



**Association de Science Régionale
De Langue Française**

XLII^e Colloque de l'ASRDLF - XII^e Colloque du GRERBAM

SFAX

4, 5 et 6 Septembre 2006

Développement local, compétitivité et attractivité des territoires

**MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET ATTRACTIVITÉ
RELATIVE DES TERRITOIRES URBAINS
À NIAMEY (NIGER) ET PUEBLA (MEXIQUE)**

Emmanuel RAVALET
Ingénieur, Doctorant,
Laboratoire d'Économie des Transports
Lyon
Emmanuel.Ravalet@entpe.fr

Introduction

Réfléchir aux dynamiques de valorisation et de dévalorisation des espaces urbains, c'est aborder la relation entre les citoyens et leur ville. Dans leurs discours et/ou dans leurs usages, ces individus sont en effet les vecteurs d'une « valeur » différenciée et évolutive des quartiers les uns par rapport aux autres. Nous avons décidé dans cette communication d'étudier les dynamiques d'attractivité des territoires en considérant les comportements effectifs de la population des villes considérées.

A travers l'Histoire, certains territoires urbains prennent une importance particulière dans la ville. Un déséquilibre se met alors en place entre des zones très attractives et d'autres où personne ne va (si ce n'est ceux qui y habitent). Un citoyen n'utilise qu'un espace limité de l'aire urbaine dans laquelle il réside, c'est son espace de vie. Quelle est alors la place des « espaces structurant de la ville » dans cet espace de vie ?

Après avoir développé notre approche théorique, nous présenterons deux études de cas, les villes de Niamey au Niger et de Puebla au Mexique. Pour beaucoup des citoyens de ces deux villes, le déplacement est contraignant, leur relation à la ville n'en est que plus serré, plus tendu, plus riche de sens...

I. L'urbain contemporain au Sud

A. Un développement rapide et récent

Avec des nuances et des exceptions, l'ensemble des spécialistes s'entend sur la très forte croissance des populations urbaines dans les villes du Sud. En un siècle, la population totale de la zone subsaharienne a été multipliée par dix pendant que sa population urbaine l'était par cent ! [SAH/DLR, 2000]. Au Niger, la ville de Niamey a vu sa population décupler, particulièrement à partir de l'indépendance (acquise en 1960). Les taux de croissance urbaine, certes déjà rencontrés à certaines périodes aux Etats-Unis ou en Grande Bretagne, ont été exceptionnellement élevés et ont conduit à une conjoncture urbaine délicate. L'augmentation du nombre de citoyens dans les grandes villes africaines résulte d'un fort taux d'accroissement naturel et de l'arrivée de personnes en provenance des campagnes, des centres urbains secondaires, ou de l'étranger. Une autre explication tient à l'absorption des petits noyaux urbains périphériques aux grandes villes. Face à la rapidité des mutations urbaines, les aménageurs n'ont d'autre choix que de pratiquer un « urbanisme de rattrapage ». En Amérique Latine, la situation est un peu différente mais également préoccupante. La croissance effrénée des villes est maintenant terminée et la situation est plus contrôlable pour les responsables urbanistiques. Si la croissance de sa population urbaine est impressionnante jusque dans les années 60, elle ralentit ensuite. Avant 1975, la composante migratoire en était le principal moteur, la croissance de la population urbaine trouve depuis sa source dans la structure même de la population (encore très jeune).

Les politiques d'ajustement structurel, qui correspondent ni plus ni moins à des politiques de rigueur, n'ont rien arrangé à la situation sanitaire et sociale des citoyens du Sud (Antoine, 1997). En Afrique, mais également en Amérique latine, nombre d'entre eux sont mis à l'écart d'un certain nombre de « services de base » tels que l'électricité ou l'eau courante. Les quartiers dans lesquels ces « laissés pour compte » résident sont souvent situés en périphérie, et la faiblesse des moyens interdit une certaine partie de leur mobilité quotidienne, à savoir une mobilité qui ne se réduit pas à la proximité du quartier. Les conséquences sociales de ce

fait sont bien entendu souvent dramatiques pour ces familles, en marge de l'activité urbaine et des bienfaits que l'on peut lui associer [Diaz Olvera et al, 2002]. Du fait de l'effondrement des investissements urbains, les conditions de vie se dégradent (les réseaux d'assainissement datent souvent de la période coloniale, les services de santé sont de moins en moins en mesure de répondre aux besoins de la population urbaine) et le nombre d'emplois que ceux-ci généraient est de plus en plus faible [Dubresson, 1997]. Les populations des centres sont souvent victimes de la « crise urbaine des villes du Sud ». On trouve dans ces noyaux historiques regorgeant d'activité des logements insalubres exempts eux aussi des services de bases. Des questions se posent alors en termes de sécurité, de nombreuses villes deviennent le siège d'une triste aggravation des violences urbaines. « *Crises et ajustement ont eu pour effet de miner les mécanismes de la machine à intégrer et à socialiser sur un mode anti-individualiste et non-violent* » (ISTED, 1998:105).

B. Les déséquilibres territoriaux

Les villes du Sud sont les lieux dans lequel les contrastes frappent le plus. Cohabitent des quartiers économiques aux grands buildings ou résidentiels suréquipés et des zones précaires dépourvues du minimum d'infrastructures et de services [Diomande, 2001]. Exacerbation des tendances inhérentes à une sur-urbanisation devenant mal-urbanisation, la force des inégalités surprend, tant en Afrique sub-saharienne qu'en Amérique Latine.

L'une des expressions les plus connues de ces inégalités est la ségrégation résidentielle. Les pratiques résidentielles vont ainsi dans le sens de l'« entre-soi » [Orfeuill, 1999]¹. Tout comme les inégalités, la ségrégation est un « phénomène naturel » dès lors que des individus socialement hétérogènes se regroupent au sein d'un espace délimité (nous nous référons ici à la définition de la ville proposée par L. Wirth). Dans certaines situations, elle prend pourtant des proportions énormes et tout doit être fait alors pour limiter ses répercussions sociales (à commencer par étudier le phénomène). On peut parler dans certains cas d'une sélection par le bas, et dans d'autres cas de pratiques de repli, qui concernent d'ailleurs aussi bien les plus riches que les plus pauvres [Jaillet, 1998]. Les lieux de résidence sont donc tantôt *choisis*, tantôt *subis*, selon la force des contraintes pesant sur les citoyens en question.

Une autre tendance très forte est beaucoup moins considérée dans le champ des études urbaines, à savoir les déséquilibres en termes d'attractivité des territoires urbains. Dans les villes du Sud, les centres urbains sont généralement des lieux grouillant d'activité, où se retrouvent des citoyens de plusieurs quartiers de l'agglomération. C'est le cas du grand et petit marché à Niamey mais aussi du *Centro historico* à Puebla. D'autres espaces structurent également la ville et ses activités, comme les hôpitaux, universités et autres établissements dont l'aire d'influence correspond à la ville entière. Mais qu'en est-il alors des autres espaces de la ville, ces lieux qui attirent rarement voire même jamais les citoyens qui n'y habitent pas. Ils font pourtant partie intégrante de la ville et de la vie de certains des citoyens, et font l'objet de connotations diverses de la part de la population urbaine, qui parfois ne les connaît que très peu... Nous considérons ce déséquilibre dans l'attractivité des territoires comme une tendance fondamentale des villes contemporaines situées dans les pays du Sud.

¹ Cette notion développée en particulier par Jean-Pierre Orfeuill souligne la propension des citoyens à se regrouper dans des quartiers selon différents traits communs : ils cherchent à rester entre eux. Ce seront par exemple les étudiants, les familles, les plus aisés, les personnes originaires d'une même région du monde, etc.

C. L'urbain, nœud de contraintes

Pour accéder aux services et aux activités, le défi est grand pour les habitants des périphéries des villes latino-américaines. Ils sont en effet dans l'obligation de pratiquer de très grandes distances à pied, ou de rester dans leur quartier... (Henry, 1994). On note également que les prix ont beaucoup augmenté dans les transports collectifs, ce qui exclu ou demande de la part des plus pauvres un gros sacrifice (Prévôt-Shapira, 2003). « *La crise se traduit pas une pauvreté endémique des populations* » (Diaz Olvera et Kane, 2002). Une part très importante de la population urbaine en Afrique subsaharienne se voit quant à elle dans l'obligation de se déplacer à pied, avec des conditions associées parfois très difficiles (pollution, saleté, bruit, agressions, chaleur, sécurité en termes d'accidentologie, etc...). Ces citadins sont alors astreints au quartier ou contraints en ville [Plat, 2003]. Rappelons ici que la part modale de la marche à pied est de plus de 70% à Niamey.

Dans ces conditions, l'accès aux services de base et aux activités devient difficile et l'espace urbain se décline vite en un nœud de contraintes. Celles-ci fonctionnent comme « *des frontières qui limitent les conduites de chacun dans l'espace et dans le temps* » (Di Méo, 1999:79). Lorsqu'elles sont trop fortes, les individus concernés peuvent se retrouver dans des situations d'exclusion sociale telle que décrites par T. Litman. « *Social exclusion refers to constraints that prevent people from participating adequately in society, including education, employment, public services and activities. Inadequate transport sometimes contributes to social exclusion (...)* » (Litman, 2003:1). Il existe à l'intérieur d'une même aire urbaine, de très fortes disparités sociales médiatisées par une variabilité des contraintes, et dont la prise en compte est fondamentale pour comprendre la relation entre les citadins et leur ville. Peut-on alors parler d'inégalités et à quoi renvoient-elles ?

II. Inégalités et différenciations de mobilité

A. Des contraintes aux inégalités

Les contraintes pesant sur les individus peuvent être de plusieurs ordres. « *Constraints on travel can be imposed by a person's social or economic status, by one's household and societal roles, or by one's location vis-à-vis the transport system and activity sites* » (Salomon, 1980). La nuance importante existant selon nous entre « différences » et « inégalités » trouve son écho dans la mise en valeur de comportements subis ou choisis par les citadins. A partir du moment où les différenciations peuvent s'interpréter en termes de différentiels de contraintes, il est possible selon nous de parler d'inégalités. On voit tout de même ici que ce choix renvoie à un jugement de valeur de la part de l'analyste.

Ce qui nous intéresse dans cette étude, ce ne sont pas les inégalités sociales en soi, mais les conséquences qu'elles peuvent avoir en termes d'inégalités de mobilité et d'usages des espaces urbains au quotidien. Quelles sont donc les inégalités pouvant être observées dans l'accès aux « territoires structurants de la ville » ? Au delà du simple fait que certains individus sont exclus de l'activité présente dans ces espaces, ceux qui s'y rendent n'y vont pas pour les mêmes raisons, de la même manière et aux mêmes moments... Comment interpréter alors ces différences et correspondent-elles à des inégalités ?

B. Les modes de déplacements

« La ville, l'espace vécu, ces territoires du quotidien sont d'abord l'œuvre du marcheur ou de l'automobiliste (Di Méo, 1999:86).

Les modes de déplacements méritent ici d'être considérés plus longuement. Selon G. Amar [1993], le mode de transport est un objet sociotechnique résultant d'une combinaison stable et efficace d'éléments matériels, socioprofessionnels et socioculturels. Cette définition suggère une nécessaire différenciation entre des objets techniques similaires mais situés dans des contextes socioprofessionnels et socioculturels différents. A ce stade de la réflexion, **le mode de transport peut être considéré comme une interface entre le citadin et sa ville**. Tous les modes de transports ne sous-entendent pas le même rapport avec la ville (et le quartier d'habitation). G. Amar [1993] développe le concept d'*adhérence urbaine des déplacements*, reconsidérant la mobilité selon les espaces. Est abordée alors l'interaction avec les lieux et les activités de la ville. La voiture a une forte adhérence en périphérie et la marche à pied en centre-ville (milieux denses et activités accessibles facilement sans véhicule). Ce que nous voulons évoquer ici, c'est que la *forme* du quartier peut être associée dans certains cas avec l'utilisation de modes de déplacements spécifiques qui n'impliquent pas la même relation pour les citadins avec leur environnement physique et social proche. Nous reviendrons sur ces questions dans les résultats de cette étude.

Relativement à ces considérations, nous considérons les modes de transports comme des interfaces entre les citadins et les espaces urbains. « *La diversité des modes de déplacements et de leur usage renvoie à des différences de consommation d'espaces et de ressources* » [Vasconcellos, 2004]. Nous précisons donc avec une grande attention les modes de déplacements utilisés pour se rendre dans les « espaces structurants de la ville ».

C. Une étude de la ségrégation et de l'exclusion : méthode

La valorisation ou dévalorisation d'un quartier est un processus associé à l'évolution de sa fonction dans l'aire urbaine, de sa place dans le quotidien des citadins. Il faut donc se questionner sur les activités qui s'y déroulent. En considérant qu'il existe plusieurs manières d'habiter une ville, nous avons réfléchi à l'attractivité *relative* des territoires structurants de la ville, *relative* car dépendante des individus considérés. Cette réflexion s'inscrit dans le cadre plus large de la compréhension des pratiques quotidiennes des citadins et le rapport qu'ils entretiennent avec les espaces urbains.

Notre analyse porte sur des contextes où les individus sont fortement contraints. Contrairement aux agglomérations occidentales contemporaines, dites à *mobilité facilitée*, il s'agit ici de comprendre le fonctionnement de ces villes très étalées dans lesquelles les distances sont grandes et les moyens de les parcourir sont faibles. Niamey au Niger et Puebla au Mexique seront au centre de nos préoccupations. Dans le premier cas, près de 70% des déplacements se font à pied et ce malgré les faibles densités observées. Quant à Puebla, la part des transports collectifs est historiquement assez élevée, mais l'équipement individuel ne s'accroît que lentement. Les bus et minibus permettent bien sûr aux citadins d'effectuer de plus longs déplacements, mais cela a un coût et des conséquences en termes d'articulation des espaces urbains les uns avec les autres.

Cette étude est basée sur deux enquêtes-ménages (la première a été réalisée en 1994 à Puebla et la seconde en 1995 à Niamey). Cette source de données quantitatives a l'avantage d'offrir

un aperçu global des déplacements urbains car concerne un éventail de citoyens, d'espaces urbains, d'activités et de modes de transports. Le traitement de ces données s'est déroulé en deux temps. Pour cibler dans un premier temps les territoires structurants de chaque ville considérée, nous avons précisé les destinations de l'ensemble des déplacements extérieurs au quartier d'habitation². Relativement à cette photographie des territoires urbains attractifs au quotidien, un certain nombre d'entre eux ont été choisis. L'attractivité des territoires urbains sera donc évaluée dans cette étude sur la base des comportements effectifs des citoyens dans la ville. Nous avons cherché à savoir dans un second temps qui se rendait dans ces quartiers (caractéristiques démographiques, socio-économiques et géographiques), pourquoi (activités concernées) et comment (modes de transports utilisés). Cette démarche offre une image des dynamiques quotidiennes à l'œuvre dans les agglomérations considérées et permet de cibler les populations et éventuellement les quartiers à l'écart (pour des raisons diverses) de ce fonctionnement.

Finalement, notre travail ici est double, nous n'étudions pas seulement les comportements des citoyens dans l'espace mais également les configurations spatiales à travers les citoyens et leurs habitudes au quotidien.

III. Les territoires urbains structurants et leurs usages

A. Étude de cas : Niamey au Niger

- Présentation générale

En un siècle à peine, Niamey est passé d'un bon millier de villageois à 700 000 citoyens. Le petit village précolonial du bord du fleuve Niger est devenu une agglomération, grande et étalée. Choisie par les Français pour sa localisation stratégique, Niamey devient un poste militaire puis la capitale de la colonie. A l'indépendance, elle devient la capitale de la République du Niger. Son taux de croissance annuel se maintient depuis la fin de la seconde guerre mondiale entre 10 et 12 %, fortement alimentée par l'exode rural. Sa croissance continue s'explique aujourd'hui plutôt par un accroissement naturel encore très fort (le taux de fécondité est de 7 enfants par femme au Niger). La forte extension géographique de l'aire urbaine niaméenne embrasse une diversité de paysages urbains. On y retrouve d'anciens villages rattrapés par la ville, de larges zones non loties au sein desquelles les conditions sanitaires sont particulièrement mauvaises, ou encore des espaces lotis aisés³. Au centre-ouest de l'agglomération s'étend le plateau, ancienne ville coloniale correspondant aujourd'hui aux quartiers résidentiels riches et aux ambassades. Le centre, très attractif, regroupe les trois marchés⁴ principaux. A noter également que la ville est peu dense car les habitations ont très généralement un seul niveau.

Les déséquilibres d'attractivité entre les territoires urbains sont très forts à Niamey (Carte 1). Pour les mettre en lumière, nous avons calculé, pour chaque zone d'enquête⁵, le nombre

² Les activités lointaines ont un sens particulier car elles nécessitent un investissement (temporel, économique ou autre).

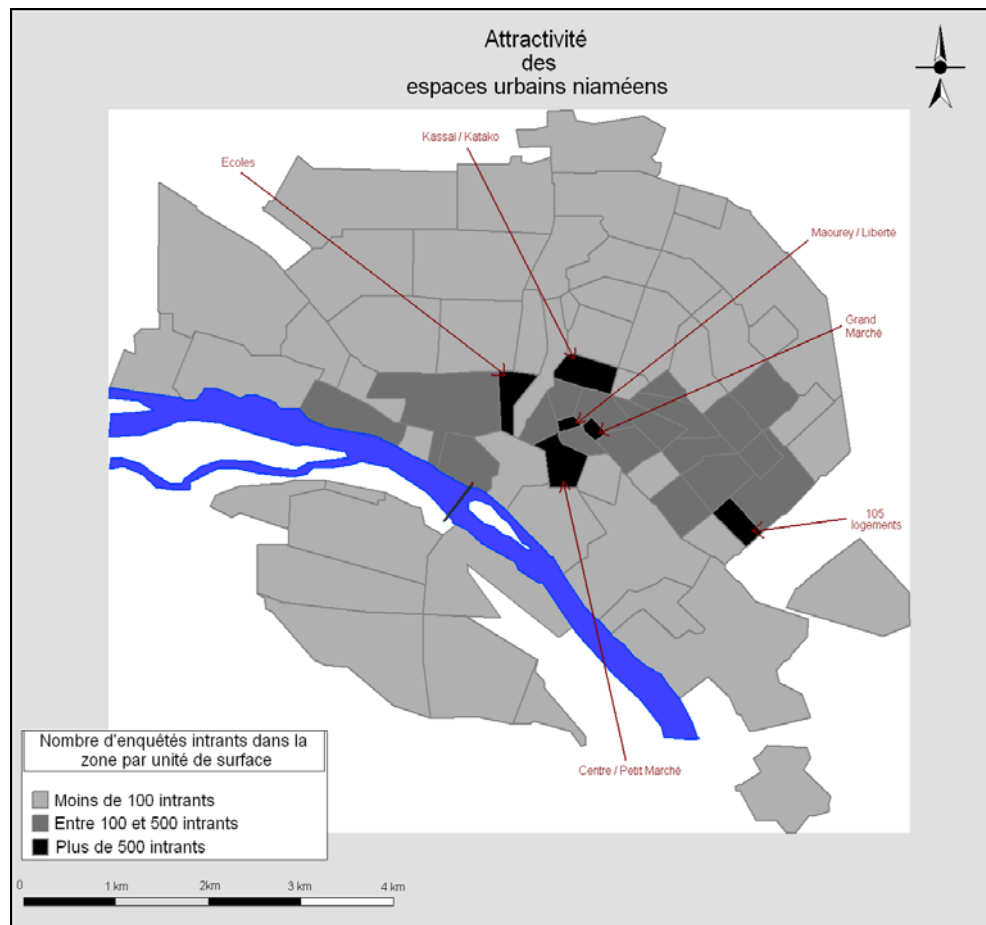
³ On y retrouve des maisons avec murs d'enceinte et gardien.

⁴ Le petit marché (alimentaire), le marché Katakou (ferraileries et autres outils) et le grand marché (tissus et denrées diverses) forment cette zone très animée de la ville.

⁵ Les zones d'enquêtes correspondent assez bien à Niamey aux quartiers et espaces vécus localement par les citoyens. C'est la raison pour laquelle nous utiliserons aussi bien les termes *quartiers*, *zones d'enquête* et *territoires urbains*.

d' « intrants ». Les intrants sont des citoyens qui viennent dans le quartier pour y exercer une activité quelconque, mais qui n'y habitent pas. Pour éviter les écueils potentiels liés aux tailles des territoires urbains considérés, nous avons calculé ce nombre d'intrants par unité de surface (en l'occurrence par kilomètre carré).

Carte 1 : les déséquilibres d'attractivité selon les territoires à Niamey



- La spécificité des territoires attractifs

Six territoires ressortent comme structurant pour l'aire urbaine niaméenne. Le centre y est particulièrement représenté puisque cinq d'entre eux y sont situés. Comme dans beaucoup de villes ouest-africaines, les marchés jouent un rôle très fort dans la ville de Niamey. Le petit marché, le grand marché et le marché Katako rassemblent en leur sein un grand nombre de citoyens venant de divers quartiers de la ville. Des spécificités peuvent néanmoins être notées.

Le petit marché tout d'abord est le plus central et à proximité immédiate, il y a la communauté urbaine et plusieurs banques. Les citoyens qui se dirigent vers cette zone sont donc très différents selon l'activité qu'ils viennent y occuper. Trois portraits-types de ces citoyens pourraient être dressés : le premier serait un marchand de fruits et légumes venant du quartier Gamkallé (quartier très rural situé au bord du fleuve), très peu instruit et non salarié. Le second serait un travailleur formel habitant le Plateau ou le quartier Yantala (quartiers riches), assez instruits. Le troisième serait un citoyen qui vient faire des achats, il ne vient pas d'un quartier en particulier (des citoyens viennent d'un peu partout de la ville pour y faire des achats). La zone du grand marché se limite à ce dernier, tous les intrants de cette zone viennent donc sur ce marché, on note alors plus d'acheteurs (35% des intrants). L'ensemble

des intrants est assez peu instruit mais la diversité que l'on y remarque est associée à l'âge, puisqu'on y rencontre aussi bien des plus jeunes que des plus vieux. Ce marché appartient très largement au commerce informel. Le marché Katako enfin est situé sur la même zone que le lycée Kassai. Le marché Katako est le marché le plus pauvre et le plus dur, la majorité des gens qui y travaillent ou viennent y faire des achats viennent des quartiers pauvres, limitrophes (Boukoki en particulier, quartier juste au Nord du marché). On note moins de diversité sociale dans ce marché, qui rappelons-le, est un marché d'accessoires où sont présent beaucoup de ferrailleurs. La présence du lycée Kassai sur la même zone fait remonter la part de femmes qui viennent dans ce quartier (exceptionnellement forte relativement aux autres quartiers attractifs de la ville), qui atteint 44 %.

Les lieux d'enseignement ressortent eux aussi assez nettement dans l'explication de l'attractivité de certains territoires. Nous avons déjà évoqué le cas du lycée Kassai, mais l'on pourra noter aussi la présence parmi les territoires les plus attractifs de la ville le quartier École, juste à l'Ouest du Gounti Yena (petit filet d'eau situé au fond d'un goulet). Comme son nom l'indique, il n'y a dans cette zone que des écoles. Le soir, plus personne ne va dans cette zone qui ne vit qu'aux heures d'ouverture des écoles. Les intrants peuvent être séparés trivialement en deux types, les scolaires et les professeurs. Notons que les gens viennent globalement d'assez loin pour se rendre dans ces écoles. Au sein de la zone « 105 logements », le seul des territoires attractifs un peu excentré, on retrouve également un collège qui explique son attractivité. L'aire de chalandise de ce collège est toutefois plus limitée, et les citoyens viennent des quartiers limitrophes. 75% des intrants sont des garçons ou des hommes, souvent jeunes... (40 % ont moins de 20 ans, 28 % ont entre 20 et 25 ans). On note une légère activité parallèle dans cette zone (sans doute quelques vendeurs informels)...

La zone Maourey/Liberté, très centrale, attire finalement les citoyens niaméens pour des raisons plus variées (travail formel, informel, achats ou écoles...). Pas mal de salariés viennent travailler dans les ministères et les banques qui se trouvent dans cette zone, plusieurs jeunes viennent également à l'école qui s'y trouve. Globalement, ils ne viennent pas de très loin.

- Des exclus, toujours les mêmes...

Les six territoires considérés ici jouent tel que nous venons de l'explicitier des rôles très différents dans l'aire urbaine. On note déjà la facilité avec laquelle on peut interpréter leur attractivité (ce sont surtout des marchés et des lieux d'enseignement secondaires). L'université, de l'autre côté du Niger, n'attire finalement pas beaucoup de monde... La zone centrale au sein de laquelle le petit marché est situé attire des gens d'un peu partout de l'agglomération, et appartenant à différents groupes sociaux, c'est un des hauts lieux de mixité de la ville. La zone Ecoles attire aussi des citoyens de plusieurs zones de l'agglomération, qui, de manière surprenante, n'appartiennent pas nécessairement aux couches aisées de la population. Les autres zones attractives ont des aires de chalandises beaucoup plus limitées. Les gens s'y rendent souvent à pied des quartiers limitrophes. Pour se rendre dans les quartiers centraux de la ville de Niamey, il est assez facile de trouver des taxis car leurs courses suivent souvent des trajectoires radiales. Les trajets périphérie-périphérie sont quant à eux beaucoup moins faciles et coûtent plus chers. La forte centralité des quartiers attractifs s'auto-entretient donc avec le système de dessertes des taxis collectifs.

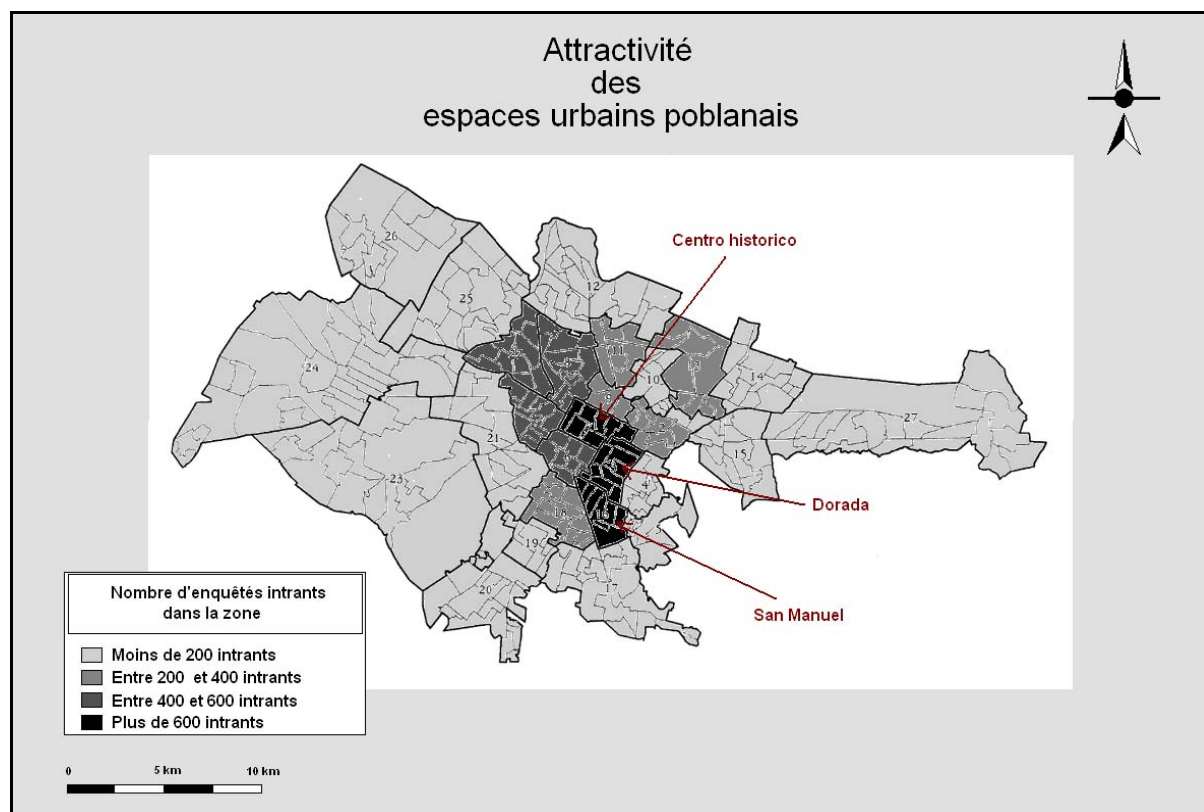
Certains citoyens niaméens n'ont été dans cette étude que très peu considérés. Ce sont ceux qui ne se rendent que rarement (pour ne pas dire jamais) dans ces zones attractives, qui pourtant donne son sens à la ville. Nous pouvons distinguer deux groupes. Ce sont tout d'abord les citoyens périphériques du Nord et de l'Ouest de la ville, trop éloignés, peu équipés et surtout assez pauvres. De nombreux quartiers continuent pourtant de se développer dans cette direction, les citoyens qui s'y installent seront alors pour la plupart irrémédiablement exclus des quartiers attractifs et animés de la ville de Niamey. Nous avons également noté la faible présence des citoyens habitant de l'autre côté du fleuve dans les zones considérées. Un seul pont leur permet de traverser et il est très achalandé... La vie *Arrobanda*⁶ est une vie assez largement séparée du reste de la ville. Le fleuve ne représente pas qu'une coupure physique...

B. Étude de cas : Puebla au Mexique

- Présentation générale

La ville de Puebla, quatrième ville mexicaine du point de vue de sa population, a été fondée au XVI^e siècle par les espagnols selon un principe d'aménagement orthogonal s'étendant vers les quatre points cardinaux [Polèse et alii, 1994].

Carte 2 : Les déséquilibres d'attractivité selon les territoires à Puebla



La ville s'est développée à partir des années 20 autour de l'industrie textile, puis à partir des années 60, en particulier grâce à l'implantation des usines Volkswagen [Germain et Polèse, 1995]. Située à deux heures de route de Mexico, cette ancienne ville coloniale est sur l'axe Mexico/Veracruz, qui fait d'elle un centre industriel important avec une position stratégique. La construction de l'aéroport de Mexico et le développement du réseau routier va alors

⁶ Arrobanda signifie « de l'autre côté » sous-entendu du fleuve, en Djerma

renforcer son dynamisme industriel. La tertiarisation de l'économie est en cours mais reste relativement faible encore aujourd'hui, la grande tendance des années 80 est celle du développement du secteur informel. Est présente aujourd'hui à Puebla une grande université, un centre historique reconnu pour son patrimoine mais assez peu d'équipements culturels majeurs. Le centre-ville se confond avec le centre historique et n'a rien d'un *central business district* mais la périphérie, sans bidonville majeur et avec ses quelques centres commerciaux, peut renvoyer une image de modernité à l'américaine. En 2003, l'agglomération a atteint 2 millions d'habitants⁷.

La méthodologie a été la même que celle utilisée pour la ville de Niamey pour situer les territoires structurant pour Puebla. Nous n'avons pas pu cependant corriger le nombre d'intrants dans chaque zone relativement à sa superficie, ce n'est pas trop problématique dans la mesure où les zones les plus attractives s'avèrent malgré cela être les plus petites (nous n'aurions fait qu'accentuer les résultats...). Il ressort très nettement de la carte 2 la forte attractivité des territoires centraux à Puebla. La grande taille des zones prises en compte dans l'enquête interdit la précision qui aurait été nécessaire au type d'étude menée ici. Certaines généralités peuvent tout de même être avancées... Trois zones seront considérées comme les territoires de la ville les plus attractifs. Le centre historique, la zone Dorada et la zone San Manuel dans laquelle se trouve l'université (Universidad Autónoma de Puebla)

La taille des zones fait qu'il est difficile de situer aussi précisément que pour la ville de Niamey la source de leur attractivité.

- Le centre et l'université

Le centre historique et la zone Dorada se ressemblent à plusieurs titres du point de vue de leur attractivité. Si plus de citoyens viennent dans le centre pour y faire leurs achats (respectivement 18% et 10 % des intrants), les autres motifs renvoient à une certaine diversité entre le travail (respectivement 36 et 38%) et les études (respectivement 25 et 26%). A peu près autant de femmes que d'hommes se rendent vers ces deux quartiers. Une différence importante mérite tout de même d'être soulignée. Elle se situe au niveau du profil socio-économique des citoyens concernés. On peut ainsi noter des niveaux d'études globalement plus élevés pour les individus allant à Dorada. Ceux-ci habitent pour beaucoup d'entre eux dans les quartiers limitrophes et ont pourtant une utilisation de la voiture particulière beaucoup plus élevée que les citoyens allant vers le centre historique (une différence de l'ordre de 10% peut être notée). La diversité des localisations géographiques de ces derniers est d'ailleurs assez surprenante. C'est ce qui fait la spécificité du *Centro historico*, cœur névralgique de la ville de Puebla (les citoyens habitant les villes périphériques telles que Amozoc sont moins concernés).

La zone San Manuel est attractive quant à elle à cause de la présence de l'Université en son sein. Les conséquences sont assez triviales en termes de comportements des citoyens qui s'y rendent. Une très grande part d'étudiants habitant plutôt les zones limitrophes s'y rendent en bus ou en mini-bus. Quant aux professeurs, ils habitent les quartiers les plus riches parmi lesquels La Paz et beaucoup viennent en voiture particulière (c'est le cas de 50 % d'entre eux). Cette zone est très bien desservie par les transports collectifs, en partie grâce à la forte proportion d'étudiants qui s'y rendent.

⁷ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division

On remarque que malgré des proportions comparables d'hommes et de femmes se rendant dans ces trois quartiers, les premiers utilisent plus la voiture particulière que les secondes. Cela peut en partie s'expliquer par le fait qu'ils ont plus souvent que les femmes une activité rémunérée, par conséquent, l'équipement du ménage en moyen de transport leur est plus facilement octroyé...

Comme à Niamey, certains citoyens poblanais ne se rendent que très rarement voire jamais dans les quartiers centraux (qui sont, tel que nous venons de le montrer, les plus attractifs). Ce sont les citoyens périphériques, relativement pauvres et peu équipés en moyens de transport individuels. Les lignes de bus ne sont pas très adaptées à des déplacements potentiels vers le centre, souvent trop lointain. Il existe cependant des centres secondaires situés en périphérie que la carte 2 et l'enquête ne permettent pas de situer.

Conclusion

Cette étude, relativement originale de par sa méthodologie, nous a permis de souligner plusieurs tendances intéressantes.

Le déséquilibre d'attractivité entre les territoires se présente dans les deux villes comme très en faveur des territoires centraux, qui gardent contrairement à beaucoup de villes du Nord un rôle de premier plan. Pendant ce temps, les périphéries se gonflent de nouveaux habitants. Les conditions d'accès aux centres-villes et l'activité interne de ces territoires se développent beaucoup moins vite, avec les conséquences sanitaires et sociales que l'on connaît.

Tous les territoires attractifs ne jouent pas le même rôle du point de vue de l'aire urbaine. Il est intéressant de noter que ces territoires s'associent parfois à des groupes sociaux spécifiques. Cette connotation sociale joue alors en faveur d'une ségrégation dans les espaces urbains du quotidien. Si l'on remarque que les centres d'enseignements secondaires ou supérieurs et les hauts lieux commerciaux attirent tout particulièrement, certains conservent une envergure limitée, et d'autres deviennent des territoires incontournables de l'agglomération.

Malgré son caractère contraignant, la mobilité des citoyens vers ces zones ne semble pas indépassable pour certaines catégories sociales. Les plus pauvres, quant à eux, en sont exclus et souffrent directement de cette attractivité bien relative des espaces urbains, en leur défaveur.

Bibliographie

Amar G., 1993, « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no 59-60, 15 pages.

Antoine P., 1997, « L'urbanisation en Afrique et ses perspectives », *Revue Aliments dans les villes*, Programme FAO, 21 pages.

Bassand M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, Technique, Société, 245 pages.

Bussière Y., Madre J.L., 2002, *Démographie et Transport : villes du Nord et villes du Sud*, l'Harmattan, 477 pages.

Bussière, Y., 2005, *Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe : Estudios de casos (San José, Puebla, Puerto España, Puerto Príncipe)*, Editions FLACSO, Costa Rica et GIM, 236 pages.

Clément C., 2000, *Espaces de vie, espaces en ville*, Université Lumière Lyon II, thèse de doctorat en Sciences Économiques, 354 pages.

Di Méo, 1999, « Géographies tranquilles du quotidien », dans *Les Cahiers de Géographies du Québec*, Volume 43, numéro 118, pages 75-93.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 2002, « Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines » in *Démographie et Transport : villes du Nord et villes du Sud*, l'Harmattan, p. 289-315

Diaz Olvera et Kane, 2002, « M comme marche ou crève », dans Godard X. (éd.), *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Karthala-Inrets, coll. Économie et Développement, pages 191-202.

Diomande M., 2001, *Péril social et réurbanisation en Afrique*, L' Harmattan, 128p.

Dubresson A., 1996, « Crise (s) et peuplement des villes en Afrique au Sud du Sahara » In *Crise et population en Afrique*, dir. Coussy J. et Vallin J., Les Études du CEPED n° 13, p. 375-405

Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Lévy J.-P., Lulle T. (dir.), 2000, *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Édition Economica, IRD, 656 pages.

Groupe Interuniversitaire de Montréal (GIM) ,1994, *Enquête ménages-transport, Puebla (Mexique), 1993-94*. Rapport final. (sous la dir. de R. G. Rice, Y. Bussière, R. Chapleau), réalisé pour le Gouvernement de l'État de Puebla, 61 pages.

Godard X. (dir.), 2002, *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Karthala, INRETS, 408 pages.

Hanson S., Hanson P., 1981, « The travel-activity patterns of urban residents : dimensions and relationships to sociodemographic characteristics », dans *Economic geography*, numéro 4, p. 332-347.

Henry E., 1994, « Le défi des transports urbains : contrastes latino-américains et brésiliens » dans *Problèmes d'Amérique Latine*, numéro 14, juillet-septembre 1994, pages 217-233.

ISTED, 1998, *Dynamiques de l'urbanisation de l'Afrique au sud de Sahara*, Ministère des Affaires Etrangères – Coopération et Francophonie, 182 p.

Jaillet, M.C., 1998, A propos de la mixité. *Les cahiers de la DSU*, 21, pp.38-43.

Mignot D, 2001, *Mobilité et Grande Pauvreté*, Rapport final, Novembre 2001, recherche financée par le PREDIT et l'UTP, Laboratoire d'Économie des Transports - Agence d'Urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise - Observatoire Social de Lyon, 150 pages.

Orfeuil J.P., 1999, *La mobilité : Analyses, représentations, controverses*, Université Paris XII-Val de Marne, Institut d'urbanisme de Paris, thèse d'habilitation à diriger des recherches, 345 pages.

Plat D., 2003, *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*, Université Lumière Lyon 2, Dossier de candidature en vue de l'obtention de l'habilitation à diriger des recherches, 140 pages.

Prévôt-Shapira, 2003, « Buenos Aires dans les années 1990 : métropolisation et nouvelles configurations spatiales », dans Osmont et Goldblum (dir.), *Villes et citadins dans la mondialisation*, Karthala-GEMDEV, pages 119-134.

SAH/DLR, 2000, *Urbanisation, liens entre milieu rural et milieu urbain et implications stratégiques pour le développement rural et agricole : Etude de cas en Afrique de l'Ouest*, 17 p.

Salomon, I., 1980, *Life style as a factor in explaining travel behavior*. Thèse de doctorat, Dept. of Civil Engineering, M.I.T.

Vasconcellos E.A., 2001, *Urban transport, environment and equity, the case for developing countries*, Earthcan, London, 333 pages.

Wirth L., Wirth L., 1938 (1979), « Le phénomène urbain comme mode de vie », dans Grafmeyer Y. et Joseph I., *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Editions du Champ urbain,, pages 251-277.