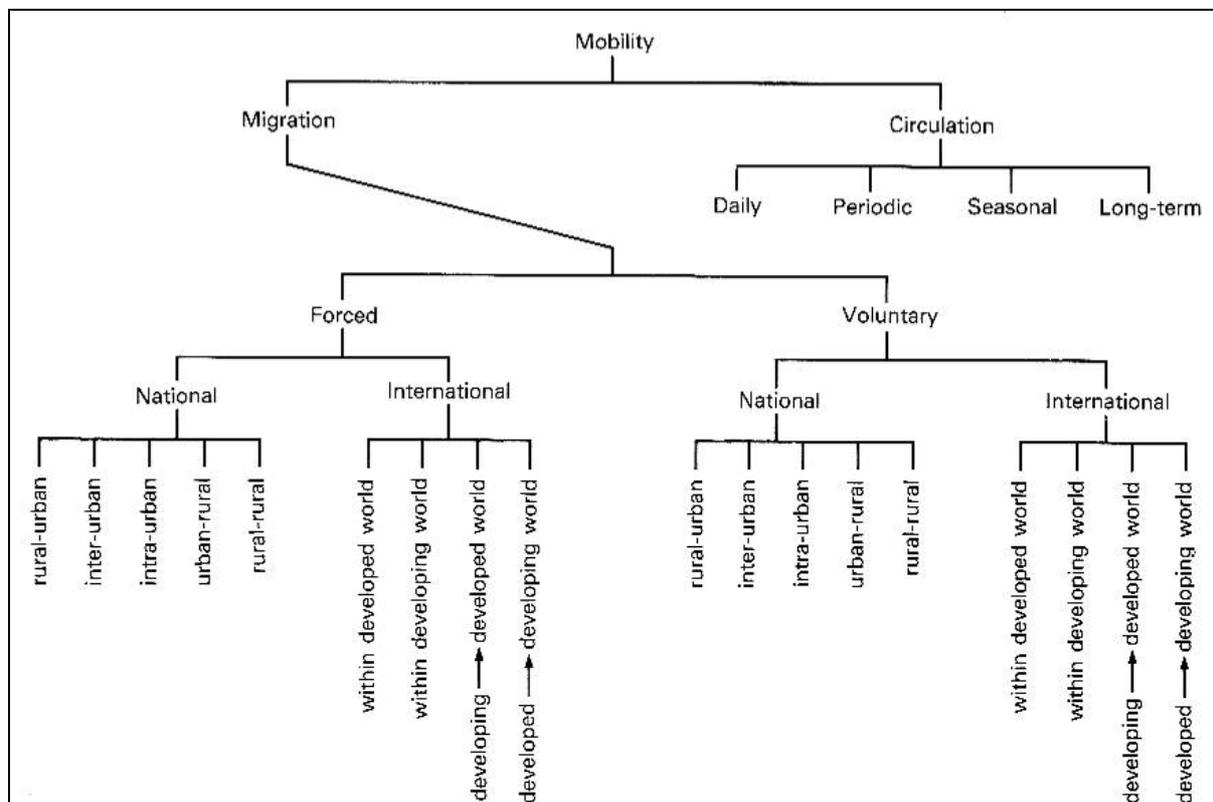
Documents :

- Document n°1. Essai de classification générale de la mobilité. Source : Witherick, 1990
 Document n°2. Types de mobilité en fonction de la durée. Source : Witherick, 1990
 Document n°4. Migrations et binôme rural/urbain. Source : Charrier J.-B. 1990
 Document n°5. Migrations concernant l'urbain. Source : Witherick, 1990

Questions

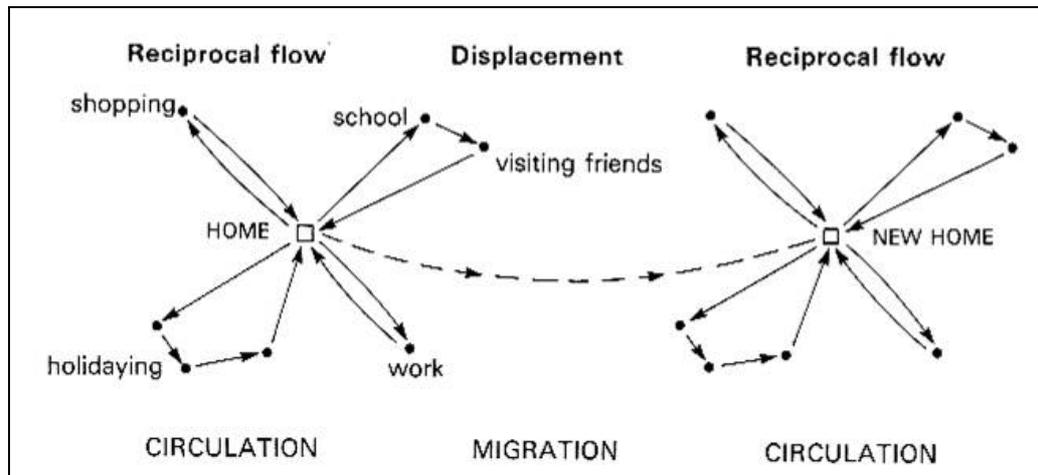
1. **Donnez des exemples illustrant les principaux types de mobilité présentés dans le doc. 1.**
2. **Expliquez, en donnant des exemples, la différence entre les notions de mobilité et de migration (doc. 2).**
3. **Les documents 3 et 4 présentent plusieurs types de migrations. S'agit-il exactement des mêmes types de migrations ?**

Document 1. Essai de classification générale de la mobilité
 Source : Witherick, 1990



Document 2. Types de mobilité en fonction de la durée

Source : Witherick, 1990



Document 3. Migrations et binôme rural/urbain

Source : Charrier, 1990

Un fait fondamental est le très fort accroissement de la mobilité des hommes au XIX^e et surtout au XX^e siècle par rapport aux périodes antérieures.

Alors qu'il y a quelques générations le plus courant était que les personnes vivent toute leur vie dans le même endroit, aujourd'hui le plus commun est de changer de lieu de résidence à plusieurs reprises, au moins dans les pays développés.

Du point de vue qui nous intéresse dans cet enseignement (urbain/rural) on peut distinguer quatre types de migrations :

a) migrations entre espaces ruraux, paysannes ou non : par exemple de la montagne vers la plaine, ou vers des fronts pionniers, de l'Amazonie, des Terres vierges de la Sibérie ou du Kazakhstan, de Java vers Sumatra ou l'Iran...

b) migrations entre espaces urbains. Elles représentent aujourd'hui un flux majoritaire dans un grand nombre de pays où la population urbaine est majoritaire. La population urbaine est en règle générale plus mobile que la population rurale. Les immigrants des villes proviennent le plus généralement d'autres villes, dans les pays occidentaux où le réservoir rural et surtout agricole est en voie de tarissement, mais aussi dans les anciennes républiques socialistes, ainsi que dans certains pays en développement d'Amérique latine.

Classiquement les mouvements de ville à ville s'effectuaient des petites vers les plus grandes, la petite ville, en Europe notamment, prélevant des habitants sur les campagnes proches mais cédant un nombre presque équivalent d'émigrants aux autres villes plus importantes ou plus dynamiques. Il n'est pas certain que les migrations actuelles restent du même type. Dans les PED, on fait souvent l'économie de la ville-étape. Et dans les pays occidentaux, un important courant de retour conduit aussi des actifs ou des retraités des grandes villes vers les moyennes ou petites;

c) migrations du rural vers l'urbain (exode rural) faisaient l'objet de la première partie de la séance.

d) migrations de l'urbain vers le rural ont été étudiées en deuxième partie.

Document 4. Migrations concernant l'urbain

Source : Witherick, 1990

