

**PRATIQUES RESIDENTIELLES
ET IMPACT SUR LES DYNAMIQUES
ET LA SEGMENTATION DE GRANDES METROPOLES
Etude des formes de mobilité spatiale
des populations de Bogota et de Delhi.**

Rapport final

Responsables scientifiques :

Véronique DUPONT et Françoise DUREAU
(ORSTOM, Département Conditions de vie et développement)

1. INTRODUCTION ET OPERATIONS REALISEES.....	3
1.1. RAPPEL DU CONTENU DES PRECEDENTS RAPPORTS ET PRESENTATION DU RAPPORT FINAL.....	3
1.1.1 Les quatre rapports intermédiaires.....	3
1.1.2. Le rapport final.....	5
1.2. OPERATIONS REALISEES EN 1997.....	5
1.2.1 Développements méthodologiques.....	5
1.2.2. Opérations réalisées sur Bogota.....	6
1.2.3. Opérations réalisées sur Delhi.....	8
1.2.4. Mise en oeuvre de la démarche comparative.....	11
1.3. LISTE DES PUBLICATIONS EN 1997.....	14
1.3.1. Rapports sur convention.....	15
1.3.2. Ouvrages.....	15
1.3.3. Articles dans des revues et chapitres d'ouvrages collectifs.....	15
1.3.4. Communications.....	16
1.3.5. Documents d'enquête.....	17
1.3.6. Rapports de mission.....	18
1.3.7. Autres.....	18
2. PRINCIPAUX RESULTATS.....	19
2.1. DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE ET SPATIAL DES DEUX METROPOLES.....	21
2.1.1. Tendances générales de la dynamique démographique et spatiale de Bogota depuis le début du siècle.....	21
• Jusqu'aux années 1970 : une dynamique de peuplement marquée par une expansion spatiale continue et une forte ségrégation socio-spatiale.....	23
• Les années 1970 : le début du processus de métropolisation.....	31
• Depuis les années 1980 : de nouvelles formes de développement métropolitain, liées à des changements importants dans les logiques de localisation résidentielle des populations...37	37
2.1.2. Tendances générales de la dynamique démographique et spatiale de Delhi depuis le début du siècle.....	45
• 1911-1947 : Delhi, capitale impériale : une urbanisation fondée sur la ségrégation.....	47
• 1947-1962 : L'Indépendance : le choc de la partition et la mise en place des structures administratives destinées à gérer la capitale.....	51

• Des années 60 à nos jours : une dynamique de peuplement centrifuge et mal contrôlée malgré une planification très volontariste.....	55
• Le processus de métropolisation : développement des villes périphériques et plan régional.....	63
2.1.3. Des dynamiques métropolitaines transcendant les contrastes visibles des modes d'intervention publique.....	69
2.2. PRATIQUES DE MOBILITE ET TRANSFORMATIONS URBAINES.....	75
2.2.1. L'expansion périphérique illégale : la prolifération des lotissements clandestins	78
• Les lotissements clandestins de León XIII à Soacha, commune de la périphérie métropolitaine de Bogota.....	79
• Les lotissements clandestins de Mayur Vihar dans l'est de Delhi.....	86
2.2.2. La déconcentration des classes aisées en périphérie métropolitaine : la ville à la campagne	91
• Chia, une commune verte au nord de Bogota.....	92
• DLF Qutab Enclave, vaste complexe résidentiel au sud de Delhi.....	98
2.2.3. Densification et transformations de noyaux villageois en périphérie.....	105
• Madrid, au coeur de la zone de production de fleurs à l'ouest de Bogota.....	107
• Le village urbanisé de Harola dans la ville nouvelle de Noida, à l'est de Delhi.....	114
2.2.4. Les invasions de terrains inoccupés : des implantations spatiales contrastées.....	121
• Les Altos de Cazuca : des invasions en périphérie de Bogota, au-delà des limites du District.....	122
• Le bidonville du stade Nehru à New Delhi, dans le péricentre de la capitale.....	130
2.2.5. Densification et transformations des espaces centraux et péricentraux.....	136
• Le retour au centre des classes aisées de Bogota.....	137
• Old Delhi : mutations dans la vieille ville et population sans logis.....	145
2.3. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES	155
2.3.1 Les dynamiques en cours dans les deux métropoles : conclusions et questions à approfondir.....	155
2.3.2. De la diversité des réalités urbaines à la diversité des perceptions et des formes de production du savoir sur la ville.....	164
3. ANNEXES : SOMMAIRES ET RESUMES DES PRINCIPALES PUBLICATIONS DE L'EQUIPE EN 1997.....	167
Annexe 3.1. DEVELOPPEMENTS THEORIQUES ET METHODOLOGIQUES.....	167
Annexe 3.2. METHODOLOGIE DES ENQUETES.....	169
Annexe 3.3. PRATIQUES RESIDENTIELLES ET DYNAMIQUES DE BOGOTA ET DE DELHI.....	171
Annexe 3.4. POLITIQUES URBAINES.....	176

1. INTRODUCTION ET OPERATIONS REALISEES

1.1. RAPPEL DU CONTENU DES PRECEDENTS RAPPORTS ET PRESENTATION DU RAPPORT FINAL

Ce rapport final fait suite à **quatre rapports intermédiaires**, dont nous rappellerons ici brièvement le contenu avant de préciser celui du présent rapport.

1.1.1. Les 4 rapports intermédiaires

La proposition de recherche et le rapport N° 1 exposent la problématique et les objectifs du programme sur les pratiques résidentielles et leur impact sur la dynamique et la segmentation de grandes métropoles, programme comparatif fondé sur l'étude des formes de mobilités spatiales des populations de Bogota et de Delhi.

Les développements théoriques et méthodologiques auxquels ce programme a donné lieu dans le domaine de l'analyse statistique des biographies sont présentés dans le rapport N° 3. La conception et l'évaluation du système d'observation mis en place, avec la méthodologie des différents types d'enquêtes, démo-statistiques comme anthropologiques, ainsi que le recueil des différents types d'informations, sont détaillées dans les rapports N° 2 et 3.

Une première série de résultats basés sur l'analyse des données existantes a permis de présenter (dans le rapport N° 2) les principales caractéristiques de la dynamique démographique de Bogota et de Delhi.

Au fur et à mesure du déroulement du programme, d'autres résultats et analyses ont fait l'objet de communications, articles ou chapitre d'ouvrages dont une sélection est reproduite dans le rapport N°4.

Enfin, les diverses opérations réalisées à chaque phase de la mise en oeuvre du programme de 1994 à fin 1996 sont décrites dans les quatre rapports successifs, et un inventaire complet des publications, colloques et séminaires, et actions de formation, couvrant l'ensemble de la période, est dressé dans le rapport N° 4 de décembre 1996.

Sont récapitulées ci-dessous les tables des matières de la série des quatre rapports précédents rendant compte du déroulement et des résultats du programme de recherche :

• **Rapport N° 1: Mise en place du programme** (oct. 1994, 6 p).

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Objectifs de la recherche2. Opérations réalisées3. Opérations à réaliser au cours des 6 prochains mois4. Principales publications |
|---|

• **Rapport intermédiaire N° 2** (mai 1995, 46 p.)

1. Introduction et opérations réalisées
 - 1.1. Introduction
 - 1.2. Opérations de recherche réalisées depuis octobre 1994
2. Principales caractéristiques de la dynamique démographique de Bogota et Delhi à partir des données statistiques existantes
 - 2.1. Bogota
 - 2.2. Delhi
3. Conception et évaluation du système d'enquêtes sur la mobilité spatiale
 - 3.1. Définition du cadre spatial d'analyse
 - 3.2. Sélection des échantillons : description des plans de sondage
 - 3.3. Conception des questionnaires
 - 3.4. Evaluation des questionnaires
4. Publications depuis octobre 1994
5. Annexes : questionnaires des enquêtes
Annexe 1 : Questionnaire du premier passage de l'enquête statistique de Bogota
Annexe 2 : Questionnaire du premier passage de l'enquête statistique de Delhi
Annexe 3 : Questionnaire du deuxième passage de l'enquête statistique de Bogota

• **Rapport intermédiaire N° 3** (juin 1996, 100 p.)

1. Introduction et opérations réalisées
 - 1.1. Introduction
 - 1.2. Changements dans la composition de l'équipe de recherche
 - 1.3. Opérations de recherche réalisées depuis mai 1995
 - 1.4. Bilan de l'avancement des travaux à Bogota et à Delhi
2. L'analyse statistique des biographies : développements théoriques et méthodologiques
 - 2.1. L'analyse typologique des trajectoires résidentielles recueillies à Bogota : méthodes et leçons de l'expérience
 - 2.2. Présentation d'un manuel de mise en pratique de l'analyse démographique des biographies
 - 2.3. L'analyse biographique des unités collectives : l'entourage, une nouvelle entité pour l'analyse de l'évolution des structures sociales
3. Les entretiens approfondis: méthodologie de collecte et évaluation
 - 3.1. L'enquête anthropologique réalisée dans 4 communes de la périphérie de Bogota
 - 3.2. Recueil d'informations complémentaires à l'enquête anthropologique de Bogota
 - 3.3. Les enquêtes anthropologiques réalisées à Delhi
4. Le recueil d'informations sur les zones d'enquête
 - 4.1. Le recueil d'informations sur les zones d'enquête de Bogota
 - 4.2. Le recueil d'informations sur les zones d'enquête de Delhi
5. L'analyse des politiques urbaines: méthodologie de collecte et axes d'analyse
 - 5.1. L'analyse des politiques urbaines à Bogota
 - 5.2. L'analyse des politiques urbaines à Delhi
6. Publications depuis mai 1995
7. Annexes
Annexe 1: Guide d'entretien de l'enquête qualitative dans les communes de la périphérie de Bogota
Annexe 2: Guide d'entretien de l'enquête qualitative sur l'environnement urbain et les pratiques résidentielles à Delhi
Annexe 3. Questionnaire pour les entretiens approfondis auprès des personnes sans logis à Delhi
Annexe 4. Questionnaire pour le recueil d'informations sur les zones d'enquête à Delhi
Annexe 6. Bibliographie rassemblée pour l'étude des politiques urbaines à Bogota
Annexe 7. Bibliographie rassemblée pour l'étude des politiques urbaines à Delhi

• **Rapport intermédiaire N° 4** (décembre 1996, 600 p.)

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1. Descriptif du projet<ol style="list-style-type: none">1.1. Résumé de la recherche1.2. L'équipe de recherche1.3. Contexte institutionnel1.4. Les différentes phases de la recherche1.5. Présentation des résultats déjà obtenus1.6. L'aboutissement de la démarche comparative2. Liste des publications3. Colloques et séminaires4. Actions de formation5. Annexe: principales publications de l'équipe (<i>reproductions</i>)<ol style="list-style-type: none">5.1. Développements théoriques et méthodologiques5.2. Méthodologie des enquêtes réalisées à Bogota et Delhi5.3. Pratiques résidentielles et dynamiques de Bogota et de Delhi5.4. Politiques urbaines |
|--|

1.1.2. Le rapport final

Dans l'optique d'une mise à jour depuis ce dernier rapport, **les opérations réalisées et les publications** figurant respectivement dans les chapitres 1.2 et 1.3 du présent rapport final ne concerneront donc que l'année 1997.

Une **sélection des principaux résultats** est ensuite présentée dans le chapitre 2.

Nous ne saurions prétendre rendre compte ici des travaux menés depuis trois ans par une équipe associant des chercheurs colombiens, français et indiens, rassemblant des compétences en géographie, démographie, économie, statistique, anthropologie, sociologie et urbanisme. Aussi, avons nous plutôt conçu ce chapitre de manière à montrer ce que peut apporter la démarche mise en oeuvre, à travers certains résultats et exemples révélateurs. Tenant compte également des résultats déjà présentés dans les rapports précédents, l'accent sera mis, dans une première partie (2.1), sur le développement démographique et spatial des deux métropoles en relation avec les politiques urbaines locales, puis, dans une deuxième partie (2.2), sur l'articulation entre pratiques de mobilité des habitants et transformations urbaines au niveau des quartiers. Une troisième partie (2.3) dégagera des conclusions provisoires en donnant des perspectives d'approfondissement des recherches.

1.2. OPERATIONS REALISEES EN 1997

1.2.1. Développements méthodologiques

Le point fort en 1997 sur le plan des développements méthodologiques a été la **rencontre internationale INED - ORSTOM - Réseau Socio-Economie de l'Habitat sur "L'apport des collectes biographiques pour la connaissance de la mobilité"**, qui s'est tenue les 12 et 13

juin 1997 à l'INED. Deux membres de l'équipe (F. Dureau et E. Lelièvre) ont participé au comité d'organisation ¹.

Ce séminaire a réuni 20 intervenants, et l'ensemble des débats était ouvert aux chercheurs et doctorants intéressés. L'objectif principal était de provoquer la rencontre de "divers réalisateurs de collectes biographiques" afin qu'ils puissent "confronter leur expérience, en tirer un bilan et discuter des nouvelles avancées nécessaires dans le domaine, en compagnie de chercheurs de disciplines variées". La première séance a été consacrée à la présentation synthétique par les organisateurs de l'ensemble des 14 enquêtes biographiques sur la base des renseignements que devaient envoyer au préalable les intervenants au séminaire, selon une grille préétablie très détaillée. Les trois séances suivantes étaient organisées autour de thèmes précis : Populations cibles et biais ; Importance des observations et analyses complémentaires pour la compréhension de la biographie ; Apport à l'étude de la mobilité ; Evaluation scientifique et réponse à la demande sociale. La dernière séance a été plus particulièrement consacrée à un bilan des collectes.

Outre les deux membres de l'équipe de recherche qui ont contribué directement à l'organisation de l'atelier et suivent maintenant l'édition des actes du séminaire (voir "Biographies d'enquêtes", 1998), plusieurs autres membres de l'équipe ont également participé aux travaux de l'atelier en présentant des communications (voir Communications : DUPONT, 1997-b et 1997-c ; DUREAU & FLOREZ, 1997-b, PRAKASH, 1997-a et 1997 -b) ou aux débats en tant qu'observateurs (T. Lulle, R. Montezuma).

1.2.2. Opérations réalisées sur Bogota

Les activités de recherche réalisées sur Bogota au cours de l'année 1997 ont été consacrées à l'approfondissement de l'analyse du corpus de données collectées, avec deux orientations nouvelles : l'analyse de la mobilité résidentielle des ménages en relation avec le marché du logement et l'analyse du système de transport en relation avec la mobilité quotidienne des ménages. L'analyse des politiques urbaines s'est également poursuivie.

La poursuite de la collaboration entre les membres de l'équipe basés à Bordeaux et à Bogota a principalement reposé sur des réunions et périodes de travail collectif au cours des missions :

- de Françoise Dureau à Bogota : février et août 1997;
- de Ricardo Montezuma à Bogota et à Bordeaux, tout au long de l'année 1997;
- de Thierry Lulle et Adriana Parias à Bordeaux : respectivement en juin et septembre 1997.

• Analyse de la mobilité résidentielle en relation avec le marché du logement

Dans le cadre de la préparation d'une thèse de doctorat d'urbanisme à l'Institut d'Urbanisme de Paris-Créteil sous la direction de H. Coing, Adriana Parias² travaille sur la dynamique et le fonctionnement du logement locatif à Bogota entre 1970 et 1995. Sa participation au programme collectif sur Bogota correspond au souci de développer un aspect particulier : l'étude

¹ Le comité d'organisation était composé de : Philippe ANTOINE (ORSTOM), Catherine BONVALET (INED - Réseau Socio-Economie de l'Habitat), Daniel COURGEAU (INED), Françoise DUREAU (ORSTOM) et Eva LELIEVRE (INED).

² A. Parias a bénéficié d'une allocation de recherche ORSTOM de février 1996 à décembre 1997.

des rapports entre d'une part, le niveau micro des comportements résidentiels de la population et, d'autre part, le niveau macro du marché du logement. En effet, une des dimensions importantes et novatrices de l'approche que développe A. Parias consiste à introduire dans l'analyse du marché du logement les effets des comportements résidentiels, en considérant la circulation des personnes dans le parc de logements comme facteur de la dynamique de ce parc.

Sa recherche repose sur l'utilisation d'informations de sources diverses : recensements de la population et des logements de 1973, 1985, 1993, permis de construire, avis de presse, et les deux passages de l'enquête CEDE-ORSTOM sur les mobilités spatiales de 1993 et 1994. L'analyse est menée à deux échelles : au niveau global de l'aire métropolitaine, et au niveau de 8 zones de Bogota et de Soacha, sélectionnées de façon cohérente avec les zones d'étude de l'enquête sur les mobilités (voir Rapports sur convention : JARAMILLO & PARIAS, 1997).

Des avancées intéressantes sont à attendre de cette recherche sur Bogota en termes de connaissance du fonctionnement du marché du logement locatif et de ses relations avec les recompositions territoriales qui se jouent dans les métropoles latino-américaines.

• **Analyse du système des transports en relation avec la mobilité quotidienne**

Dans le cadre de la préparation d'une thèse de doctorat d'urbanisme à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées sous la direction de Pierre Merlin, Ricardo Montezuma a entrepris une recherche sur "Réalités et perspectives des transports urbains à Bogota. Y-a-t-il une nouvelle voie pour les transports en commun ?". Son travail porte sur l'organisation, les formes de gestion, les mécanismes de régulation et le rôle des différents acteurs impliqués dans le système de transport en commun à Bogota. Outre l'analyse du fonctionnement du système et son évaluation à travers l'estimation de ses coûts sociaux et environnementaux, la recherche intègre également une analyse des relations entre le modèle de transport en place et le processus d'urbanisation dans la capitale colombienne.

Bénéficiant de 3 mois d'allocation ORSTOM pour participer au programme pluridisciplinaire sur Bogota, R. Montezuma a développé pendant le second semestre 1997 cet aspect de la recherche associant l'analyse des transports urbains à celle des processus de croissance urbaine, dans une perspective historique. La recherche porte sur la période allant de 1884 à 1996; elle repose sur l'analyse de l'information secondaire disponible, et sur une exploitation particulière des données de l'enquête CEDE-ORSTOM sur les déplacements quotidiens des populations de 4 secteurs populaires de Bogota. Cette étude répond à nos préoccupations de développer un aspect particulier : l'étude des rapports entre le système de transport de passagers, les comportements de mobilité quotidienne et les modes de développement et d'organisation spatiales de cette métropole.

Le rapport final concernant ce travail a été remis en novembre 1997 (voir Rapports sur convention : MONTEZUMA, 1997).

• **Analyse des politiques urbaines**

Thierry Lulle a poursuivi son analyse des politiques urbaines et a rédigé le rapport final de sa recherche, " Planification et gestion du développement urbain de Bogota et de son aire métropolitaine : évolution et tendances actuelles", dans lequel sont développés successivement les thèmes suivants : le rôle des pouvoirs publics dans le processus d'urbanisation en Amérique latine; le cas de la Colombie par rapport à la situation de l'ensemble des pays latino-américains; les politiques urbaines et du logement à Bogota des années 40 à nos jours, et le rôle assez limité

des pouvoirs publics; les années 90 à Bogota : entre discours et pratiques (voir Rapports sur convention : LULLE, 1997).

1.2.3. Opérations réalisées sur Delhi

A Delhi, un premier volet des activités de recherche réalisées en 1997 correspond au prolongement des opérations engagées les années précédentes : le traitement et l'analyse des données des enquêtes statistiques et entretiens approfondis réalisés en 1995 et 1996 ; la poursuite des entretiens approfondis sur le thème de l'environnement et des pratiques résidentielles, et l'analyse de l'information recueillie ; l'approfondissement de l'analyse des politiques urbaines. En outre, deux nouvelles opérations de recherche sont venues enrichir le projet : une enquête auprès des personnes sans logis dans l'ensemble de l'agglomération de Delhi ; un deuxième passage de l'enquête statistique dans la ville satellite de Noida, avec recueil de biographies migratoires, professionnelles et familiales détaillées.

• Traitement et analyse des données

Après un travail de structuration des fichiers de données des enquêtes démo-statistiques sur les mobilités spatiales, nous avons pu débiter l'analyse statistique des données. Nous avons également pu mettre en oeuvre l'analyse conjointe de l'ensemble de l'information recueillie, tant des données collectées lors des enquêtes statistiques et au travers des entretiens approfondis, que des données secondaires - en particulier recensements de 1971, 1981 et 1991 (voir Articles: DUPONT, 1997 ; et Communications: DUPONT, 1997-a et DUPONT, TINGAL, 1997).

Les résultats du recensement de 1991 concernant les caractéristiques économiques et socioculturelles détaillées de la population, ainsi que les caractéristiques des migrants, ont été publiées sur disquettes seulement début 1997. La livraison de ces nouvelles données nous a permis de mettre à jour nos analyses des caractéristiques de la population de Delhi, et plus spécialement de suivre l'évolution des origines géographiques et autres caractéristiques des migrants vers Delhi entre les deux derniers recensements.

Nous avons également développé l'analyse spatiale de l'information dans deux directions: d'une part, en réalisant une série de cartes thématiques, à partir des données de recensement localisées au niveau de l'agglomération de Delhi par secteur de recensement, et au niveau de l'Inde par Etats et Districts ; et d'autre part sur la base d'un travail de photo-interprétation à partir de l'image satellite de Delhi, et d'analyse spatiale sur des cartes à moyenne échelle (voir infra mission de Véronique Dupont à Bordeaux en juin-juillet 1997 sur le travail en collaboration avec Françoise Dureau et Bernard Lortic).

• Entretiens approfondis sur environnement urbain et pratiques résidentielles

Mriga Sidhu a poursuivi ses entretiens approfondis sur environnement urbain et pratiques résidentielles dans le dernier type d'habitat sélectionné à cette fin, les ensembles résidentiels développés légalement par des promoteurs privés, à partir du cas de DLF Qutab Enclave. Cet ensemble résidentiel se situe au sud du Territoire de Delhi, dans l'Etat adjacent de l'Haryana, où l'acquisition de larges superficies de terrain constructible et leur aménagement est plus aisé que dans les limites du Territoire de Delhi, où le foncier est rigoureusement contrôlé par l'administration de la capitale. Les promoteurs de DLF Qutab Enclave ayant utilisé le caractère excentré, hors des zones urbaines, de ce nouveau quartier pour inclure dans leurs arguments de vente des considérations environnementalistes, les entretiens conduits auprès des résidents permettent d'analyser leurs motivations et aspirations, l'importance des facteurs

environnementaux dans ce choix de localisation, ainsi que les niveaux de satisfaction par rapport à la qualité de l'environnement et des infrastructures et services fournis par l'aménageur (voir Documents d'enquête: SIDHU Déc. 1997 ; et chapitre 2.3 du présent rapport).

• **Analyse des politiques urbaines**

Afin d'approfondir ses recherches sur les pratiques et l'impact des politiques urbaines à Delhi, Isabelle Milbert a effectué une mission à Delhi du 19 février au 10 mars 1997. A travers une série d'interviews semi-directives auprès de différents types d'acteurs (acteurs institutionnels, habitants du bidonville, entrepreneurs) cette mission a permis de suivre l'évolution des politiques urbaines en matière de relocalisation des habitants des bidonvilles et de réforme de la loi sur le contrôle des loyers, et d'aborder un nouvel exemple de politique urbaine : la délocalisation des industries polluantes hors de la vieille ville. Les observations menées ont permis de mettre en évidence les inerties et facteurs de blocage dans les trois domaines étudiés. Les questionnements et réflexions suscitées par ces investigations ont été exposés et discutés lors d'un séminaire organisé au Centre de Sciences Humaines de New Delhi le 6 mars 1997 sur le sujet "*Questions about governance and decision making : the case of Delhi*".

L'ensemble des recherches d'I. Milbert ont donné lieu à la rédaction d'un rapport de synthèse "*Politiques urbaines à Delhi*". Après la clarification de quelques concepts et une présentation générale de Delhi, les thèmes traités sont les suivants : les acteurs de la gestion urbaine à Delhi ; la politique urbanistique ; les politiques foncières ; le logement et l'habitat ; les politiques de réhabilitation du centre historique ; les interventions des agences (voir Rapports sur convention: MILBERT, 1997)

• **Enquêtes auprès des personnes sans logis dans l'agglomération de Delhi**

Ce nouvel axe de recherche est développé par Dhananjay Tingal dans le cadre de la préparation d'une thèse de doctorat en géographie à l'Université de Delhi¹. Sa recherche vise à développer les connaissances sur la population des sans-abri à Delhi, en particulier sur leurs pratiques résidentielles et sur leurs stratégies économiques et d'ajustement à l'environnement urbain. Cette étude apportera ainsi un éclairage pertinent sur la pauvreté urbaine, ainsi que sur les phénomènes de fragmentation socio-spatiale et de marginalisation dans le contexte d'une grande métropole en développement.

Cette recherche s'appuie sur des enquêtes spécifiques auprès d'échantillons de personnes sans-abri, et combinera : enquêtes statistiques et entretiens approfondis, observations menées à Delhi et observations menées dans les villages d'origine des migrants. Parallèlement à la mise au point du questionnaire, la première phase du travail a consisté en un repérage, dans les différentes zones de la capitale, des principales concentrations de personnes sans logis et leur comptage. Les enquêtes auprès d'un échantillon de 500 personnes dormant à l'extérieur ou dans les abris de nuit gérés par la Municipalité se sont ensuite déroulées pendant le premier semestre 1997, suivies de la phase de vérification des questionnaires et de leur codification (voir Documents d'enquête : TINGAL, 1997 a et b).

Cet axe de recherche enrichit le programme collectif sur les mobilités des populations de Delhi dans deux directions:

- en élargissant les enquêtes déjà effectuées auprès de la population des sans-abri dans le vieux centre ville à l'ensemble de l'agglomération urbaine et à pouvoir ainsi mieux évaluer le lien entre les caractéristiques et le développement du quartier et les stratégies de survie des sans-logis ;

¹ D. Tingal a bénéficié d'une allocation de recherche ORSTOM de novembre 1996 à décembre 1997.

- en complétant les observations effectuées en ville par des observations menées dans les villages d'origine des migrants.

Sur le plan des connaissances scientifiques, la recherche entreprise permettra d'améliorer les connaissances sur un segment de la société urbaine - la population des sans-abri - sur lequel on dispose de peu d'informations. Sur le plan des politiques urbaines, l'étude des pratiques résidentielles et des stratégies économiques de la population des sans-logis devrait permettre de tirer des enseignements pertinents et des recommandations en vue de la formulation de politiques adéquates en matière de logement, de services urbains de base et de programmes de lutte contre la pauvreté.

• **Deuxième passage de l'enquête statistique sur les mobilités spatiales dans la ville satellite de Noida et recueil de biographies détaillées**

Cette nouvelle opération de recherche est conduite par Jay Prakash, dans le cadre de la préparation d'une thèse de doctorat en démographie à l'Université Jawaharlal Nehru de New Delhi¹. Sa recherche vise à une meilleure compréhension des pratiques résidentielles et des différentes formes de mobilité spatiale dans le contexte d'une ville satellite de l'aire métropolitaine de Delhi, Noida, et approfondit ainsi le processus de déconcentration urbaine.

Cette recherche s'appuie sur des enquêtes démographiques qui prolongent le premier passage de l'enquête démo-statistique déjà effectuée dans le cadre du programme sur les mobilités spatiales des populations de Delhi en y ajoutant deux composantes :

- la réalisation d'un deuxième passage dans une des zones déjà enquêtées en 1995, qui permettra d'étudier l'évolution des quartiers de cette ville nouvelle ;
- la recueil de biographies migratoires, professionnelles et familiales détaillées en vue de leur analyse statistique.

Après la préparation du questionnaire et une enquête pilote (avril 1997), la collecte proprement dite a commencé fin août 1997 et est toujours en cours (voir Documents d'enquête : PRAKASH, 1997).

Ces opérations de collecte complémentaires et les analyses qu'elles rendront ainsi possibles enrichiront également la comparaison des processus de mobilité et de périurbanisation entre Delhi et Bogota. En effet, le système d'observation mis en place à Bogota intégrait déjà ces deux opérations de collecte (deuxième passage et recueil de biographies, non appliqués jusqu'alors à Delhi): l'analyse comparative entre les deux métropoles pourra ainsi être complétée et approfondie dans le contexte des villes périphériques.

Sur le plan des méthodes d'analyse statistique, l'application des modèles probabilistes d'analyse démographique des données biographiques (développés à l'INED par D. Courgeau et E. Lelièvre) constituera une contribution originale dans le contexte de la recherche sur les migrations en Inde, où ces méthodes ne semblent pas avoir encore été testées. Leur application à un nouveau contexte géo-culturel permettra de mieux en apprécier le champ de validité et les conditions de mise en oeuvre. Sur le plan des politiques urbaines et d'aménagement du territoire, on peut attendre des enseignements particulièrement intéressants d'une recherche centrée sur les mobilités spatiales et les pratiques résidentielles dans le contexte d'une ville nouvelle, produit de mesures de planification volontariste.

¹ J. Prakash a bénéficié d'une allocation de recherche ORSTOM de novembre 1996 à octobre 1997.

1.2.4. Mise en oeuvre de la démarche comparative

L'analyse comparative des dynamiques à l'oeuvre dans les deux métropoles, Bogota et Delhi, s'est développée en 1997 à travers :

- des missions croisées entre les deux terrains : mission de F. Dureau à Delhi en mars 1997 (faisant suite aux missions de V. Dupont à Bogota en décembre 1992 et de R. Montezuma à Delhi en mars 1996);
- des réunions d'équipe : en mars 1997 à Delhi et en juin 1997 à Bordeaux (faisant suite aux réunions de septembre 1995 et 1996 à Paris);
- des périodes de travail collectif : au cours de la mission de V. Dupont à Bordeaux en juin-juillet 1997 (faisant suite à des périodes de travail collectif en 1995 et 1996 à Paris).

Ces trois modalités de travail, complétées par une collaboration "à distance" via Internet ont permis d'avancer dans la réflexion sur les fondements d'une démarche comparative et dans la mise en oeuvre de celle-ci, ainsi que dans la comparaison des dynamiques démographiques des deux villes. Les analyses comparatives menées en 1995 et 1996 reposaient sur des corpus d'informations différents sur les deux métropoles. Le démarrage de l'exploitation des enquêtes réalisées à Delhi et les travaux de cartographie et d'analyse spatiale réalisés à partir de Juin 1997, ont permis de réunir les conditions de réalisation de l'analyse comparative, dont le présent rapport présente certains résultats démonstratifs. Comme prévu dans le projet, un séminaire "Métropoles en mouvement" rassemblera en Décembre 1998 l'ensemble des partenaires du projet Bogota - Delhi et des chercheurs travaillant dans d'autres régions du monde sur les mobilités des populations urbaines et les transformations actuelles des grandes métropoles.

• Mission à Delhi de Françoise Dureau (du 3 au 13 mars 1997)

L'objectif principal de cette mission était de permettre à F. Dureau de prendre connaissance des réalités urbaines de Delhi, et plus particulièrement des zones d'enquête sélectionnées au sein de cette métropole, et de les mettre en perspective avec celles de Bogota (voir Rapports de mission: DUREAU, 1997-b).

A partir des réalités observées sur le terrain, ont pu ainsi être abordées avec V. Dupont et ses collègues indiens les questions suivantes sur l'histoire et les caractéristiques de chacun des quartiers visités : le contexte de sa création comme les transformations du projet initial ; les caractéristiques des habitants, leurs pratiques résidentielles ; les formes d'intervention des différents acteurs institutionnels et non institutionnels. Ces visites ont également permis à V. Dupont et ses collègues d'observer les transformations récentes dans l'organisation et l'utilisation de l'espace ainsi que dans l'habitat et les activités économiques locales, et de réaliser quelques entretiens avec les habitants afin d'actualiser et/ou approfondir les informations sur certains points.

Nous aimerions souligner l'intérêt que représente cet exercice d'observation croisée entre terrains faisant l'objet d'une recherche comparative, exercice qu'il conviendrait de mener à son terme par une mission de V. Dupont et de l'un de ses collègues en 1998 à Bogota. Cette expérience fait également prendre conscience du poids des modes de pensée et d'interprétation ainsi que des courants scientifiques en vigueur dans les pays où nous travaillons sur notre propre lecture de la ville.

Le calendrier de la mission de F. Dureau avait été coordonné avec celui d'I. Milbert (en mission en Inde du 19 février au 10 Mars 1997) pour permettre des séances communes de travail à trois afin de prolonger les discussions sur les observations de terrain et de définir les procédures de mise en oeuvre de la démarche comparative entre Bogota et Delhi.

Au cours de cette mission, F. Dureau a également réalisé une évaluation de l'information cartographique et satellitaire disponible et à acquérir pour mener à bien l'analyse spatiale de Delhi, en vue de la mission de V. Dupont à Bordeaux (détaillée ci-dessous).

• **Mission de Véronique Dupont à l'UMR REGARDS de Bordeaux**

La mission de V. Dupont à Bordeaux (du 2 au 6 juin et du 23 juin au 3 juillet 1997; voir Rapports de mission : DUPONT, 1997) devait permettre un travail en collaboration avec F. Dureau (basée à l'UMR REGARDS, à Bordeaux) afin de progresser dans la mise en oeuvre de la démarche comparative entre Delhi et Bogota.

L'objectif premier de cette mission était d'approfondir l'analyse spatiale de Delhi, afin de pouvoir disposer sur cette métropole d'un corpus de documents cartographiques similaires à ceux déjà réalisés sur Bogota et pouvoir mener l'analyse comparative de manière plus efficace et rigoureuse. Ce travail s'est déroulé dans deux directions : fabrication de cartes thématiques sur ordinateur ; et photo-interprétation de l'image satellite de Delhi complétée par l'analyse de cartes à moyenne échelle.

La fabrication de cartes thématiques a d'abord nécessité, avec la collaboration du laboratoire de cartographie de l'ORSTOM-Bondy, la préparation de fonds de cartes numérisés sur l'aire métropolitaine de Delhi (divisée en secteurs de recensement) et sur l'Inde (divisions en Etats et en Districts), fonds retravaillés ensuite sous le logiciel Adobe Illustrator. Après une initiation à l'utilisation du logiciel de cartographie automatique CABRAL avec l'aide de F. Dureau, V. Dupont a commencé à réaliser une série de cartes à partir des données de recensement sur la population de Delhi (densités, taux de croissance, distribution spatiale de certaines catégories de population, Etats d'origine des migrants...), qui seront ensuite complétées par des cartes à partir des données des enquêtes démo-statistiques (localités de la dernière résidence antérieure dans Delhi, lieux de travail, Etats et Districts d'origine des migrants vers Delhi ...).

Le travail de photo-interprétation de l'image du satellite indien IRS-1C de janvier 1997 a été effectué en collaboration avec Bernard Lortic (ingénieur télédétection du laboratoire de cartographie de l'ORSTOM-Bondy) qui avait au préalable réalisé des impressions papier à différentes échelles à partir de la bande de données. B. Lortic avait participé au traitement des données satellitaires sur Bogota, et a également une connaissance visuelle de la métropole colombienne : cette collaboration a ainsi permis de mieux mettre en évidence la spécificité de l'organisation spatiale de Delhi par rapport à celle de Bogota. Ce travail de photo-interprétation a été complété par une analyse spatiale sur les cartes à moyenne échelle de l'aire métropolitaine de Delhi publiées par le *Survey of India* à différentes dates (1950, 1975-76, 1996). A partir de divers tracés et zonages effectués sur ces documents, et des fonds de cartes préparés par ailleurs, une série de cartes montrant l'évolution de la zone urbaine et l'organisation spatiale de la métropole pourra être réalisée.

A l'issue de ces travaux de cartographie, nous disposerons sur Delhi d'un ensemble de cartes permettant d'appréhender la structuration socio-spatiale et fonctionnelle de la ville et sa dynamique, et qui pourront être mises en perspective avec celles déjà réalisées sur Bogota.

Quelques unes de ces cartes sont reproduites dans le chapitre 2.1. du présent rapport, illustrant le type d'analyse qui peut ainsi être mené.

Un autre travail important de cette mission a consisté à définir avec Françoise Dureau le plan d'exploitation des données et le corpus de documents cartographiques à produire pour avancer dans l'analyse comparative des deux métropoles, et à mettre au point le sommaire d'un ouvrage comparatif Bogota-Delhi.

La venue à Bordeaux de deux autres membres de l'équipe travaillant sur Bogota, T. Lulle et R. Montezuma, a également permis la tenue de séances de travail communes sur des points plus particulier du projet.

Avec R. Montezuma, nous avons passé en revue les divers types de traitements (statistiques, graphiques, cartographiques) envisageables sur les données de déplacements résidence - lieu d'études ou de travail, afin de mettre en évidence les caractéristiques des déplacements en fonction de certaines variables clés, au niveau individuel et du ménage, et d'intégrer par ailleurs dans l'analyse des données contextuelles sur le quartier de résidence (localisation, offre locale d'emplois et de services d'éducation, desserte par les transports publics). Les informations sur les déplacements quotidiens recueillies au cours des enquêtes à Bogota et à Delhi étant similaires, une analyse comparative pourra être mise en oeuvre sur cette base.

La réunion de travail avec T. Lulle avait pour objet la discussion de la version provisoire du rapport sur les politiques urbaines à Bogota, et sa mise en perspective avec la situation de Delhi. Nous avons également mis à profit cette réunion pour commencer la préparation du séminaire final du programme comparatif Bogota-Delhi (détaillé ci-dessous).

• Préparation de l'Atelier international : "Métropoles en mouvement. Les interactions entre formes de mobilité et recompositions territoriales à l'épreuve de la comparaison internationale"

Cet atelier qui se tiendra en France en décembre 1998 sera l'un des aboutissements majeurs du programme comparatif Bogota-Delhi. Cinq des six membres du comité d'organisation de l'atelier font ainsi partie de l'équipe Bogota-Delhi¹, et plusieurs réunions préparatoires se sont déjà tenues.

La démarche adoptée dans le programme Bogota-Delhi, qui privilégie l'analyse des rapports entre pratiques résidentielles et la production du cadre bâti, a aussi été adoptée dans des aires géographiques et culturelles contrastées, notamment en Afrique occidentale (voir travaux conjoints de l'ORSTOM et de l'IFU) et en France (voir travaux discutés dans les séminaires organisés par l'INED et le Réseau Socio-économie de l'Habitat). Afin de progresser dans la compréhension des dynamiques urbaines actuelles, cet atelier vise à favoriser une démarche comparative au niveau international et à confronter les résultats des recherches menées sur des grandes métropoles mondiales et à travers lesquels la réflexion sur les interactions entre formes de mobilité et recompositions territoriales est alimentée.

En s'appuyant sur la diversité des aires géographiques prises en considération, les aspects abordés seront les suivants:

¹ Le comité d'organisation est composé de : Véronique DUPONT (ORSTOM), Françoise DUREAU (ORSTOM), Eva LELIEVRE (INED), Jean-Pierre LEVY (CRH - Réseau Socio-Economie de l'Habitat), Thierry LULLE (Universidad Externado de Colombia) et Isabelle MILBERT (IUED).

- choix et stratégies résidentiels en relation avec la mobilité quotidienne des différents groupes sociaux;
- expansion spatiale et redistribution des densités;
- ségrégation sociale et résidentielle et spécialisations fonctionnelles dans l'espace urbain;
- dynamiques communes face à des politiques urbaines différentes:
 - la similarité des pratiques des différentes populations urbaines,
 - l'effet des processus mondiaux,
 - les conséquences des orientations des organismes internationaux.

Dans l'analyse de chacun de ces aspects il s'agira aussi de répondre aux questions suivantes:

- quelles sont les implications de ces transformations sur les modes de gestion, ou, en d'autres termes, quelle gestion pour ces métropoles en mouvement ?
- quels sont les enseignements méthodologiques de la mise en oeuvre de l'approche qui confronte les niveaux micro et macro ?
- comment favoriser et tirer profit de la communication entre la production de connaissances sur ces phénomènes et la définition de modes de gestion adéquats ?

L'objectif principal de cet atelier est d'approfondir les connaissances sur les mobilités spatiales des populations des métropoles et leur impact sur les dynamiques urbaines. Pour ce faire, y sera adoptée la démarche comparative telle qu'elle a pu être engagée entre Bogota et Delhi, en la prolongeant et diversifiant à partir d'échanges d'expériences de travaux similaires ou voisins dans d'autres aires géographiques. Les aspects qui viennent d'être énoncés ci-dessus feront chacun l'objet d'une séance de travail. Plusieurs mois avant la tenue de l'atelier, il sera demandé aux participants de présenter par écrit leurs conclusions et réflexions sur les villes objets de leurs recherches, en respectant une grille de présentation reprenant les thèmes des différentes séances.

Les principaux résultats du programme comparatif Bogota - Delhi seront présentés et confrontés avec ceux d'autres travaux au sein d'une synthèse à charge d'un responsable par thème; cette synthèse servira de base au déroulement de chacune des séances. Ce mode de fonctionnement devrait favoriser la mise en oeuvre d'une réelle démarche comparative. Nous envisageons la présence d'environ 30 à 35 participants : des chercheurs ayant travaillé avec une approche pluridisciplinaire sur de grandes métropoles de pays en développement comme de pays développés ou ayant l'expérience de la planification de ces villes. Ils seront sollicités pour une contribution sur leurs propres travaux et/ou pour une présentation de synthèse. A ce premier cercle de contributeurs directs s'ajoutera un deuxième cercle d'invités pour les débats. Une publication des actes de l'atelier est d'ores et déjà prévue.

1.3. LISTE DES PUBLICATIONS EN 1997

Les sommaires ou résumés des publications signalées par * sont présentées en annexe du présent rapport.

Les Rapports CEDE-ORSTOM, les Documents de travail édités par le CEDE, ainsi que les documents d'enquête de Delhi peuvent être consultés à la Bibliothèque du CEPED, 15 rue de l'Ecole de Médecine, 75270 PARIS Cedex 06, tel : 01 44 41 82 30. Les autres publications peuvent être obtenues auprès des deux responsables scientifiques du programme de recherche

1.3.1. Rapports sur convention

* LULLE (T.), 1997-a. " Planification et gestion du développement urbain de Bogota et de son aire métropolitaine : évolution et tendances actuelles", Convention CNRS - ORSTOM: CONV940034VILL, Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi. Bogota, 166 p. + annexes.

LULLE (T.), 1997-b. Prácticas residenciales y formas de movilidad laboral y social. El caso de los sectores medios en Bogotá. Informe final presentado al Instituto Distrital de Cultura y Turismo, Observatorio de la Cultura Urbana. Bogota, Centro de investigaciones sobre dinámica social, Universidad Externado de Colombia, 130 p. + annexes.

* MILBERT (I), 1997. "Les politiques urbaines à Delhi", Convention CNRS - ORSTOM: CONV940034VILL, Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi. Genève. 51 p. + tableaux et figures.

* MONTEZUMA (R.), 1997. "Le rôle des transports urbains dans le processus d'urbanisation. Le cas de Bogota (Colombie)-(1884 - 1996)". Rapport final d'allocation ORSTOM. Paris, ORSTOM, 325 p. + annexes.

JARAMILLO (S.), PARIAS (A.), 1997. Precios de alquiler y compraventa de inmuebles en Bogotá. Informe de investigación. Bogota, Universidad de los Andes, CEDE, 85 p.

1.3.2. Ouvrages

ANTOINE (Ph.), BONVALET (C.), COURGEAU (D.), DUREAU (F.), LELIEVRE (E.) (éds). 1998. *Biographies d'enquête. Actes de la rencontre internationale sur l'apport des collectes biographiques pour la connaissance de la mobilité, INED - ORSTOM - Réseau Socio-Economie de l'Habitat*, Paris, 12-13 juin 1997. Paris, L'Harmattan (à paraître).

LELIEVRE (E.), BRINGE (A.), 1997. *Manuel pratique pour l'analyse statistique des biographies, présentation des modèles de durée et utilisation des logiciels SAS, TDA et STATA*. Paris, Ed. de l'INED, 120 p., (à paraître).

Version en anglais : *A practical guide to Life Event History Analysis Using SAS, TDA. and STATA*. Paris, Ed. de l'INED, 120 p. (à paraître).

1.3.3. Articles dans des revues et chapitres d'ouvrages collectifs

* BARBARY (O.), PINZON SARMIENTO (L.M.), 1997. "El análisis armónico cualitativo : teoría y aplicación a la tipología de trayectorias individuales", in *Revista de Estadística*, Universidad Nacional.

* DUPONT (V.), 1997. "Les "rurbains" de Delhi", *Espace, Populations, Sociétés*, 1997 N° 2-3, pp. 225-240.

* DUPONT (V.), PRAKASH (J.), 1998. "Enquête : Mobilités Spatiales dans l'Aire métropolitaine de Delhi. Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte", in *Biographies d'enquêtes*, Paris, L'Harmattan (à paraître).

* DUREAU (F.), 1997. "Trajectoires résidentielles et recompositions urbaines à Bogota, Colombie", in *Cahiers des Amériques Latine n° 22*, pp. 181-200.

* DUREAU (F.), FLOREZ (C.E.), 1998. "Enquêtes mobilité spatiale à Bogota et dans trois villes du Casanare (Colombie). Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte", in *Biographies d'enquêtes*, Paris, L'Harmattan (à paraître).

* DUREAU (F.), LULLE (T.), PARIAS (A.), 1997. "Las transformaciones de los barrios de clase alta en Bogotá : nuevas lógicas y estrategias de producción de vivienda en un marco reglamentario altamente permisivo". in *La investigación urbano-regional en Colombia. Retos para el desarrollo*, Bogota, Ediciones El Ancora, DNP - ACIUR.

* LELIEVRE (E.), 1998. "Ages, trajectoire biographique, analyse de durée ", chapitre I.9, in *L'âge, entre culture et nature*, Léridon & Sauvin-Dugersil (Eds.), en 2 volumes, IUESP (à paraître).

* LELIEVRE (L), BONVALET (C.), BRY (X.), 1997. "Analyse biographique des groupes, les avancées d'une recherche en cours", *Population*, N° Spécial : *Nouvelles approches méthodologiques en démographie*, décembre (à paraître).

MILBERT (I.), 1997. "Quelles politiques pour lutter contre la pauvreté en Inde", *Historiens & Géographes*, N° 356, pp. 363-374.

1.3.4. Communications

* DUPONT (V.), 1997-a. "Spatial patterns of residence and work in Delhi with special reference to the location strategies of pavement dwellers". Communication présentée à l'atelier "Social Policy and City Planning", School of Planning and Architecture, Delhi, 13 décembre 1996.

Version révisée publiée in *Contributions CSH 97/1*, Centre de Sciences Humaines, New Delhi, 1997, 40 p.

DUPONT (V.), 1997-b. "Enquête : Mobilités Spatiales dans l'Aire métropolitaine de Delhi. Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte", Communication à la Rencontre Internationale : "L'apport des collectes biographiques pour la connaissance de la mobilité", Réseau Socio-Economie de l'Habitat - INED - ORSTOM, 12 - 13 Juin 1997, INED, Paris, 32 p.

* DUPONT (V.), 1997-c. "City history-Life histories: Changing equations. Biographical data collection in Delhi". Communication à la Rencontre Internationale : "L'apport des collectes biographiques pour la connaissance de la mobilité", Réseau Socio-Economie de l'Habitat - INED - ORSTOM, 12 - 13 Juin 1997, INED, Paris, 18 p.

Version révisée et augmentée publiée in *Contributions CSH 97/7*, Centre de Sciences Humaines, New Delhi, 1997, 26 p.

* DUPONT (V.), TINGAL (D.), 1997. "Residential and economic practices of pavement dwellers in Old Delhi", Communication à la 14ème conférence européenne sur l'Asie du Sud, Copenhague, 21-24 août 1996, 34 p. multigr.

Version révisée publiée in : *Working Paper Series* N° E/186/97, Institute of Economic Growth, 1997, 41 p.

* DUREAU (F.), DUPONT (V.), 1997. "Les formes de mobilité de la population de deux grandes métropoles. Enquêtes comparatives à Bogota (Colombie) et Delhi (Inde)". Communication pour le XXIIIème Congrès Général de la Population, UIESP, Beijing (Chine), 11-17 octobre 1997, 24 p.

Version en anglais: "Patterns of population mobility in two large metropolises. Comparative surveys in Bogota (Colombia) and Delhi (India)".

DUREAU (F.), FLOREZ (C.E.), 1997-a. "Observer la movilidad espacial en su diversidad: elementos de un enfoque aplicado en Bogotá". in *Taller de medición de la migración internacional*, BUSTAMANTE J.A., DELUNAY D., SANTIBAÑEZ J. (ed.), Mexico, El Colegio de la Frontera Norte - ORSTOM, Colección COLEF, pp. 140-177.

DUREAU (F.), FLOREZ (C.E.), 1997-b. "Enquête mobilité spatiale dans l'aire métropolitaine de Bogota. Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte". Communication à la Rencontre internationale "L'apport des collectes biographiques pour la connaissance de la mobilité", Réseau Socio-Economie de l'Habitat - INED - ORSTOM, 12 - 13 Juin 1997, INED, Paris, 34 p.

LULLE (T.), 1997. "La vivienda, un asunto entre familia y trabajo : el caso de los estratos medios en Bogotá". in *Memorias de la IV Conferencia iberoamericana sobre familia, Cuaderno n° 3 (Desempleo, subempleo, condiciones de trabajo y calidad de vida)*, Cartagena, 8-12 septembre 1997, pp. 97-108.

PRAKASH (J.), 1997-a. "Survey on patterns of spatial mobility in a satellite town of Delhi Metropolitan Area: the case study of Noida. Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte", Communication à la Rencontre Internationale : "L'apport des collectes biographiques pour la connaissance de la mobilité Réseau Socio-Economie de l'Habitat - INED - ORSTOM, 12 - 13 Juin 1997, INED, Paris, 12 p.

PRAKASH (J.), 1997-b. "The collection of biographical information for migration studies: The case of a satellite town of Delhi Metropolitan Area", Communication à la Rencontre Internationale : "L'apport des collectes biographiques pour la connaissance de la mobilité", Réseau Socio-Economie de l'Habitat - INED - ORSTOM, 12 - 13 Juin 1997, INED, Paris, 20 p.

1.3.5. Documents d'enquête

PRAKASH (J.), 1997. "Survey of spatial mobility in a satellite town of Delhi Metropolitan Area. The case study of Noida . Instructions to the field investigators for filling up the questionnaire", ORSTOM-JNU, New-Delhi, April 1997, 26 p.

SIDHU (M.), 1997. "Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi. Working paper N° 5. In-depth interviews on environmental factors and residential practices".

Volume II: Type of settlement: Resettlement colony - Trilokpuri, Feb. 1997, New-Delhi, ORSTOM-CSH, 93 p.

Volume III: Type of settlement: Private builder colony - DLF Qutab Enclave, Dec. 1997, New Delhi, ORSTOM-CSH, 110 p.

TINGAL (D.), 1997-a. "City on pavements. A case study of houseless in Delhi. Working Paper 1: Methodology for the study of houseless in Delhi". ORSTOM-CSH-University of Delhi, Delhi, November 1997, 10 p. + Appendices (Questionnaire: 6 p. ; Instructions to the field investigators for filling up the questionnaire: 6 p.)

TINGAL (D.), 1997-b. "City on pavements. A case study of houseless in Delhi. Working Paper 2: Spatial distribution of houseless in Delhi - A field work report". ORSTOM-CSH-University of Delhi, Delhi, December 1997, 70 p.

1.3.6. Rapports de mission

DUPONT (V.), 1997. "Rapport de la mission effectuée à Paris et Bordeaux, du 28 mai au 7 juillet 1997", 10 p. multigr.

DUREAU (F.), 1997-a. "Rapport de la mission effectuée à Bogota (Colombie), du 13 Novembre au 13 Décembre 1996". 14 p. multigr.

DUREAU (F.), 1997-b. "Rapport de la mission effectuée à Delhi (Inde), du 3 au 14 Mars 1997". 20 p. multigr.

1.3.7. Autres

PRAKASH (J), 1997. "Patterns of spatial mobility in a satellite town of Delhi Metropolitan Area. The case study of Noida". Research synopsis presented at the Centre for the Study of Regional Development, Jawaharlal Nehru University, New Delhi, April 1997, 40 p. multigr.

TINGAL (D.), 1997. "City on pavements. A case study of houseless in Delhi". Research proposal for PhD submitted at the Department of Geography, Delhi School of Economics, University of Delhi, Delhi, , April 1997, 10 p. multigr.

2. PRINCIPAUX RESULTATS

Afin d'avancer dans la compréhension des réalités urbaines et des processus à l'oeuvre, de mieux repérer les similarités et les différences au delà d'apparences parfois trompeuses, nous avons initié depuis le début de ce programme une démarche comparative. Basée sur une grille commune de lecture et d'interprétation résultant d'un même cadre théorique (et non pas une simple comparaison a posteriori d'études de cas menées de manière indépendante), cette démarche comparative met en jeu deux métropoles multimillionnaires à croissance soutenue appartenant à des aires géographiques et culturelles contrastées : Bogota en Colombie, et Delhi en Inde, qui comptent respectivement 6 et 10 millions d'habitants.

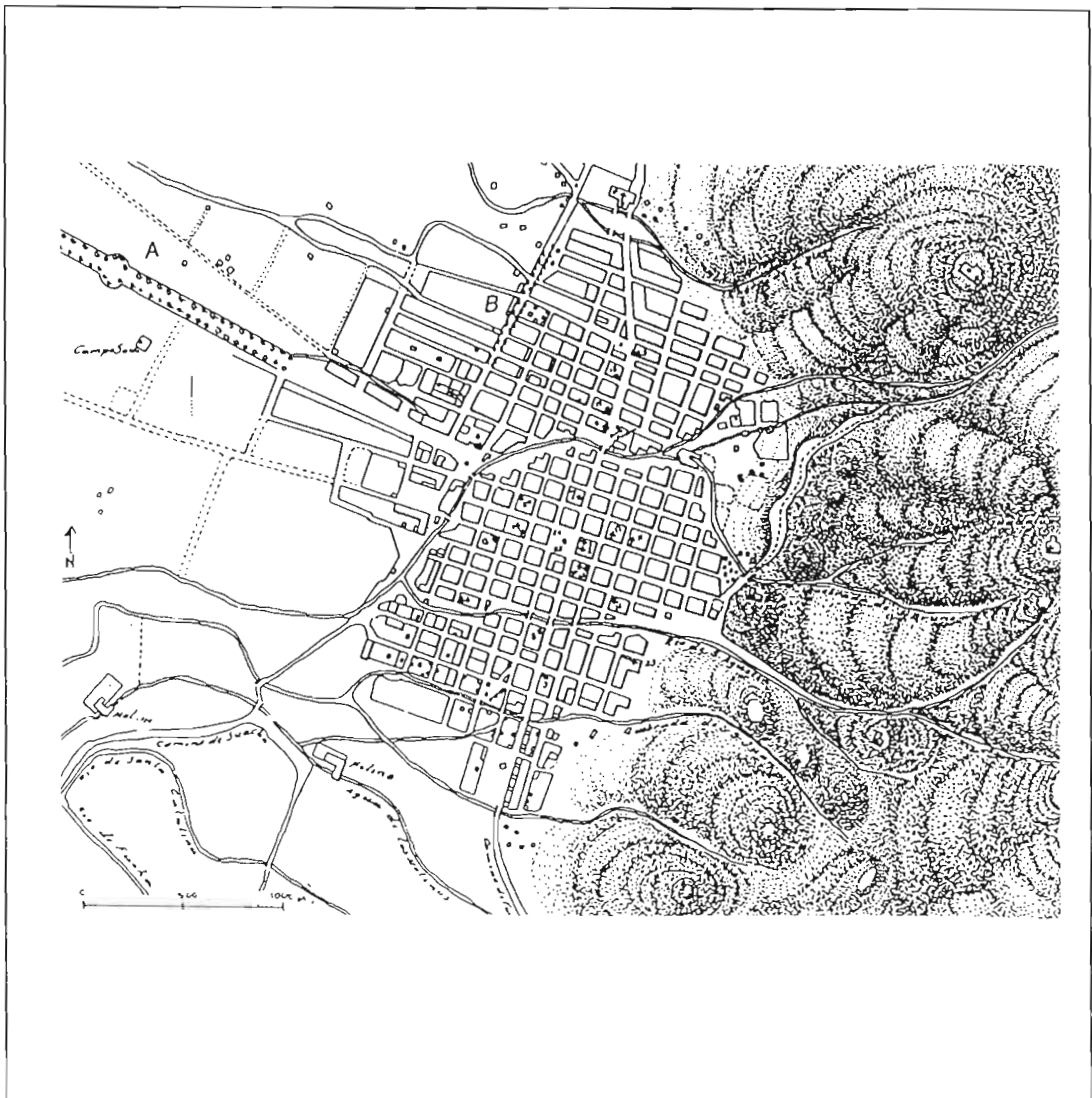
Pour appréhender les transformations en cours à Bogota et à Delhi, et suivant une approche qui a déjà fait ses preuves, nous privilégions l'analyse des pratiques de mobilité spatiale des populations. L'accent est mis sur les rapports d'une part entre mobilité résidentielle et mobilité quotidienne des différents groupes sociaux, et, d'autre part, entre le niveau micro des comportements résidentiels et le niveau macro de la production du cadre bâti et du marché du travail. C'est dans cette perspective systémique qu'est replacée l'analyse des différentes formes de mobilité spatiale comme facteurs des transformations actuelles que connaissent ces villes, à deux niveaux :

- au niveau global, en termes d'impact sur le développement spatial de l'agglomération, la formation des banlieues et des villes satellites, et plus généralement sur le processus de péri-urbanisation;
- au niveau intra-urbain, en termes d'impact sur la redistribution des populations dans l'espace métropolitain, sur les dynamiques différentielles des quartiers, et plus généralement sur les processus de segmentation spatiale.

De manière générale, l'Amérique Latine et l'Inde sont restées relativement en marge du courant scientifique prônant l'étude des rapports entre les pratiques résidentielles et de mobilité des populations et les mutations urbaines. Dans la recherche sur Bogota et Delhi, l'objectif est de renouveler et développer cette approche au-delà de la seule question du logement, en s'intéressant aux interrelations entre pratiques résidentielles, développement et recompositions de chacune des deux capitales. En ce sens, au-delà de la démarche comparative proprement dite qui s'est traduite par une stratégie d'observation et d'analyse commune, ce programme apporte de nouveaux éléments à la compréhension des réalités urbaines du Monde. Il intègre l'exemple de deux grandes métropoles du Sud appartenant aux contextes latino-américain et indien dans un système de lecture commun à celui déjà adopté, avec succès, pour des villes européennes et africaines. De plus, les spécificités géographiques et historico-culturelles locales et les mutations profondes qui s'opèrent actuellement dans ces deux métropoles font de Bogota et Delhi un cadre privilégié d'application de cette approche.

Outre l'exploitation des informations disponibles (recensement, enquêtes auprès des ménages, informations secondaires, image satellite), la recherche s'appuie sur des enquêtes spécifiques de nature démo-statistique et anthropologique auprès d'échantillons de population, dans des quartiers variés sélectionnés dans chaque aire métropolitaine. Ces observations sur les pratiques résidentielles au niveau du groupe familial sont complétées par le recueil d'une information sur le contexte de chaque quartier étudié et les politiques urbaines : histoire des quartiers, pouvoirs locaux institutionnels et non-institutionnels (mouvements communautaires et organisations non gouvernementales principalement) sont au centre de cette observation, qui repose tant sur

Carte 1.1.1 - Bogota en 1810



Sources : Plano de Vicente Talledo y Rivera, 1810.
C. MARTINEZ, Bogotá sinopsis sobre su evolución urbana.
Bogotá, Escala, 1976, p 105.

l'analyse de documents que sur des entretiens directs avec les acteurs institutionnels, les leaders communautaires, et les promoteurs et chefs d'entreprise intervenant dans ces quartiers.

L'exposé des résultats sélectionnés pour ce rapport qui fait suite à quatre autres présentant plus en détail certaines dimensions de la recherche répond à un souci d'illustration de notre démarche et du type de résultats auxquels elle peut donner lieu. L'organisation de ce chapitre s'inscrit dans la logique présidant à cette recherche : dans un premier temps, nous aborderons les deux métropoles à un niveau global, à l'échelle de l'aire métropolitaine. Cette présentation des grandes caractéristiques du développement contemporain de chacune des métropoles s'attachera à prendre en considération les trois dimensions de notre recherche : démographique, spatiale et politique. Dans un deuxième temps, nous nous pencherons sur des quartiers spécifiques de chacune des deux métropoles: nous nous livrerons alors à une analyse plus fine des transformations en cours et du rôle des pratiques résidentielles et des politiques urbaines dans ces transformations. Cette analyse fine de quartiers nous conduira à aborder, en conclusion, une dimension centrale dans une démarche comparative telle que la nôtre : la question de la terminologie employée sur nos terrains respectifs pour désigner les formes et les mode de production de l'espace urbain.

2.1. DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE ET SPATIAL DES DEUX METROPOLES

2.1.1. Tendances générales de la dynamique démographique et spatiale de Bogota depuis le début du siècle¹

Fondée en 1538 par le général espagnol Jimenez de Quesada dans une plaine alors occupée par les Muisca, Bogota est encore une ville coloniale de dimensions modestes au moment de l'Indépendance, en 1810, même si elle est déjà le centre urbain le plus peuplé du pays, avec un peu plus de 20.000 habitants (Carte 1.1.1). Au dix-neuvième siècle, la ville ne s'étend que très faiblement, débordant à peine des limites de la ville coloniale : la ville se densifie dans les maisons coloniales bâties dans les îlots carrés d'une centaine de mètres de façade dessinés dès sa fondation. Quinze ans après son érection comme capitale du nouvel Etat colombien établi par la constitution de 1886, Bogota n'occupe encore que 278 hectares, soit moins du double de la superficie qu'occupait la ville un siècle auparavant; pourtant, la population est multipliée par plus

¹ Cette section repose sur l'analyse statistique et spatiale de diverses sources d'informations secondaires, qui ont fait l'objet, respectivement, d'un article et d'un ouvrage :

DUREAU F., FLOREZ C.E., 1996. Dynamiques démographiques colombiennes : du national au local. in: *La Colombie à l'aube du troisième millénaire*, Blanquer et Gros (éd.), Paris, Editions de l'HEAL, pp. 139 - 166.

DUREAU F., PISSOAT O., 1996. *En mapas : las evoluciones socio-espaciales de Bogotá y su contexto (1973-1993)*. Bogota, Universidad de los Andes, Documento CEDE n°96-05, 105 p.

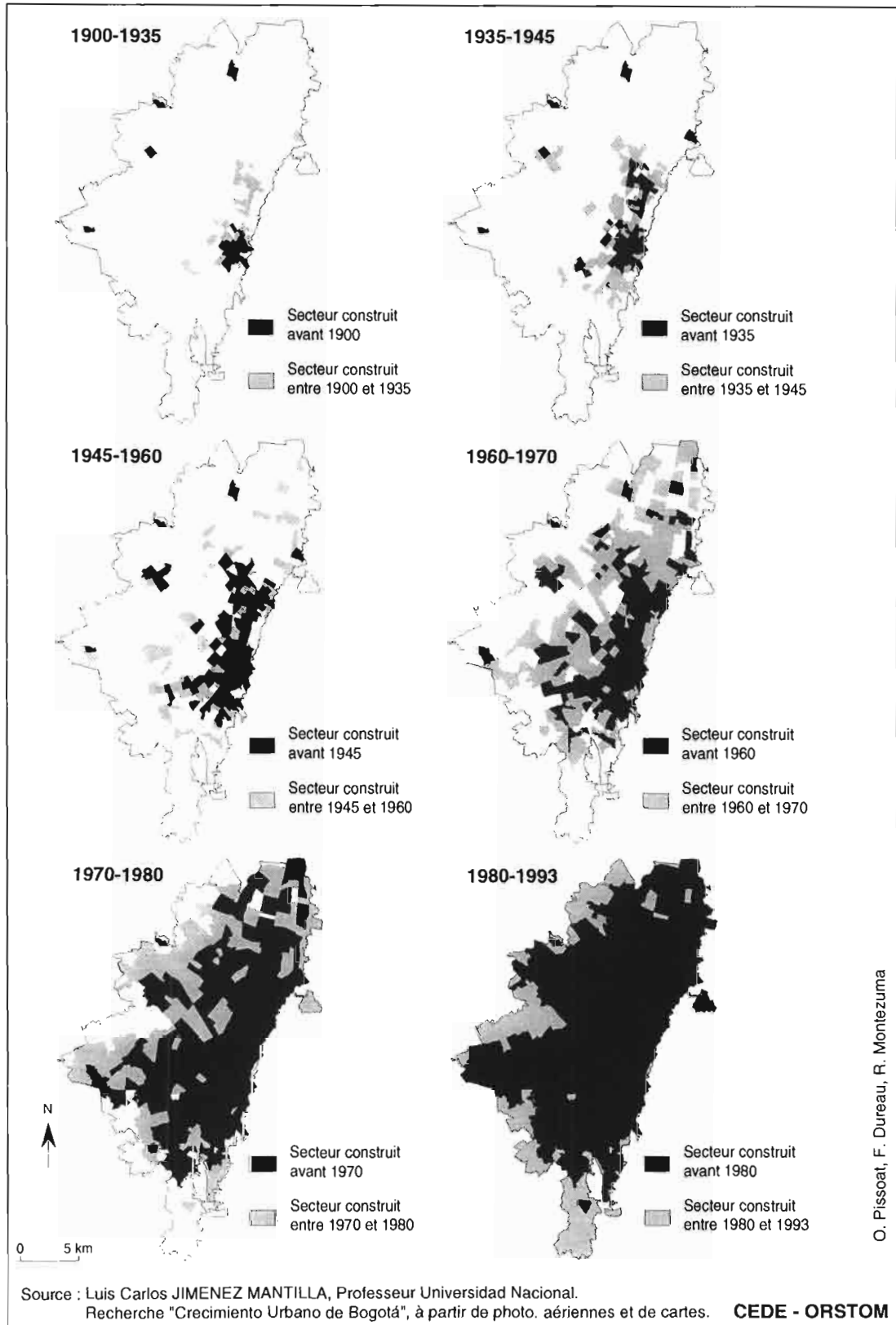
Une analyse détaillée des politiques urbaines est présentée dans :

LULLE T., 1997. *Planification et gestion du développement urbain de Bogota et de son aire métropolitaine. Evolution et tendances actuelles*. Convention CNRS - ORSTOM : CONV940034VILL, Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi. Bogota, 165 p. + ann.

Une analyse du processus d'urbanisation, et du rôle des transports dans celui-ci, est présentée dans :

MONTEZUMA R., 1997. *Le rôle des transports urbains dans le processus d'urbanisation. Le cas de Bogota (Colombie), 1884 - 1996. Rapport final d'allocation ORSTOM*. Paris, ORSTOM, 373 p.

Carte 1.1.2 - Les étapes de l'expansion spatiale de Bogota jusqu'en 1993



de trois en un siècle, atteignant 97.000 habitants en 1900. C'est à cette époque que Bogota enregistre les densités les plus élevées de son histoire : 451 habitants par hectare en 1890. Le vingtième siècle voit la ville exploser littéralement, sur le plan démographique comme sur le plan spatial, comme en témoigne la série des cartes 1.1.2 : en 1938, la ville est 8 fois plus étendue qu'au début du siècle, et en 1980 elle l'est encore 12 fois plus que quarante années auparavant¹.

La croissance s'accélère au milieu du vingtième siècle; en moins d'un demi-siècle, la ville compacte héritée des siècles passés cède la place à une métropole de près de 3 millions d'habitants en 1973, polynucléaire, peu dense, avec un zonage fonctionnel et une ségrégation sociale très marqués. Depuis lors, Bogota est entrée dans une phase de croissance moins rapide, mais encore soutenue, qui intègre un nombre croissant de communes périphériques ; le milieu des années 70 marque aussi un changement radical dans la structure de production de l'espace construit, à Bogota comme dans les autres villes du pays². Les années 1980 constituent un second tournant important dans l'histoire récente de Bogota : le processus de métropolisation se poursuit, tandis que se jouent d'importantes recompositions internes de l'espace métropolitain.

• Jusqu'aux années 70 : une dynamique de peuplement marquée par une expansion spatiale continue et une forte ségrégation socio-spatiale

Au début du siècle, Bogota compte à peine 100.000 habitants et la capitale a toujours le caractère concentrique et compact des siècles précédents. Jusqu'en 1938, le rythme d'accroissement démographique reste modéré (de l'ordre de 3% par an), tandis que la ville enregistre dans le même temps le plus fort taux d'expansion spatiale de son histoire (7% par an; Carte 1.1.2, période 1900-1935). La ville dense du début du siècle cède alors la place à une ville linéaire, du fait d'un développement préférentiel le long de l'axe nord - sud du tramway construit en 1884; la densité diminue très nettement, avoisinant 130 habitants par hectare à la fin des années 1930.

Le rythme de croissance de Bogota s'accélère sensiblement à partir de la fin des années 1940 : Bogota est alors la capitale latino-américaine qui a le rythme de croissance le plus rapide, avec un taux de 6,9% par an entre 1951 et 1964. Seulement 12 ans sont alors nécessaires pour un doublement de la population de Bogota, qui atteint 2,5 millions d'habitants en 1970. Se conjuguent alors une migration intense et un taux d'accroissement naturel élevé. En effet, la Colombie connaît à cette époque un vaste processus d'exode rural largement polarisé par les quatre plus grandes villes du pays, dont Bogota, qui absorbent 40% du total des flux migratoires du pays pendant la période intercensitaire 1964-1973³.

Limitée sur sa bordure orientale par une chaîne montagneuse, *los cerros orientales*, Bogota peut par contre s'étendre sans contrainte naturelle dans les autres directions, sur les terres planes

¹ GOUSET V., 1990. *La croissance démographique de Bogota au XXème siècle*. Les Cahiers d'Outre-Mer, Vol. 43, n° 171, pp. 289-306.

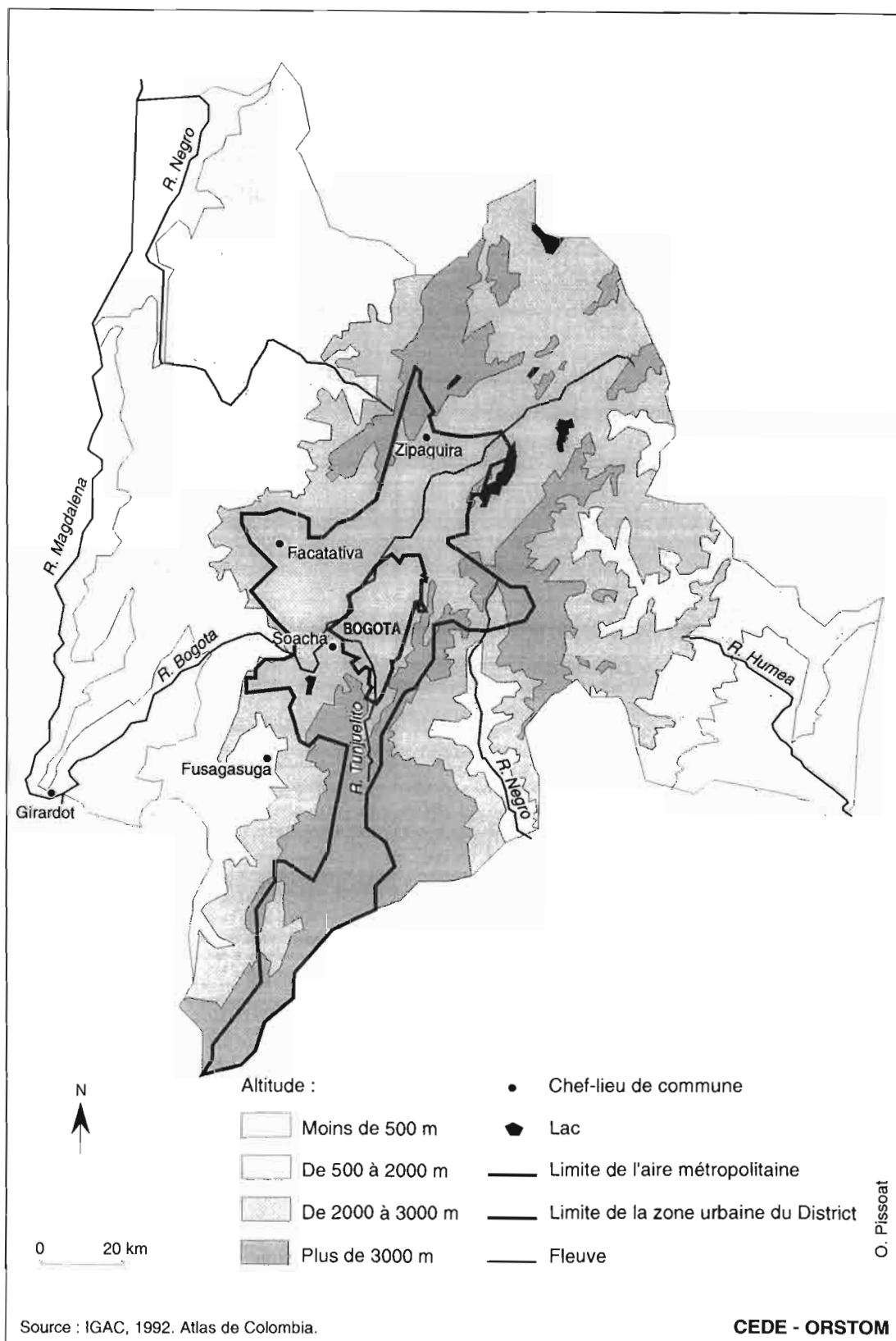
² Voir à ce sujet :

JARAMILLO S., 1990. La estructura urbana y la vivienda en Bogotá. in: *Vivir en Bogotá*. Bogota, Foro Nacional para Colombia, pp. 51-85.

JARAMILLO S., 1994. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogota, Ediciones Uniandes - Instituto Geográfico Agustín Codazzi, 343 p.

³ RUEDA J.O., 1979. Migraciones internas en Colombia, 1973 : una aproximación al análisis regional. Bogota, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, SENALDE, *Migraciones Laborales* n° 3, pp. 155-196.

Carte 1.1.3 - L'environnement physique de Bogota



de la Sabana¹ (Carte 1.1.3). La croissance démographique particulièrement rapide des années 1940 jusqu'au milieu des années 1970 se traduit par une expansion spatiale encore plus spectaculaire (5% par an): en 1973, la capitale est 12 fois plus étendue qu'en 1938, alors que dans le même temps la population est multipliée par 9.

Cet étalement continu sur les terres de la Sabana s'accompagne à partir des années 1940 de la mise en place de nouvelles formes d'organisations fonctionnelle et sociale. En effet, le centre de la capitale, dont la fonction commerciale et financière s'affirme à cette époque, est progressivement abandonné par les classes aisées pour des localisations plus septentrionales, le long des *cerros orientales* (Carte 1.1.2 : voir période 1935-1945). Simultanément, s'accroît le caractère populaire du sud, tandis que l'industrie se concentre à l'ouest, aux environs de la gare de chemin de fer. Dès les années 1950, se trouvent ainsi mises en place les structures majeures de Bogota, qui ne feront que s'accroître durant les décennies suivantes. Les classes aisées poursuivent leur déplacement progressif vers le nord, tandis que le front d'expansion sud de la ville est le fait des populations pauvres. Quant aux classes moyennes, dont le nombre croît rapidement durant cette période, soit elles occupent les quartiers abandonnés par les familles les plus aisées, soit elles se concentrent dans la partie occidentale de la capitale. Cette division sociale des espaces résidentiels s'accompagne de la consolidation de la structuration fonctionnelle articulée autour de deux axes principaux : un axe tertiaire centre-nord, et un axe industriel centre-ouest.

Considérée au niveau de l'ensemble de la partie urbaine du District de Bogota, la densité atteint alors son niveau minimum, passant en dessous du seuil des 100 habitants par hectare au début des années 1970. Mais cette situation globale ne doit pas occulter une dimension importante de la dynamique de Bogota : l'hétérogénéité des densités démographiques au sein de l'agglomération, très fortement liée aux caractéristiques de la production du logement en vigueur à l'époque. Les logements destinés aux classes moyennes et aisées sont alors majoritairement produits sous forme individuelle ("*por encargo*", selon la terminologie employée par Jaramillo), l'accédant à la propriété faisant construire par un entrepreneur ou un architecte sur le terrain qu'il a acquis. Quant à la production légale de logement social, elle reste très nettement insuffisante par rapport à la demande. A Bogota, deux organismes interviennent dans la production du logement social : l'un à caractère national (IDT)², l'autre à caractère municipal (CVD)³. Leur volume d'activité demeure très en deçà des besoins : entre 1964 et 1973, la première a produit 34.231 logements, et la seconde 1.957, ce qui représente seulement 16% de l'ensemble des logements produits pendant cette période (Jaramillo, 1990)⁴. Le nombre insuffisant de logements sociaux subventionnés par l'État, les difficultés d'accès à ceux-ci, et les coûts prohibitifs du logement produit par un secteur capitaliste encore peu développé, font que les populations pauvres de Bogota n'ont d'autre solution pour se loger que la suroccupation des logements, ou l'auto-construction sur des terrains occupés illégalement.

La manifestation la plus visible des pratiques populaires en matière de logement, l'auto-construction sur des terrains périphériques occupés illégalement, explique certes l'expansion rapide de Bogota sur les terres de la Sabana (Planche 1.1.1, photo 2). La production illégale de logements populaires demeure importante tout au long de la période de forte croissance de

¹ La Sabana désigne la plaine de la Cordillère orientale, situé à environ 2600 m d'altitude sur laquelle s'est développé Bogota. Outre le District de Bogota, environ 25 communes du département de Cundinamarca sont situées sur cette plaine, bordée par des reliefs plus élevés.

² *Instituto de Crédito Territorial* : Institut de crédit territorial..

³ *Caja de Vivienda Popular* : Caisse de logement populaire.

⁴ JARAMILLO S., 1990. Op. cité.

Planche 1.1.1 - De la location à la propriété



©Maria Cristina Hoyos

1. Zone d'*inquilinos* dans des maisons de style colonial. Quartier San Martin, dans le péricentre nord de Bogota.



©Maria Cristina Hoyos

2. Agences immobilières vendant des parcelles dans les lotissements pirates de Bosa, arrondissement du sud-ouest de Bogota.

Bogota, variant entre 55% entre 1938 et 1951, 42% entre 1951 et 1964, et 49% durant la période intercensitaire suivante (1964-1973) (Barco, 1996)¹. Contrairement à de nombreuses grandes villes d'Amérique latine, l'invasion (occupation de terrains non mis en valeur sans le consentement du propriétaire) demeure minoritaire dans le processus d'occupation illégale de terrains à Bogota. C'est le lotissement clandestin, basé sur une vente de lots sous-équipés ne remplissant pas les règles d'urbanisme, qui constitue la forme la plus courante. Les "lotisseurs-pirates", propriétaires de terrains situés dans l'ouest et le sud de la Capitale, dont ils ne peuvent espérer une rente élevée, trouvent ainsi une façon de réaliser un profit moyennant un investissement minimum : ils deviennent des acteurs centraux de l'expansion de Bogota, "résolvant" la pénurie de logement pour les pauvres, notamment dans les années soixante, au moment de la croissance la plus rapide de Bogota. Forte consommatrice d'espace, la production illégale de logements, toujours localisée en périphérie (Carte 1.1.6) génère de faibles densités : en 1973, les secteurs de la périphérie populaire de Bogota ont des densités inférieures à 50 habitants par hectare. Mais, dans un contexte de pénurie d'offre de logements populaires, l'entassement dans les logements en location, partagés entre plusieurs ménages (Planche 1.1.1, Photo 1) est aussi une réponse fréquemment adoptée par les classes pauvres de Bogota pour résoudre leur problème d'accès au logement : en 1973, le quart de la population de Bogota est en situation de suroccupation du logement (au moins 4 personnes par pièce). Cette pratique de partage des logements aboutit à de très fortes densités : en 1973, plusieurs secteurs du centre historique comptent plus de 500 habitants par hectare.

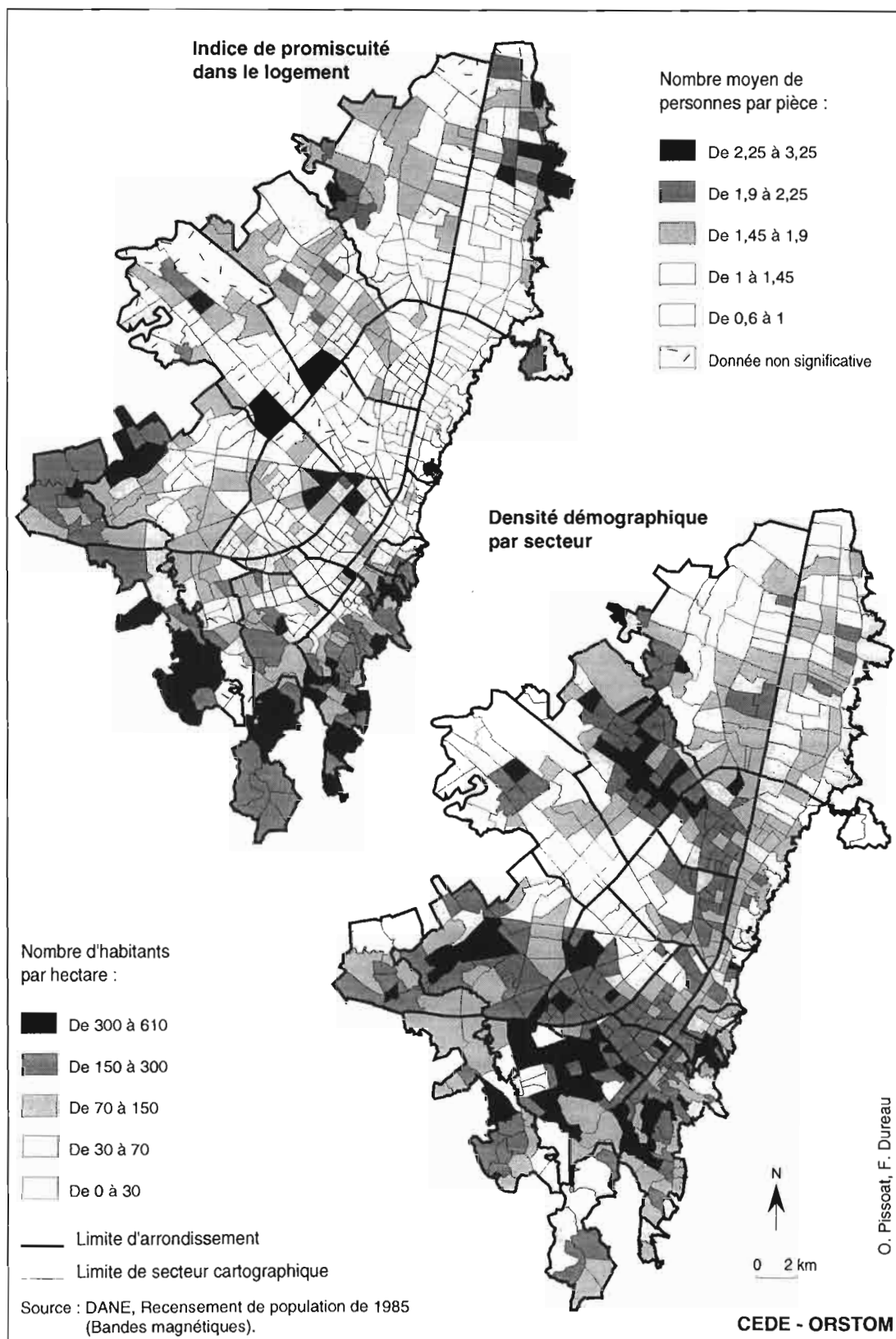
D'une ville mononucléaire et relativement compacte, Bogota passe en moins d'un demi siècle à une ville globalement peu dense, semi-circulaire, polynucléaire, avec une forte spécialisation fonctionnelle, se traduisant par une grande concentration des zones d'emploi, et une ségrégation sociale très marquée, qui demeurent jusqu'à nos jours (Cartes 1.1.5 et 1.1.7). Cette transformation n'est certes pas le produit d'une planification rigoureuse. "Même si la notion de périmètre urbain, différenciant les terres urbanisables des zones rurales, a été introduit en 1914, son application est restée lettre morte" (Montezuma, 1997 : 88). De même, deux plans directeurs ont bien été établis, mais ils n'ont eu que peu d'effets. A la fin des années 1940, immédiatement après le *Bogotazo*², une équipe dirigée par Le Corbusier élabore un premier plan directeur. Ce plan, approuvé par décret, n'est néanmoins jamais transposé en normes pour approbation. En 1964, un nouveau plan d'urbanisme voit le jour, visant à densifier et définir la morphologie de chaque partie de la ville, avec une claire différenciation des fonctions; ce plan n'aborde pas du tout la problématique, pourtant très présente dans la dynamique de la ville, des quartiers illégaux.

Si les effets de ces plans restent très relatifs, l'impact de certaines interventions des pouvoirs publics se lit par contre clairement dans les transformations de Bogota pendant cette période : c'est le cas de certains grands travaux entrepris par les différents gouvernements, qui ont contribué à un développement de la ville relativement équilibré. Même si ces opérations ne correspondent pas à l'exécution d'un plan d'urbanisme, tous ces chantiers ont eu un rôle déterminant sur la structuration de la ville. Ainsi, à la fin des années 1950, le Président Rojas décide de tracer l'Avenida El Dorado et de prolonger les autoroutes du nord et du sud. Sous cette même dictature, sont lancés deux grands chantiers (Voir Carte 1.1.11) : le Centre Administratif National (situé au nord de l'Avenida Eldorado, dans l'arrondissement de Teusaquillo) et le Centre international (dans le péricentre nord, à la limite des arrondissements

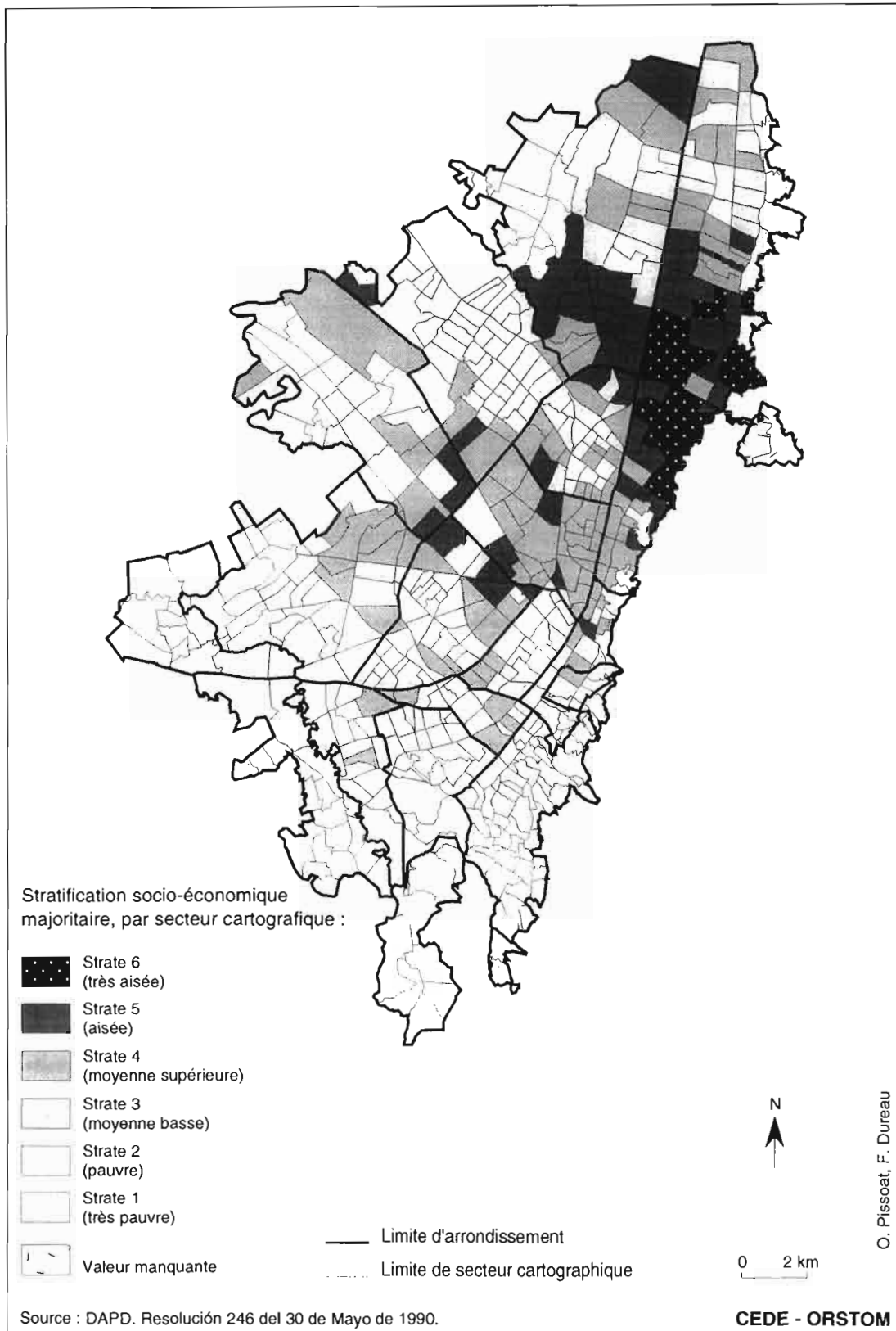
¹ BARCO C. (coord.), 1996. *Desarrollo socioespacial de Bogotá durante las dos últimas décadas. Una aproximación preliminar a sus principales rasgos*. Bogota, Universidad de los Andes, CEDE, 46 p.

² Révolte populaire qui a suivi l'assassinat du leader populiste J.E. Gaitan.

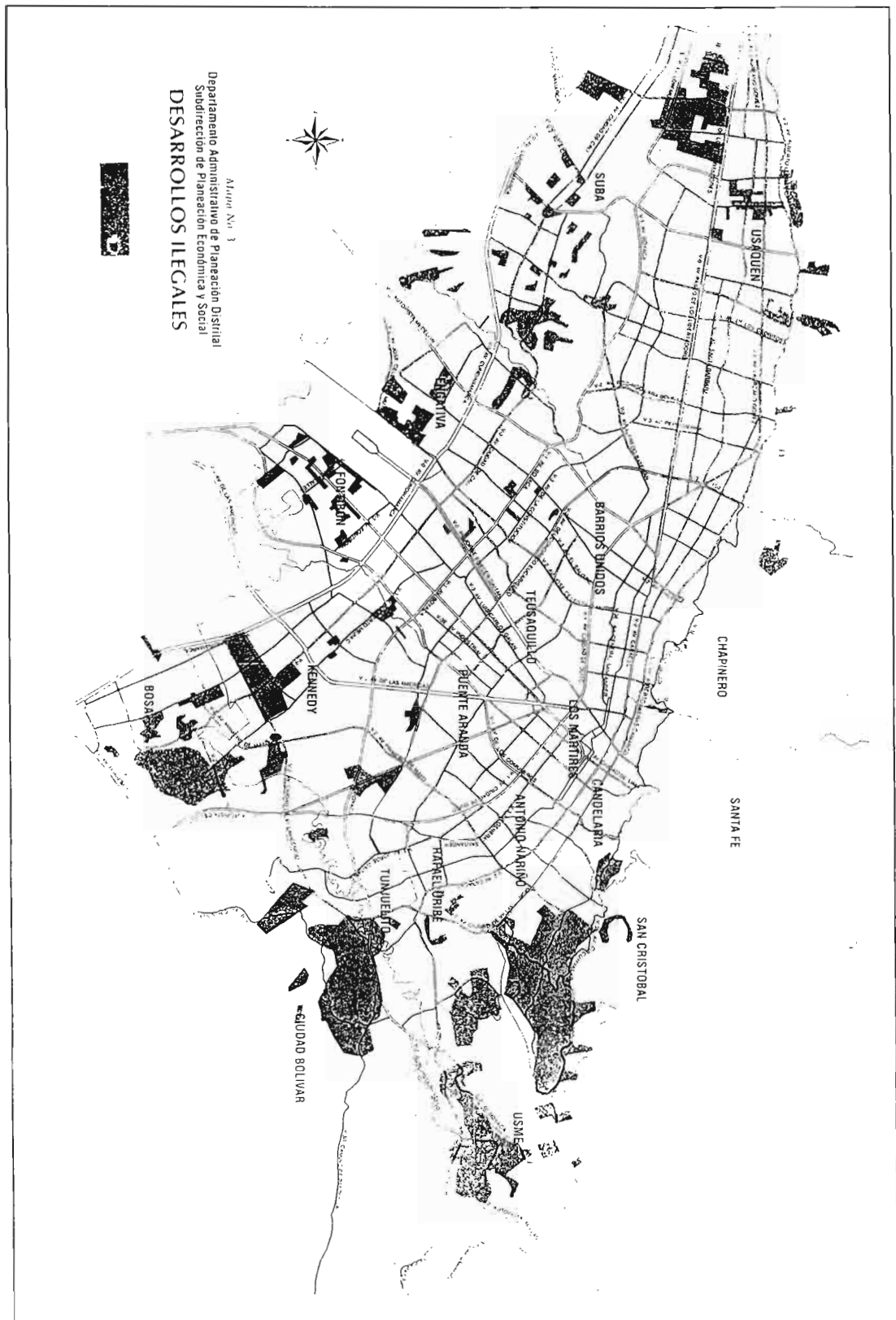
Carte 1.1.4 - La densité de population à Bogota (1985)



Carte 1.1.5 - La stratification socio-économique de Bogota (1990)



Carte 1.1.6 - Les occupations illégales de terres à Bogota en 1997



Sources : SIED, 1997. ESTADISTICAS Santa Fe de Bogotá, D.C.
Bogotá, Departamento Administrativo de Planeación Distrital, pp. 31-32.

de Chapinero et de Santa Fe). Le plan de voirie de 1961, d'orientation radiale, demeure encore aujourd'hui déterminant dans la structuration de la ville. En 1968, une seconde série de grands chantiers sont réalisés à l'occasion de la visite du Pape Jean Paul VI : le réseau de voirie est développé vers l'ouest pour contrebalancer l'expansion nord-sud de la ville; le centre ville fait l'objet de rénovations; des parcs et des équipements communautaires sont construits dans les quartiers populaires. Enfin, un programme d'intégration des quartiers clandestins est mis en place.

Dans la même période, les pouvoirs publics ont aussi organisé l'administration et redéfini le territoire de la ville comme champ d'intervention publique et de contrôle de son expansion. Le District Spécial de Bogota est créé en 1954, annexant à la capitale deux communes périphériques. L'extension de la ville (Carte 1.1.2 : voir période 1950-60) se trouve ainsi formalisée, avec l'intégration de Fontibon et Usaquen comme arrondissements du District, suivies par Suba, Engativa et Usme en 1968. Le bureau de planification du District, créé en 1954, devient en 1968 le Département administratif de Planification du District (DAPD), accompagné à partir de 1972 de l'Institut de Développement urbain (IDU), chargé du financement public des travaux.

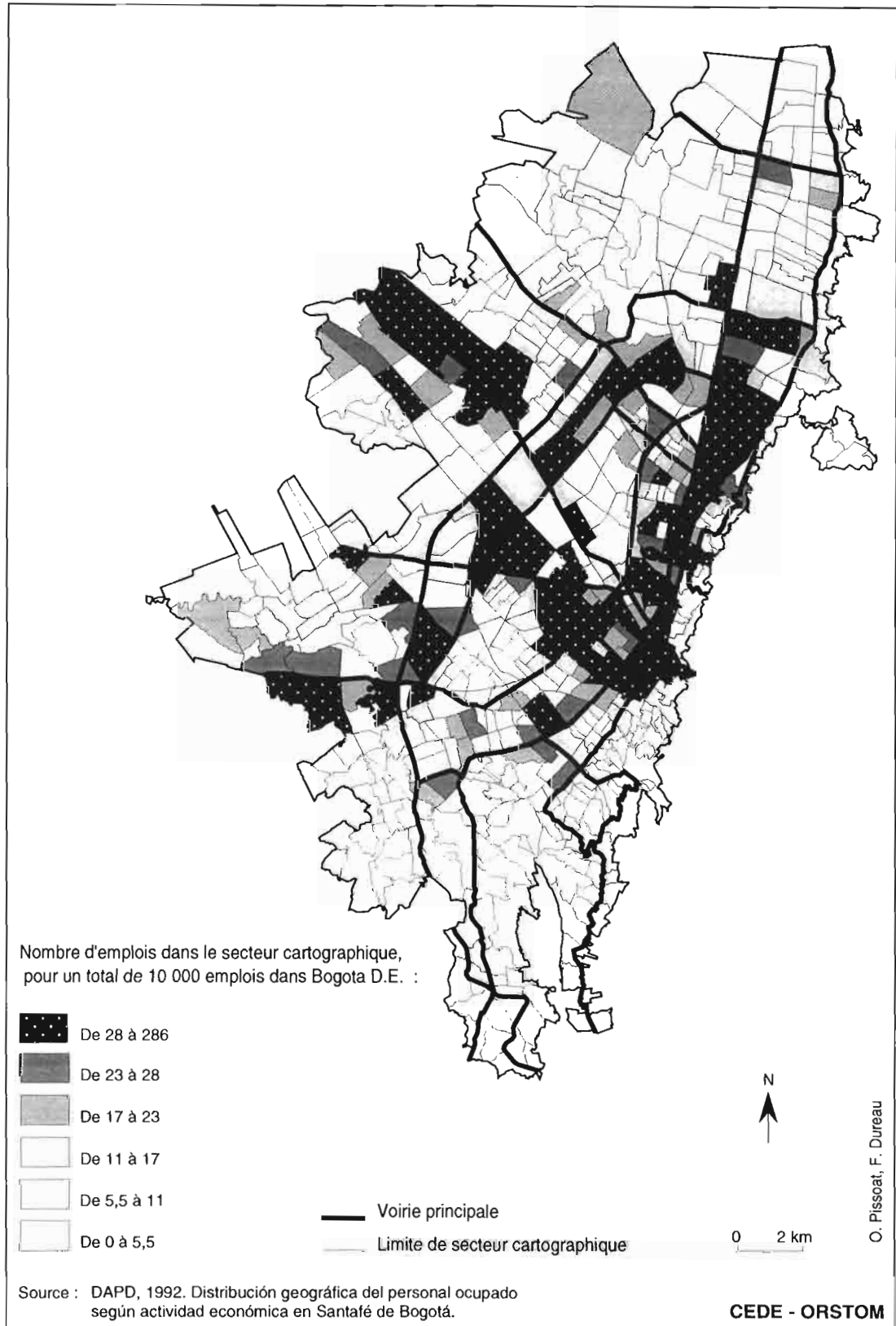
Durant cette période, l'Etat central agit donc comme promoteur d'opérations importantes, définies en tant que projets particuliers et non pas dans un cadre général défini par un plan d'urbanisme global. Souvent en contradiction avec les plans, les grands travaux ont en fait eu un rôle déterminant sur la structuration de la ville; et l'organisation administrative et territoriale de la ville a accompagné le mouvement d'expansion spatiale de Bogota tout au long de cette période. Somme toute, on peut donc considérer qu'en dépit de la relative faiblesse de l'action publique en termes de planification, l'extension de la ville a été relativement contenue et orientée.

• Les années 1970 : le début du processus de métropolisation

Comme dans les autres grandes villes colombiennes, mais moins fortement que dans celles-ci, le rythme de croissance de la capitale se ralentit depuis une vingtaine d'années. Son taux d'accroissement passe en dessous du seuil de 4% au milieu des années 1970 (Tableau 1.1.1). Cette évolution traduit directement les deux phénomènes majeurs de l'histoire démographique de la Colombie : la transition démographique, amorcée à la fin des années 1930, et la baisse d'intensité des flux migratoires en direction des plus grandes villes du pays depuis le milieu des années 1970. En effet, après la phase d'exode rural intense des décennies précédentes, se produisent au milieu des années 1970 des changements importants : une diversification sensible des directions de la migration, mais aussi une plus grande complexité des trajectoires migratoires et le développement de nouvelles formes de mobilité spatiale, plus temporaires. Cette situation conduit à une diminution de l'apport de la migration dans la croissance démographique de Bogota et des autres métropoles colombiennes, et à une augmentation de cette contribution à la croissance des périphéries métropolitaines et des villes secondaires. Le taux annuel de migration nette de Bogota passe de 2,1% au début des années 1970 à 1,2% au début des années 1980¹. Cependant, au delà de son effet direct sur la croissance de la capitale, l'exode rural intense poursuit toujours ses effets, à travers les modifications apportées à la structure par sexe et âge de la capitale.

¹ GRANADOS M.P., 1992. *El futuro de la Capital. Un estudio de prospectiva urbana. Desarrollo poblacional*. Bogota, Misión Bogota Siglo XXI, 133 p.

Carte 1.1.7 - L'emploi à Bogota (1990)



Outre la baisse d'intensité des flux migratoires et la transition démographique, un troisième fait démographique majeur intervient dans la dynamique démographique de Bogota : la transformation des schémas de distribution géographique de l'accroissement de la population, au profit de communes de la périphérie métropolitaine. Au sein du District de Bogota, la dynamique de croissance n'est absolument pas uniforme : alors que les arrondissements¹ centraux présentent des taux négatifs entre les recensements de 1973 et 1985, d'autres, tous situés dans la partie périphérique de la ville, ont des rythmes de croissance très rapides à la même période, avec des taux compris entre 7,5 et 12,5% (Carte 1.1.8). La Carte 1.1.9, dressée en fonction des soldes démographiques absolus entre 1973 et 1985, souligne clairement l'importance de ce peuplement des arrondissements périphériques par rapport à la perte de population que connaissent les arrondissements centraux pendant la même période. De plus, le rythme de croissance des communes de la Sabana voisines de Bogota montre que cette dynamique de peuplement centrifuge franchit les limites administratives de la capitale : entre 1973 et 1985, l'accroissement de la population est plus rapide dans les municipalités voisines de Bogota (4,57% par an) que dans la capitale proprement dite (3,27%).

Tableau 1.1.1 - Population des différentes composantes de l'aire métropolitaine de Bogota de 1973 à 1993

	POPULATION TOTALE AJUSTEE		TAUX D' ACCROISSEMENT ANNUEL MOYEN (%)		
	1973	1985	1993	1973-1985	1985-1993
Bogota D.E.	2 861 913	4 236 490	5 484 244	3,27	3,23
17 Communes de l'aire métropolitaine	259 423	448 749	734 133	4,57	6,15
TOTAL	3 121 336	4 685 239	6 218 377	3,38	3,54

Sources : Recensements de population, DANE.

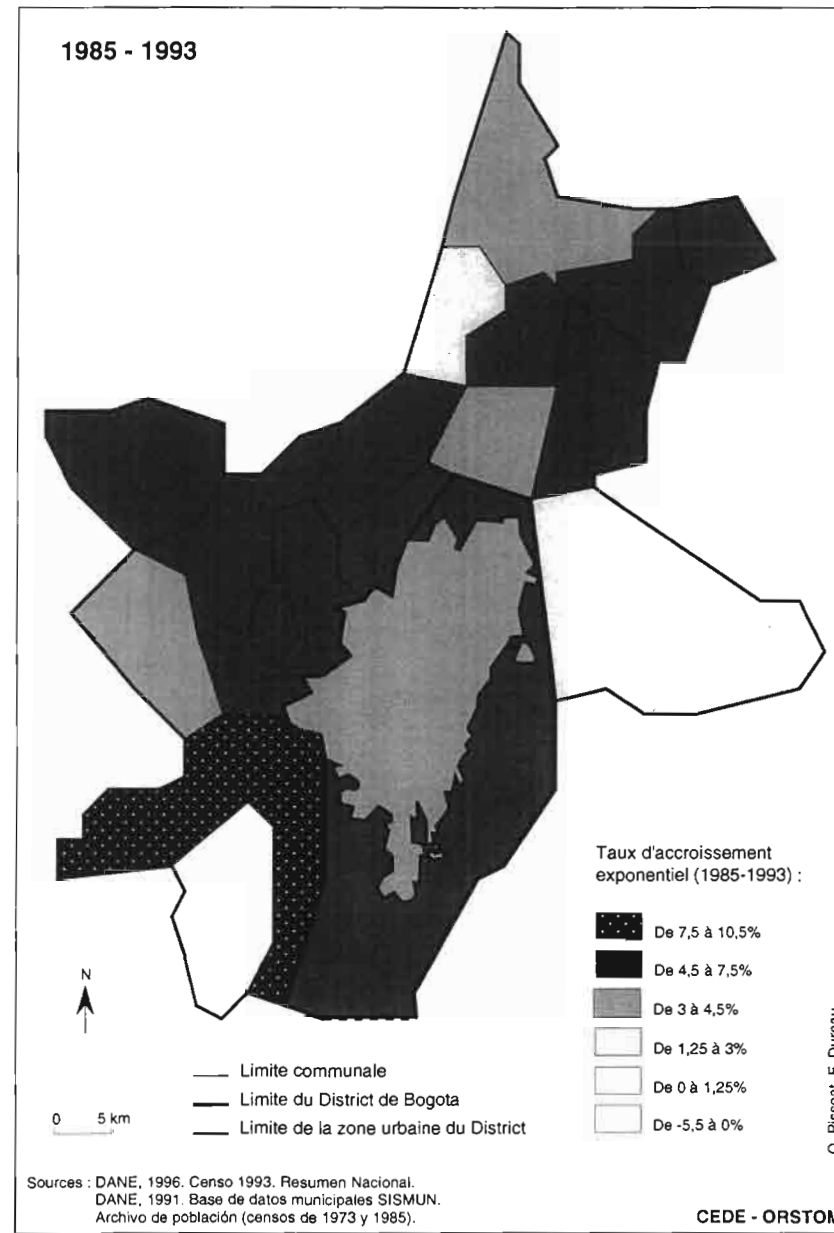
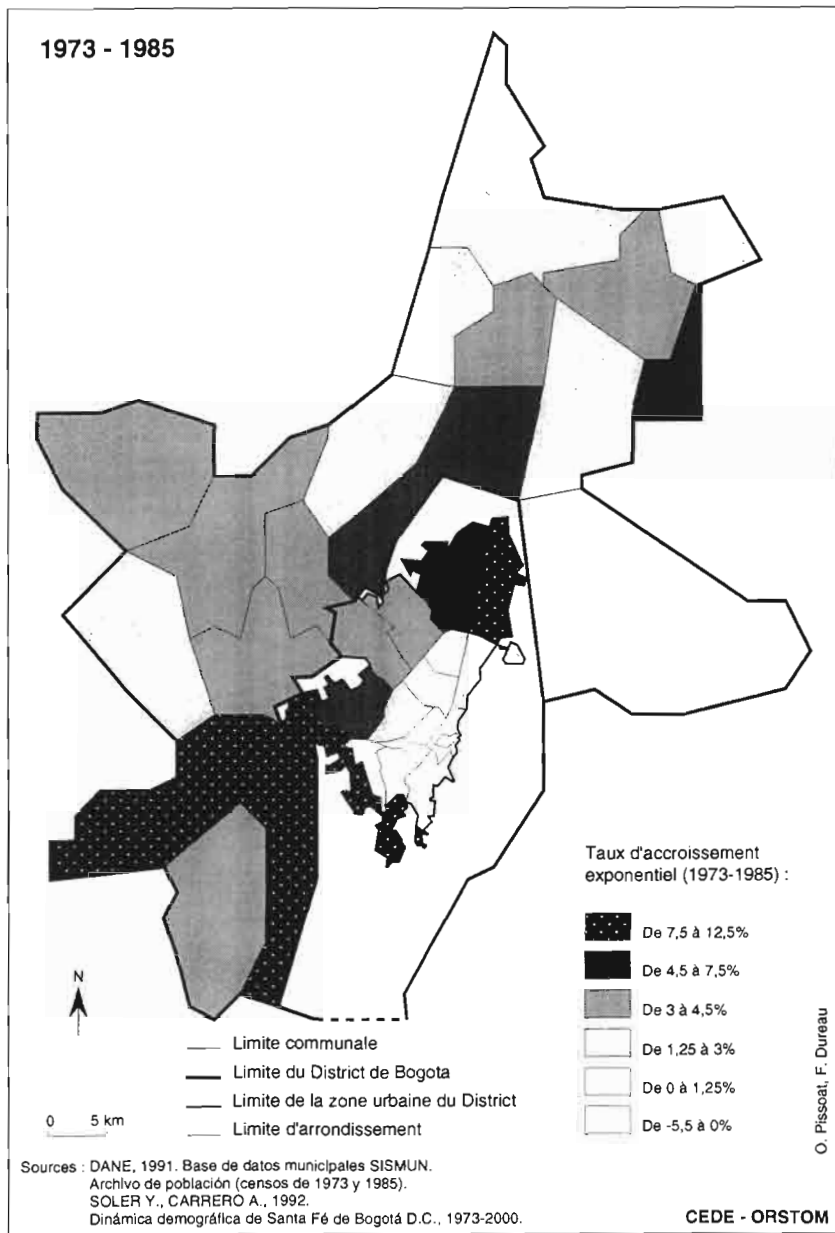
Après une phase de croissance accélérée et circonscrite dans les limites administratives du District, Bogota est donc entrée à partir des années 1970 dans une étape de croissance moins rapide mais encore soutenue, marquée par une dynamique d'étalement sur les communes de la périphérie métropolitaine. Comme de nombreuses autres métropoles du pays et la majorité des grandes villes latino-américaines, la capitale colombienne connaît depuis 25 ans un processus de métropolisation rapide, qui intègre un nombre croissant de communes contiguës au District, comme Soacha ou Chia, mais aussi, comme le note Cuervo², des communes de la Sabana plus éloignées comme Madrid qui "seraient en train de polariser ce processus d'expansion" (Carte 1.1.10).

Cette réalité métropolitaine ne fait néanmoins l'objet d'aucune reconnaissance administrative, contrairement à ce qui se produit dans les autres grandes villes colombiennes telles que Medellin, Cali, Baranquilla et Bucaramanga. Plutôt que la mise en place d'un système de concertation avec les communes périphériques, la métropolisation progressive de la Sabana est

¹ Le District de Bogota est divisé en 20 "Alcaldías menores", c'est-à-dire "arrondissements" (Carte 1.1.11).

² CUERVO L.M., 1995. *Génesis histórica y constitución de Bogotá como ciudad moderna*. Bogota, 134 p.

Carte 1.1.8 - L'évolution de la population dans l'aire métropolitaine de Bogota (1973 - 1985 et 1985 - 1993)



Carte 1.1.9 - Soldes démographiques par secteur à Bogota (1973 - 1985)

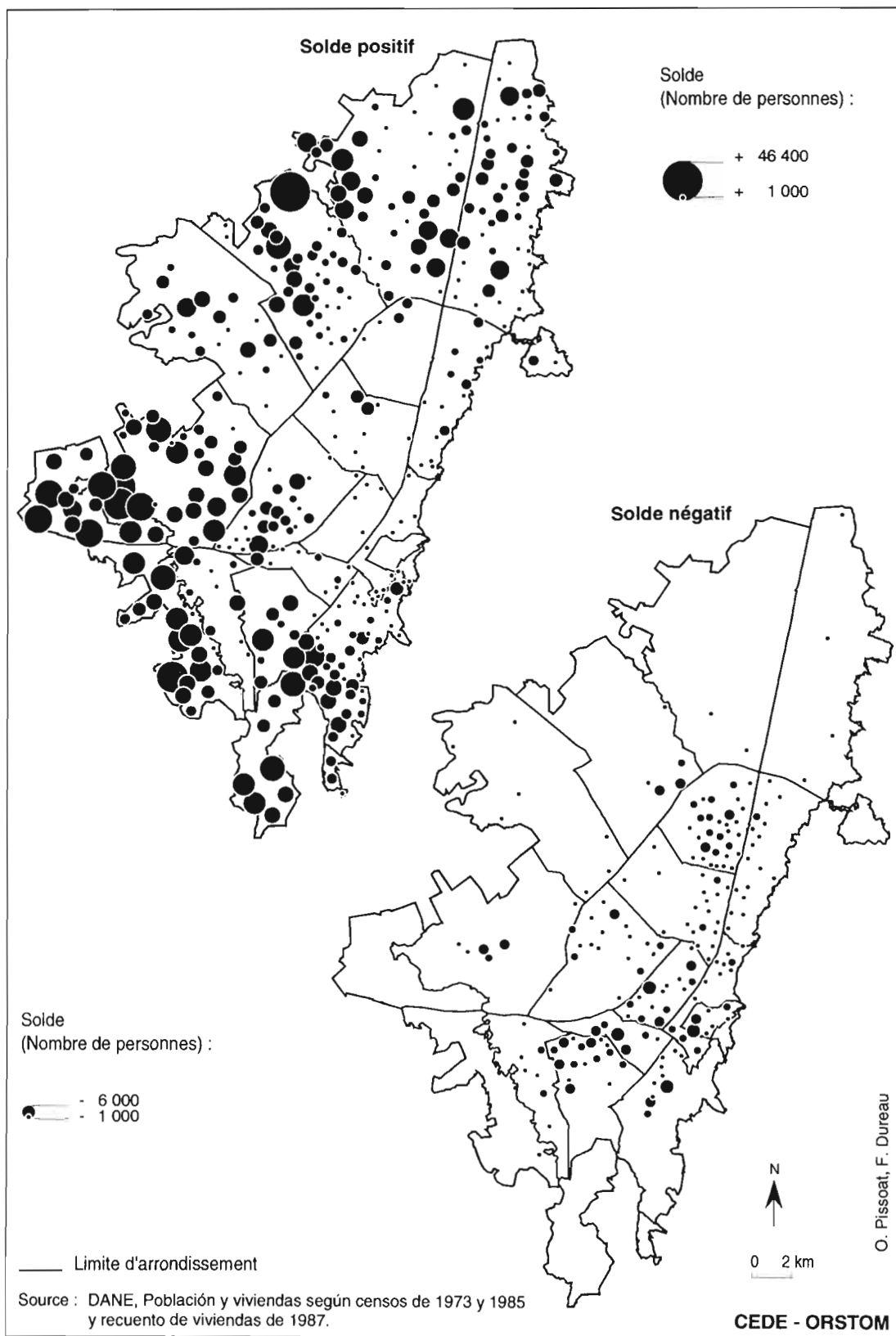


Planche 1.1.2
La transformation progressive des quartiers illégaux d'habitat populaire



©Maria Cristina Hoyos

1. Après une dizaine d'années de consolidation de l'habitat et de pression sur les autorités pour la légalisation du quartier et le raccordement aux services publics, rien ne trahit l'origine illégale de ce lotissement clandestin de Bosa (sud-ouest de Bogota).



©Maria Cristina Hoyos

2. Escalier construit par les habitants du quartier Santa Cecilia, invasion localisée sur les *cerros orientales*, au nord de Bogota.

gérée par "absorption" par le District de communes qui perdent donc totalement leur autonomie: en 1977, une nouvelle commune est incorporée au District, donnant naissance à l'arrondissement de Kennedy.

Par contre, on note un infléchissement sensible en matière de planification urbaine : on passe du plan d'urbanisme à un système de normes. Cette "normativisation", de par la dérégulation qu'elle formalise, entre au service d'intérêts économiques qui participent directement à la construction de la ville et à sa forme spatiale. C'est à cette époque que l'on voit apparaître des promoteurs-constructeurs qui contrôlent tout le processus de construction depuis le financement jusqu'à la réalisation. Ce nouvel acteur, le promoteur immobilier capitaliste, n'avait joué jusqu'alors qu'un rôle secondaire dans la production immobilière¹. Son rôle a été, de fait, stimulé par un changement important survenu au milieu des années 1970 dans la politique de logement mise en oeuvre par le gouvernement. En effet, à partir des années 1970, l'Etat colombien définit de nouveaux instruments destinés fondamentalement à dynamiser le secteur de la construction et à augmenter la demande de logements. Il crée en 1973 le système UPAC² dans le but d'attirer l'épargne de la population vers les Caisses d'épargne et de logement, dont la fonction principale est le financement de la production de logement. Le succès du système UPAC bénéficie d'abord aux classes moyennes et aisées, auxquelles sont destinés la majorité des logements produits avec les promoteurs ; de fait, le système UPAC a peu d'effet pour les populations éprouvant le plus de difficulté à accéder à un logement, qui continuent à satisfaire leur besoin en la matière par la surpopulation des logements existants ou la production illégale en périphérie. La construction illégale populaire devient très importante : elle est responsable de 27% de l'expansion de la ville durant les années 1966-1972, et de 32% pendant la période 1972-1977. Par contre, à l'échelle de l'agglomération, le développement de la production capitaliste du logement se traduit par l'apparition de nouvelles formes urbaines, notamment l'apparition d'ensembles résidentiels collectifs sur des lots dont la surface tend à diminuer, et par le début de la densification du péricentre.

L'expansion des décennies antérieures de forme tentaculaire, le long des axes de circulation, laissant de nombreux espaces interstitiels inoccupés cède la place à une occupation plus générale de l'espace à l'intérieur du périmètre urbain (Carte 1.1.2). Le démarrage de la construction en hauteur se traduit par l'apparition de secteurs ayant des densités très élevées : c'est le cas notamment au nord-ouest, dans l'arrondissement d'Engativa, où se multiplient dans les années 1970 les immeubles d'appartements pour classes moyennes (Carte 1.1.4). Quant au centre historique, même s'il connaît une perte de population entre 1973 et 1985 (Carte 1.1.9), il conserve néanmoins une caractéristique unique : la forte densité démographique s'y conjugue avec un très forte suroccupation des logements (Carte 1.1.4). De ce fait, ce secteur de Bogota se singularise complètement par rapport aux quartiers de l'extrême sud de la capitale plus récemment densifiés, où la promiscuité dans les logements est moins accusée.

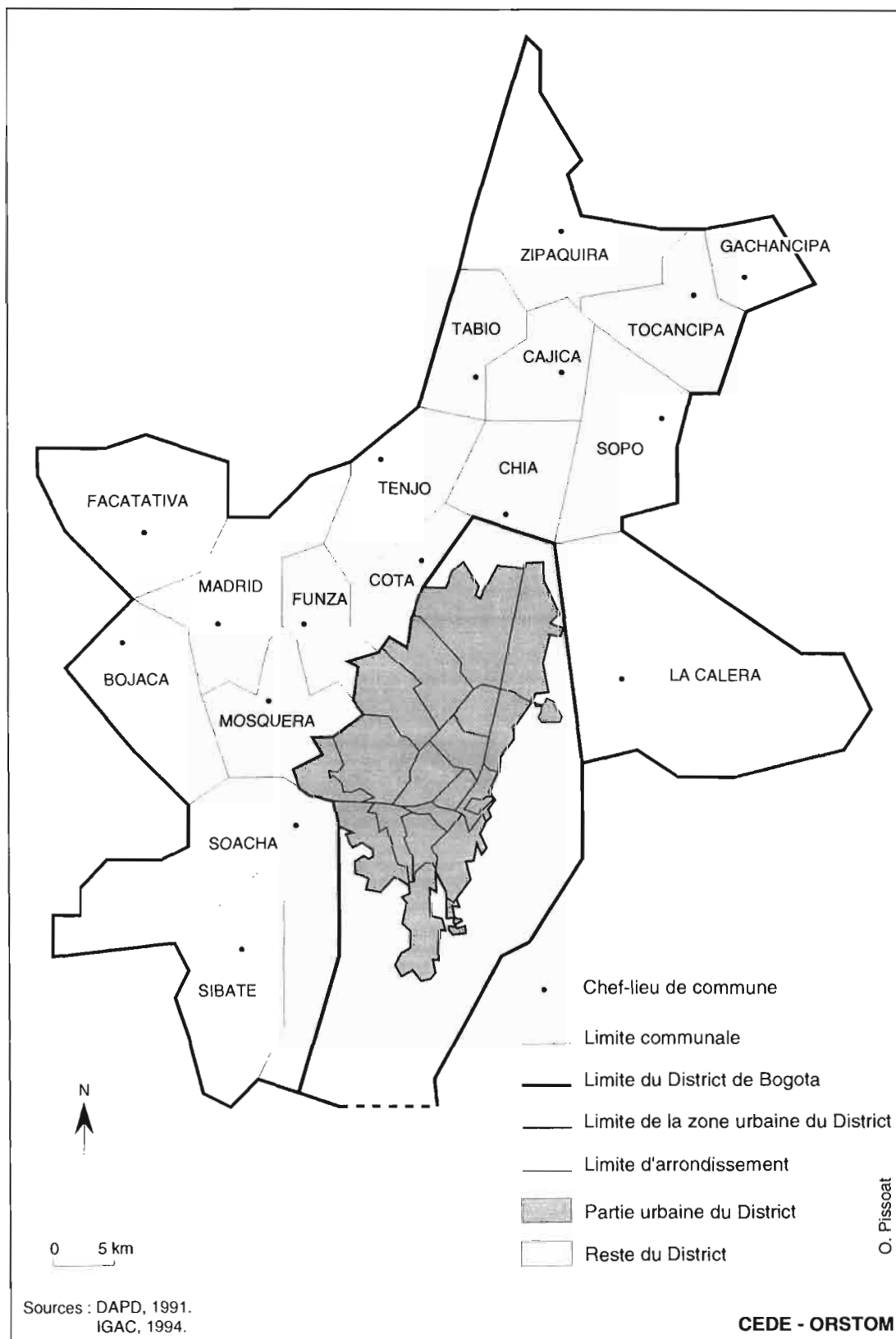
• Depuis les années 80 : de nouvelles formes de développement métropolitain, liées à des changements importants dans les logiques de localisation résidentielle des populations

Profitant de l'ensemble des facteurs propices à une réalisation précoce et rapide du processus de transition démographique, Bogota présente à l'heure actuelle les plus faibles niveaux de

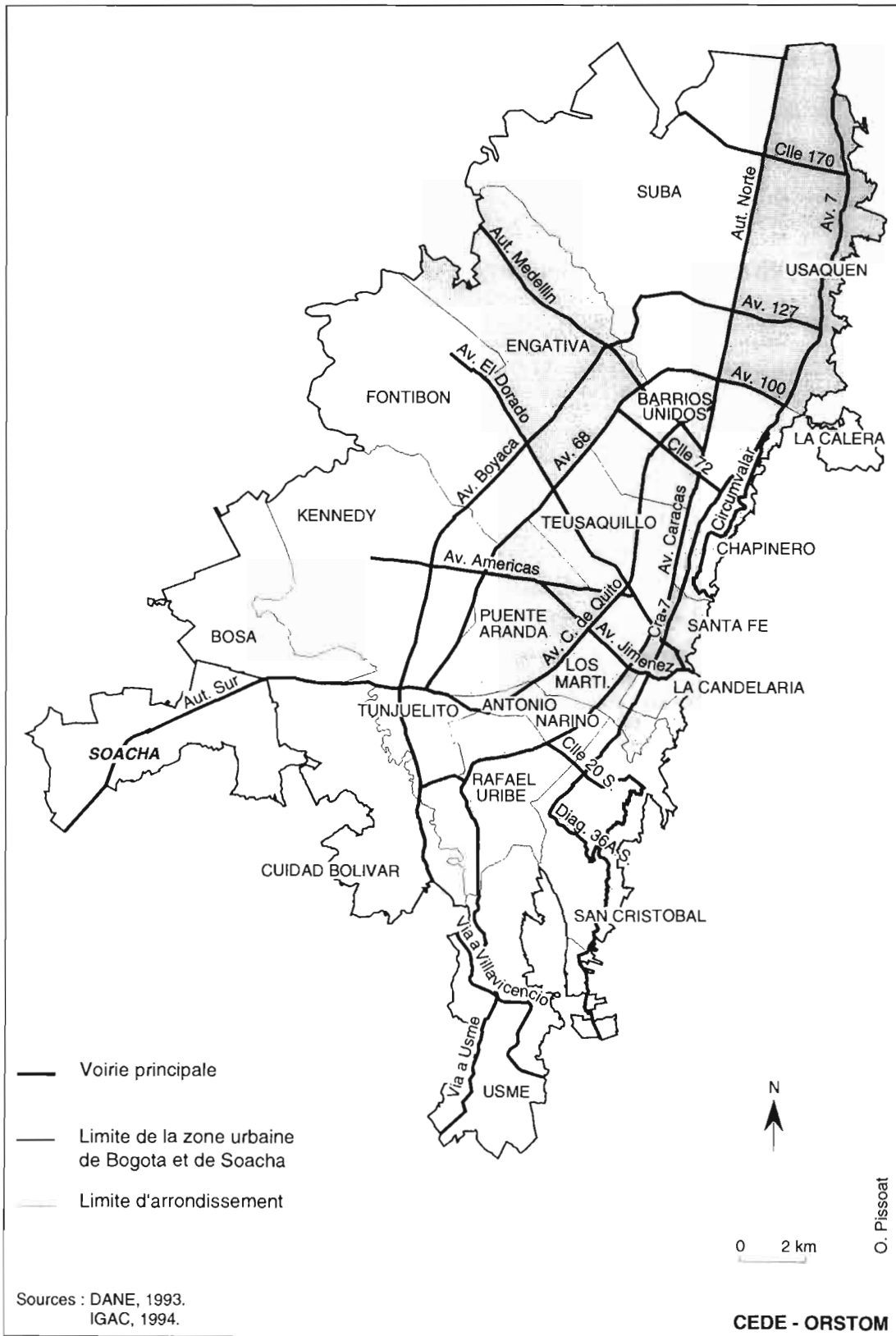
¹ Tandis qu'entre 1964 et 1973 seulement 19% des logements produits à Bogota l'ont été sous une forme capitaliste, cette proportion atteint 52% pendant la période intercensitaire suivante, entre 1973 et 1985. (Jaramillo, 1990. Op. cité : 58).

² *Unidad de Poder Adquisitivo Constante* : Unité de pouvoir d'achat constant.

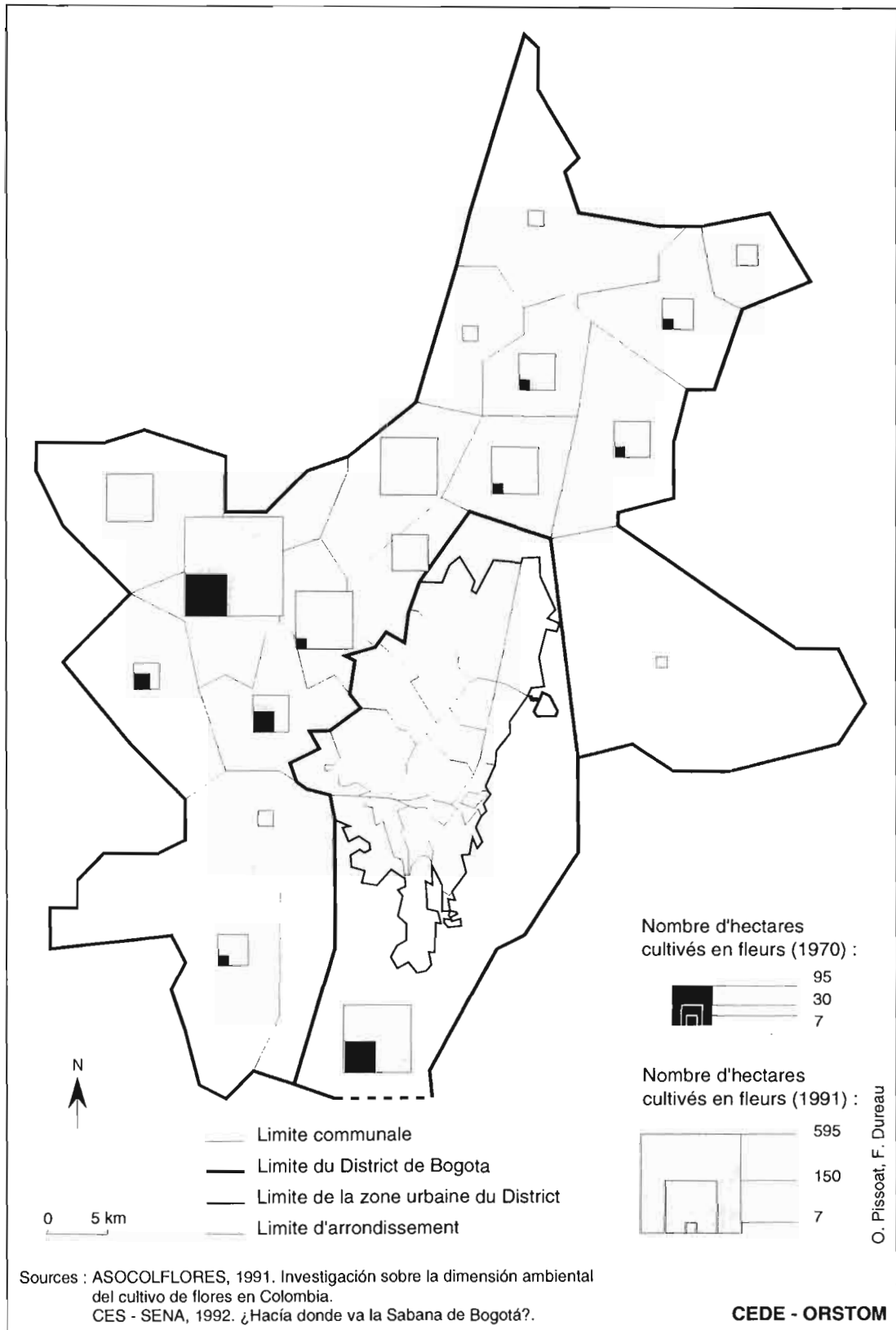
**Carte 1.1.10 -
La division politico-administrative de l'aire métropolitaine de Bogota (1993)**



Carte 1.1.11 - Les arrondissements de Bogota (1993)



**Carte 1.1.12 -
La culture de fleurs dans l'aire métropolitaine de Bogota (1970-1991)**



fécondité et de mortalité de Colombie. Les modalités de la transition renforcent l'effet d'une migration composée majoritairement de jeunes adultes sur la structure démographique de la capitale : la proportion d'adultes de 15 à 44 ans y est très élevée (54% en 1993). Cette structure par âge maintient le taux d'accroissement naturel à un niveau élevé, de l'ordre de 2,1% dans les années 1980. Comme pour les autres grandes villes colombiennes, la croissance naturelle de cette population jeune devient le moteur principal de la croissance de Bogota : tandis qu'en 1979 la migration expliquait 49% de la croissance de Bogota, elle n'est plus responsable que de 22% de celle-ci en 1990 (Yepes et Bosoni, 1993)¹.

Au début des années 1990, dans un contexte de croissance encore soutenue, l'aire métropolitaine de Bogota dépasse les 6 millions d'habitants. La croissance de la population du District de Bogota se maintient pendant la période intercensitaire 1985-1993 au même rythme que précédemment : 3,23% par an (Tableau 1.1.1). La dynamique d'expansion spatiale de la capitale s'exerce de plus en plus intensément, et selon de nouvelles modalités, au delà des limites du District, dans les communes périphériques de l'aire métropolitaine (Carte 1.1.8) : entre 1985 et 1993, le rythme de croissance des 17 communes formant la périphérie métropolitaine est deux fois plus rapide (6,15% par an) que celui de la capitale, et 10 fois plus rapide que celui des autres communes du département du Cundinamarca (0,6%). Entre 1985 et 1993, un cinquième de l'accroissement démographique total de l'aire métropolitaine de Bogota se réalise au delà des limites de la métropole proprement dite, dans la périphérie métropolitaine. L'accroissement de la population au sein du District se traduit par une élévation sensible de la densité, qui atteint de nouveau maintenant le niveau qu'elle avait un demi-siècle plus tôt, avant la phase d'étalement sur les terres de la Sabana (162 habitants par hectare en 1995)².

La dynamique de la capitale colombienne est marquée depuis une quinzaine d'années par de nouveaux mouvements, liés à des changements sensibles dans les logiques de localisation résidentielle des différentes couches de la population de Bogota. Les distances créées par l'expansion continue des décennies précédentes, et accentuées par les problèmes de transport, modèlent le développement actuel de la capitale. La compétition pour l'accès au sol, de plus en plus forte, joue également un rôle majeur dans les formes de la dynamique métropolitaine : l'expansion spatiale doit maintenant affronter les reliefs qui bordent la Sabana au sud et à l'est (Carte 1.1.3), mais aussi la valorisation des terres agricoles occidentales consacrées à la culture intensive de fleurs (Carte 1.1.12). Face aux contraintes imposées par l'offre de logement et les structures urbaines, ou plutôt à la perception qu'en ont les ménages, les différents groupes sociaux adoptent des stratégies résidentielles très diverses, traduisant de grandes inégalités des ménages en matière de maîtrise d'un espace métropolitain fortement ségrégué (Carte 1.1.5). La population la plus pauvre, vis à vis de qui l'action de l'Etat est toujours notoirement insuffisante, occupe des terres sur des reliefs accidentés du sud de la ville (Carte 1.1.6) et dans les communes périphériques comme Soacha. Dans la même banlieue sud, les *conjuntos cerrados* de Soacha offrant aux classes moyennes l'opportunité de satisfaire dans des conditions relativement économiques leur idéal de logement. Au prix d'une forte dilatation de leur espace quotidien, ces ménages adoptent massivement la nouvelle option résidentielle qui leur est offerte en banlieue sud, dans un territoire classiquement dédié aux occupations illégales des populations les plus pauvres. Et, tandis que certaines familles aisées s'installent dans les communes périphériques du Nord comme Chia et Cota, où elles recherchent une qualité de vie

¹ YEPES F.J., BOSONI M., 1993. *El futuro de la Capital. Estudio prospectivo de salud*. Bogota, Misión Bogota Siglo XXI, 110 p.

² Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá, 1996. *Segundo diagnóstico de las restricciones y oportunidades de la ciudad. Base del plan de desarrollo económico, social y de obras públicas FORMAR CIUDAD*. Bogotá, 104 p.

Planche 1.1.3 - Vivre à Bogota ?



©Maria Cristina Hoyos

1. Une image classique à Bogota : l'appropriation de voies publiques par les habitants d'un quartier de classes moyennes pensant se protéger ainsi de la délinquance (Quartier Modelia, à l'ouest de Bogota).



©Maria Cristina Hoyos

2. Une image insolite à Bogota : des personnes âgées prenant le soleil devant leur maison (Quartier Santa Cecilia, au nord-est de Bogota).

qu'elles ne peuvent plus trouver dans une capitale affectée par le manque d'espaces verts, les encombrements et la pollution, d'autres familles à hauts revenus aspirent à un rapprochement de leurs lieux de travail et de résidence trouvent satisfaction dans une offre importante de logements de haut standing localisés dans le péricentre nord (Rosales, Chapinero Alto), à proximité d'un des principaux centres d'affaires de la capitale.

Pendant cette période, sont réalisés quelques grands chantiers : Ciudad Salitre, Avenida Circunvalar, Unicentro. Mais surtout, l'accord 7 signé en 1979 redéfinit le périmètre urbain et les normes deviennent très souples, afin de favoriser la libre action des promoteurs et de dynamiser le marché immobilier. Cet accord considère en effet que l'usage du sol doit être défini d'abord par le prix des terrains, la décision publique intervenant donc, selon les termes de Molina¹ "à la remorque" du marché. Cette tendance s'accroît au milieu des années 1980 où deux décrets² marquent la mise en place d'une totale dérégulation. Le décret de 1988 définit une immense zone d'activités multiples, facilitant ainsi le développement des actions du secteur immobilier, tout particulièrement en ce qui concerne les changements d'usages et la densification³. La zonification est rendue ainsi inopérante. Et la norme n'est plus un instrument de contrôle, sinon un instrument de revalorisation des terres. L'accord 6, qui réajuste en 1990 les règles de l'accord de 1979, introduit des principes nouveaux de récupération des espaces publics et de conservation du patrimoine architectural, urbain et naturel; mais, ces mesures étant souvent en contradiction avec d'autres normes, de nombreux quartiers de grande valeur architecturale sont néanmoins en train de disparaître. En dépit de ces réorientations, l'accord 6 tend de manière générale à maintenir la même ligne que l'accord antérieur et tout montre que dans la pratique l'activité du secteur immobilier, formel comme informel, transgresse les instruments de planification mis en place. Ainsi, 900 hectares sont occupés illégalement entre 1991 et 1994⁴, dont la moitié dans l'arrondissement d'Usme, au sud du District (Carte 1.1.6).

Dans ce cadre réglementaire très permissif, et avec une politique publique du logement favorisant les classes moyennes et aisées, les aspirations résidentielles des différents groupes sociaux et leurs inflexions récentes se combinent avec les stratégies des constructeurs, à la tête d'entreprises de tailles de plus en plus importantes, pour produire de profonds changements dans les caractéristiques de l'espace résidentiel et la structure du peuplement métropolitain. C'est ainsi que, sans que cela soit le résultat d'une action de planification au sens propre du terme (mais plutôt l'obtention d'un résultat espéré de la politique de dérégulation), s'opèrent une densification démographique intense de certains quartiers déjà construits, et une recomposition des divisions sociales de l'espace métropolitain se traduisant par des situations nouvelles de cohabitation entre groupes sociaux. Ces deux dynamiques se manifestent avec une ampleur et un rythme particulier dans les quartiers de haut standing du péricentre nord, situés à proximité de zones d'activité tertiaires et commerciales en plein développement.

En fait, l'étalement des banlieues populaires et la déconcentration urbaine de populations plus favorisées sur les communes de la périphérie métropolitaine s'exercent simultanément avec les recompositions internes et les processus de redensification de certains quartiers consolidés du District. La flexibilité des comportements résidentiels de la population, mais aussi celle des agents du secteur de la construction, ainsi que le caractère permissif du cadre réglementaire dans une capitale neuve, avec une croissance toujours soutenue et accédant au statut de métropole, se

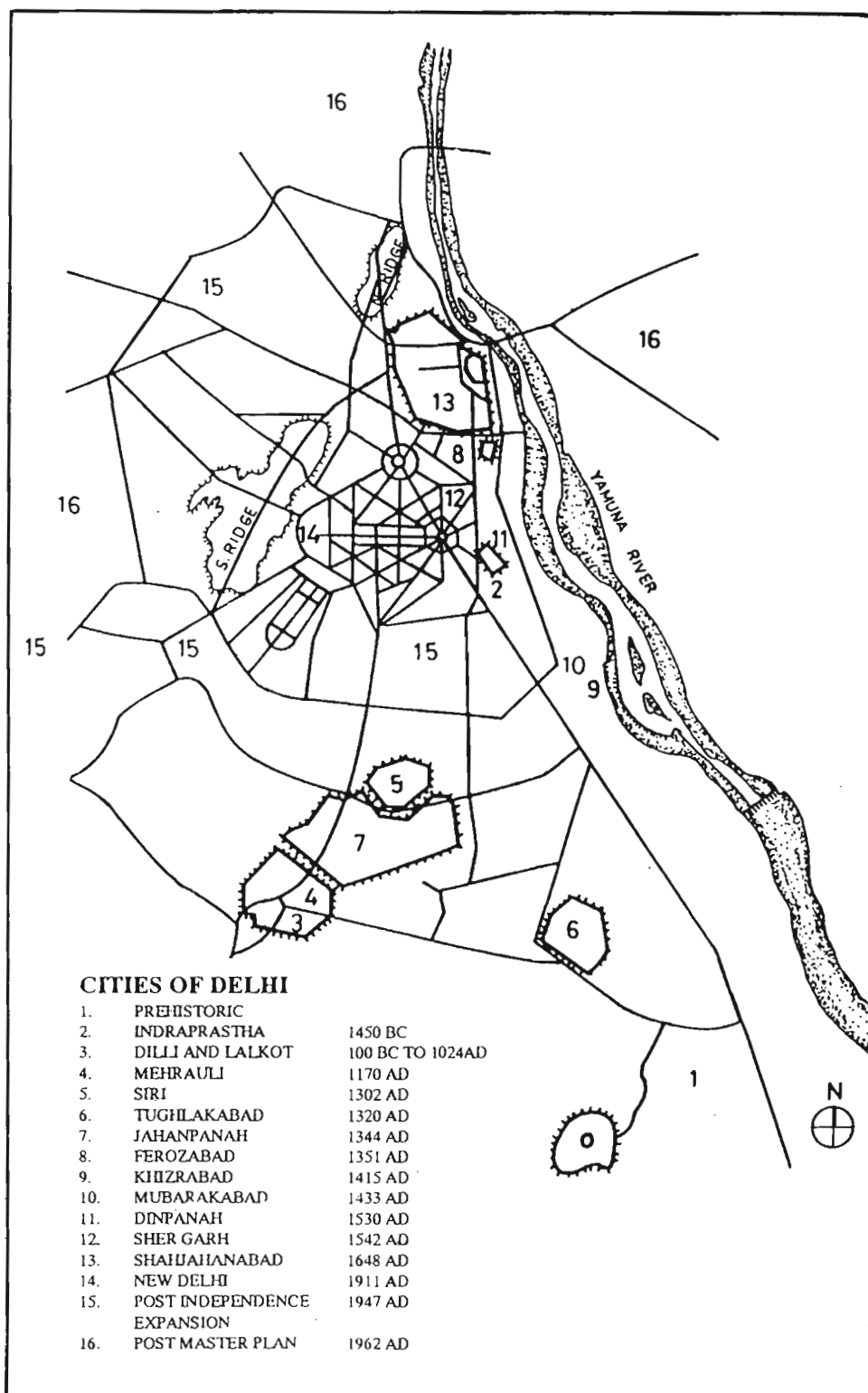
¹ MOLINA, H., 1992. *Proyecto : estructura y tendencias de crecimiento. El modelo de estructura*. Bogota, Misión Bogotá Siglo XXI, 155 p.

² Décret 1025 de 1987 et Décret 067 de 1988.

³ CUERVO L.M., 1995. Op. cité.

⁴ Cf. p. 93 : Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá, 1996. Op. cité.

Carte 1.2.1. Les différentes villes de Delhi au cours de son histoire



Source : A.K. JAIN, *The Cities of Delhi*, Management Publishing C°, New Delhi, 1994, p. 132.

conjuguent et font que toutes ces transformations se réalisent dans le même temps avec une ampleur et une rapidité particulières.

Certes, l'analyse historique des politiques mises en oeuvre à Bogota réalisée par Thierry Lulle montre la relative faiblesse des pouvoirs publics (le gouvernement du District tout particulièrement) comme planificateur et gestionnaire du développement urbain : "l'urbanisme a plus accompagné l'urbanisation qu'il ne l'a précédée, anticipée, orientée, contrôlée" (1997 : 135). Néanmoins, il faut souligner l'importance des actions publiques énumérées au cours de ce survol du développement de Bogota depuis le début du siècle, qui montre que le cas de Bogota ne peut se réduire à l'image classique d'une urbanisation chaotique marquée par le laissez-faire et seulement dominée par la production informelle de l'espace urbain. Les différentes actions publiques citées ici montrent que l'expansion de Bogota a, en définitive, été relativement contenue et orientée pendant les décennies de plus forte croissance de la ville. C'est à partir des années 1990 que les options adoptées en matière de politiques urbaines et de logement rencontrent clairement leurs limites. La situation devient alors critique sur plusieurs fronts : accentuation de la dégradation du centre et de quelques secteurs du péricentre, densification extrême de certains quartiers du péricentre, problèmes de consolidation des quartiers périphériques, occupation de zones soumises à de forts risques de désastres naturels, dégradation de la voirie et des services publics, saturation du système de transport, insécurité, appropriation de l'espace public, ..etc., qu'aggravent l'appauvrissement des ressources de la ville et des difficultés croissantes dans la gestion urbaine (Planche 1.1.3). Cette situation a favorisé une prise de conscience par l'administration municipale de la nécessité de la planification et de la gestion, dans le cadre d'un projet de ville clairement défini : l'histoire est encore trop courte pour évaluer les effets de ce tournant dans le mode de gestion de Bogota, qui de toute façon se résume encore à un ensemble de mesures bien éloigné de l'image du "laboratoire de politiques urbaines" que présente Delhi au vu des intentions affichées et des instruments mis en oeuvre en la matière.

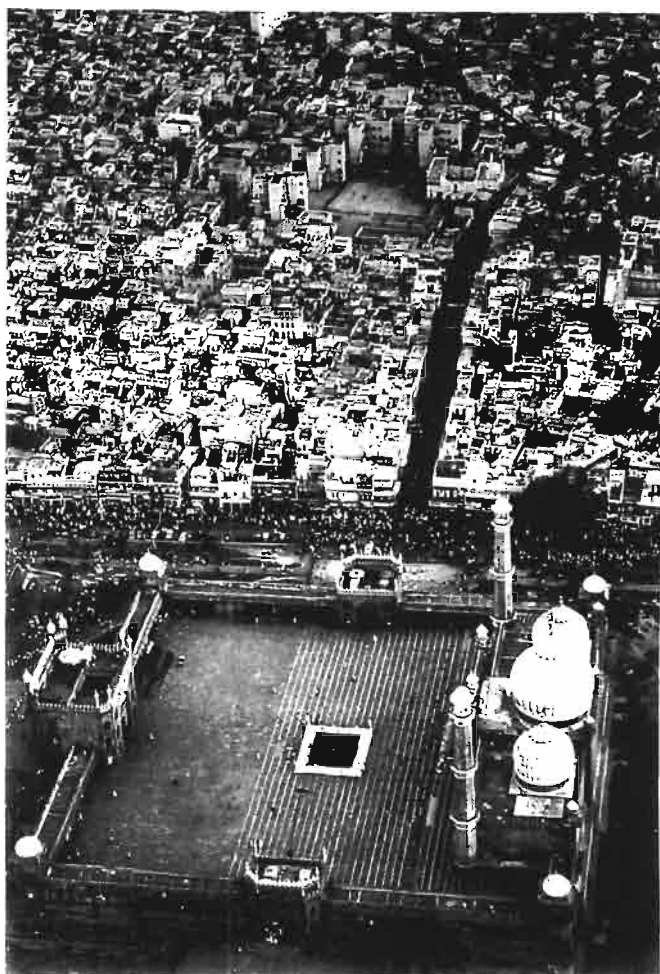
2.1.2. Tendances générales de la dynamique démographique et spatiale de Delhi depuis le début du siècle¹

La légende veut que l'on ait retrouvé trace de 17 cités bâties au cours de 3500 ans d'histoire sur le site de Delhi (Carte 1.2.1), cette ancienneté expliquant la permanence d'éléments de patrimoine dans l'ensemble de la ville et de sa périphérie. Pour s'en tenir à un passé plus récent, l'organisation spatiale et l'évolution démographique de Delhi depuis le début du siècle sont également fortement marquées par l'histoire mouvementée du pays, avec deux tournants essentiels : 1911, l'avènement de la capitale de l'Empire britannique des Indes ; et 1947 où Delhi devint capitale de l'Inde indépendante en subissant de plein fouet le choc de la partition.

¹ Les résultats présentés dans cette section reposent sur diverses sources de données secondaires. L'analyse des données démographiques a fait l'objet d'un premier article : DUPONT V., MITRA A., 1995. Population distribution, growth and socio-economic spatial patterns in Delhi. Findings from the 1991 census data. Delhi, *Demography India*, Vol. 24, N° 1&2, January-June, pp. 101-132.

Une analyse détaillée des politiques urbaines est présentée dans : MILBERT I., 1997. *Les politiques urbaines à Delhi*, Convention CNRS - ORSTOM: CONV940034VILL, Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi. Genève, 51 p. + tableaux et figures.

Planche 1.2.1. Old Delhi



La grande Mosquée
(*Jama Masjid*) construite par
l'empereur Shah Jahan au
XVII^{ème} siècle, et
aujourd'hui au coeur de la
vielle ville, dans la zone la
plus densément peuplée de
Delhi.

© Raghu Rai

Planche 1.2.2. La zone de Papankala-Dwarka : Extension urbaine récente et planifiée dans le sud-ouest de Delhi



© Manish Swarup

• 1911-1947 : Delhi, capitale impériale : une urbanisation fondée sur la ségrégation

Le transfert de la capitale de l'Empire des Indes de Calcutta à Delhi prend place en 1911, et constitue un élément décisif pour la croissance de la ville. La responsabilité de la planification et de la construction de New-Delhi a été confiée à Edwin Luytens et Herbert Baker. Après des hésitations, il fut décidé d'installer la ville nouvelle nettement au sud de Old Delhi, la Vieille Ville fortifiée de Shahjahanabad construite par les Moghols au XVII^e siècle (Carte 1.2.2 et Planche 1.2.1), dans une zone où n'existaient que quelques villages, plutôt que de traverser la rivière Yamuna à l'est ou s'étendre, comme le faisaient déjà de premières extensions urbaines, en direction du nord (Carte 1.2.1). En fait, le choix du site au Sud allait permettre le développement de la ville et l'extension des zones construites, bien au-delà des premières prévisions.

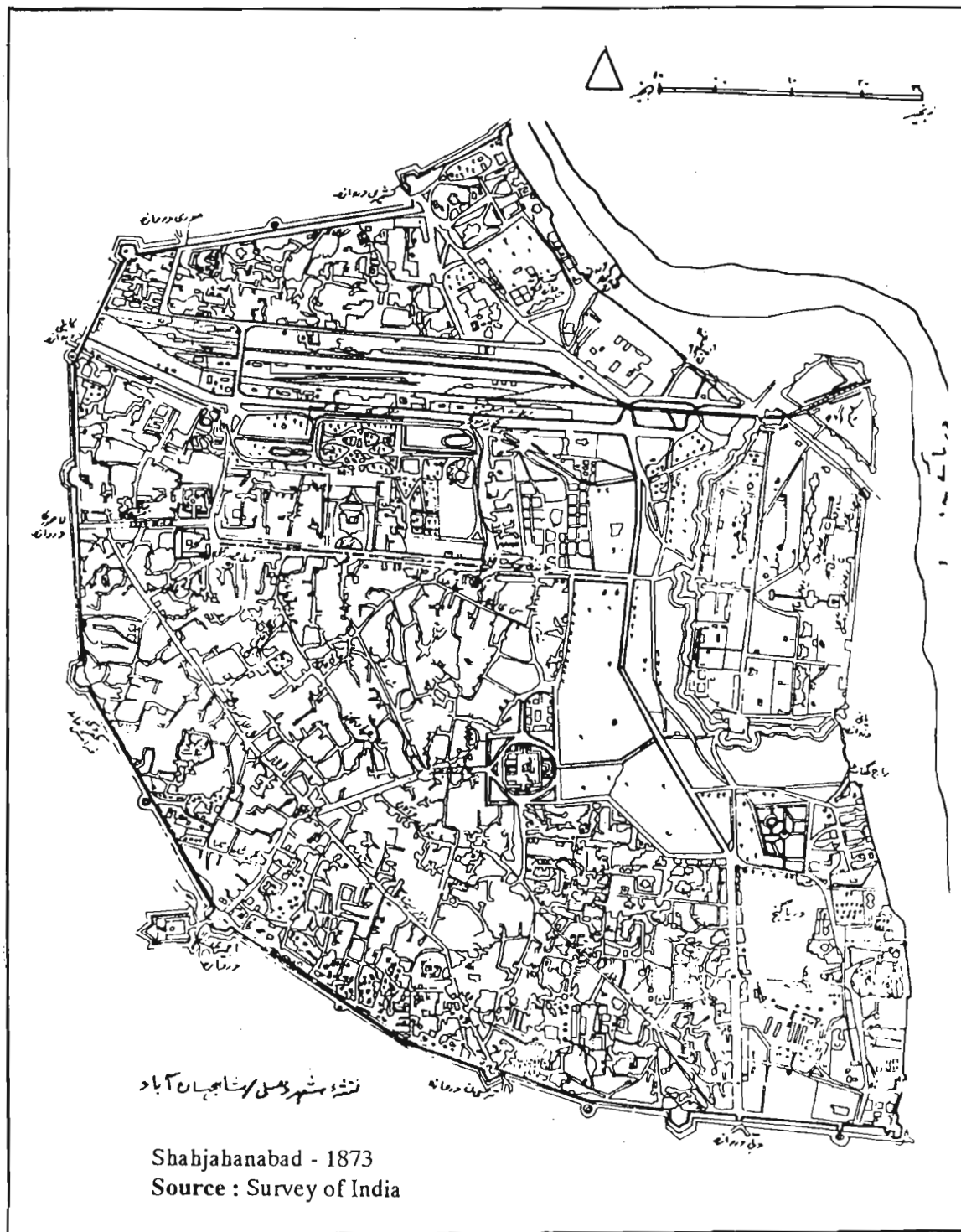
La population de l'agglomération de Delhi passe ainsi de 200.000 habitants en 1911 à près de 700.000 en 1941, avec un taux d'accroissement en hausse continue (1,1 % par an en moyenne pendant la décennie 1901-1911, 2,5 % en 1911-1921, 3,9 % en 1921-31 et 4,5 % en 1931-41). L'expansion de la ville selon un modèle d'urbanisation très desserré a en revanche fait chuter la densité résidentielle de plus de moitié de 1911 à 1921, de 54 habitants à l'hectare à 18, pour remonter graduellement à 40 en 1941.

La première fonction de New-Delhi était politique et administrative, et de façon secondaire mais essentielle, résidentielle. L'industrie n'était pas envisagée comme l'une des fonctions de New-Delhi. Les résidences prévues étaient celles des cadres, et rien ne fut planifié, dans un premier temps, pour leurs serviteurs et la masse de ceux qui allaient être appelés à servir le pouvoir en place. En conséquence, l'utilisation de l'espace était conçue de façon formelle, et non fonctionnelle, et l'axiome "chacun à sa place" et la stricte séparation des classes sociales, telle qu'elle s'affiche dans la hiérarchie des salaires et des emplois, furent traduits systématiquement dans la réalité spatiale. Les logements des cadres de service public possèdent force symboles rappelant cette hiérarchie (surface au sol, style architectural, qualité des services, largeur de l'accès viaire), mais le plus important et le plus significatif est représenté par la distance séparant le logement du siège du pouvoir (le palais du Vice Roi, devenu aujourd'hui *le Rashtrapati Bhavan* - palais présidentiel) (Carte 1.2.3). Les zones résidentielles furent terminées vers 1925. Environ 3.000 fonctionnaires furent logés dans la période intérimaire entre la décision de faire de Delhi la capitale et sa construction, dans les "*civil lines*" au nord de Old Delhi, qui avaient été adaptées pour être la capitale temporaire - des extensions avaient été faites, en particulier un grand secrétariat (*Old Secretariat*) en 1912.

New-Delhi est donc née d'une démarche planificatrice et normative, dès sa conception. Pourtant, cette démarche n'avait pas prévu la dynamique de l'extension de la ville, et la question du logement allait bientôt se poser de façon cruciale. Afin de mieux contrôler l'urbanisation spontanée de la ville à l'extérieur de New Delhi, une institution d'aménagement urbain fut créée en 1937, la *Delhi Improvement Trust*, qui continuera à exercer son rôle dans la période de la post-Indépendance.

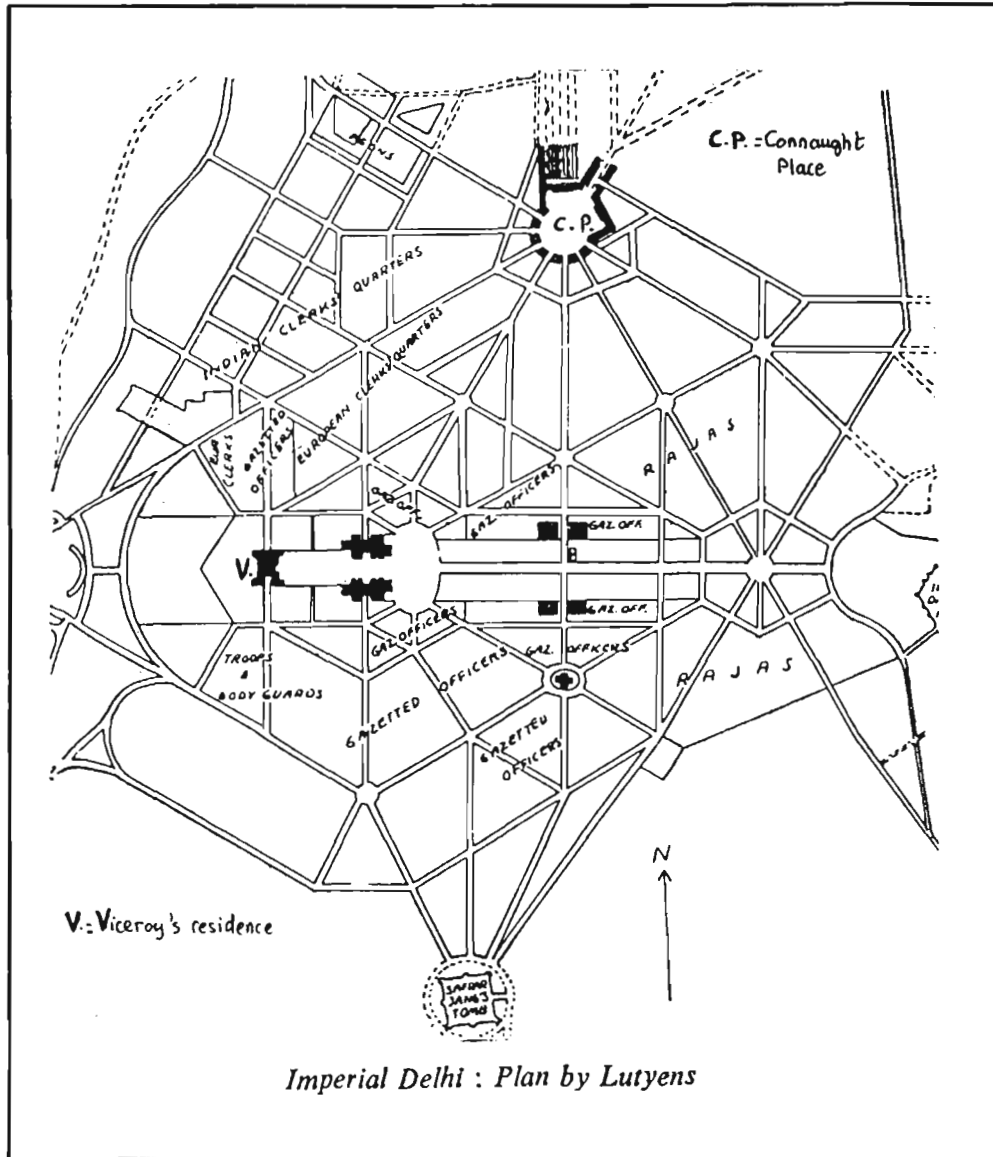
La construction de New Delhi a également introduit une discontinuité radicale dans l'organisation spatiale de l'ensemble de la ville, et une ségrégation recherchée par les planificateurs britanniques entre, d'un côté, la vieille ville "indigène" à l'habitat dense et aux ruelles étroites et sinueuses dans l'enceinte de ses murs (Carte 1.2.2), et de l'autre, la nouvelle ville coloniale, avec ses bungalows et ses larges artères dans une cité jardin aérée et étalée (Carte

Carte 1.2.2. Shahjahanabad : la ville fortifiée de Old Delhi construite par l'empereur Shah Jahan au XVIIème siècle.



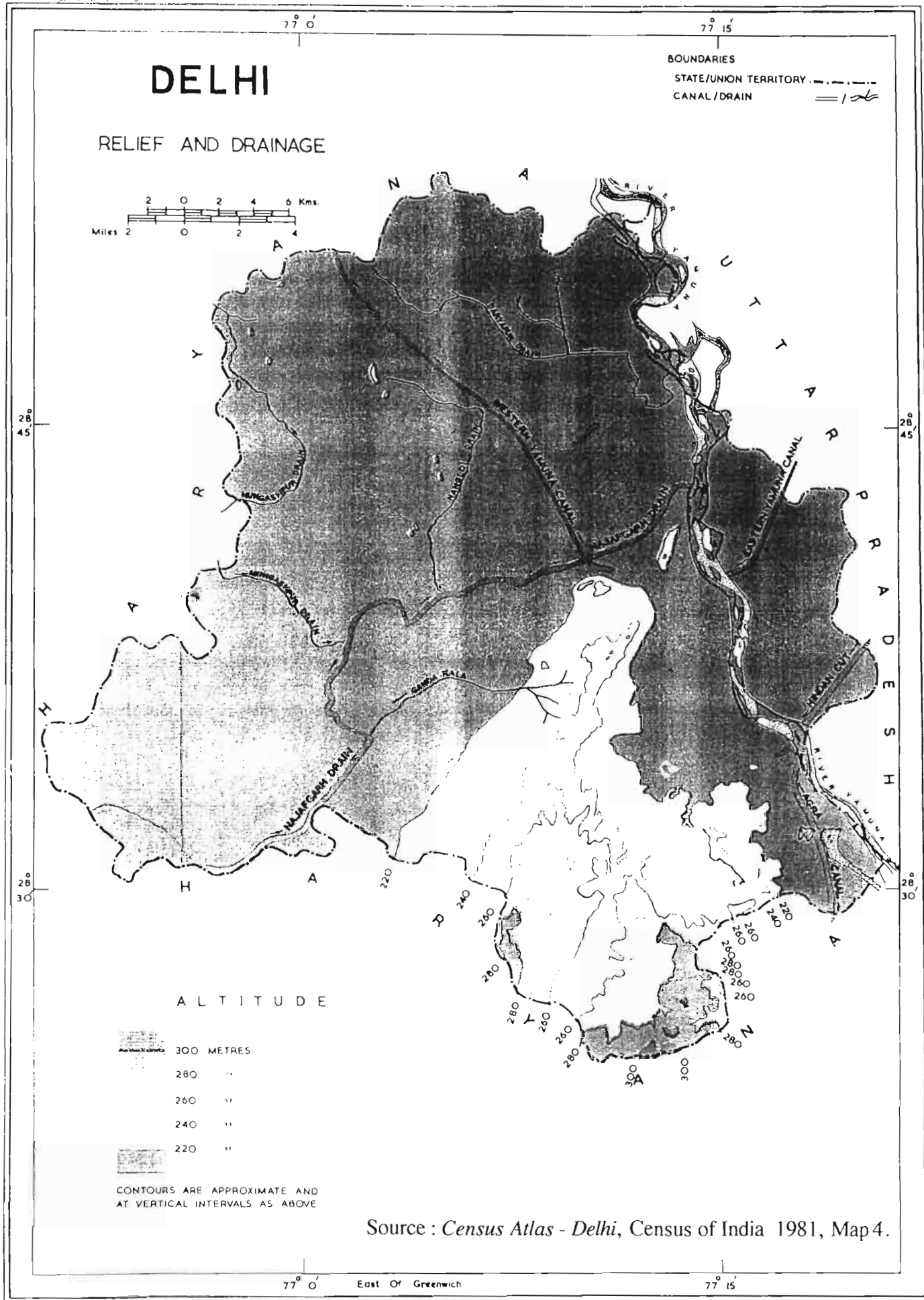
Source : A.K. JAIN, *The Cities of Delhi*, Management Publishing C°, New Delhi, 1994, p. 87

Carte 1.2.3. New Delhi : plan de la ville impériale



Source : A.K. JAIN, *The Making of a Metropolis, Planning and growth of Delhi*, New Delhi, National Book Organisation, 1990, p. 56.

Carte 1.2.4. Le milieu physique du Territoire de Delhi



1.2.3). Cette opposition reste aujourd'hui encore un des éléments évidents de la différenciation de l'espace urbain de la capitale.

• 1947-1962 : L'Indépendance : le choc de la partition et la mise en place des structures administratives destinées à gérer la capitale

Avec l'avènement de l'Indépendance en 1947, Delhi devient la capitale de la nouvelle Union Indienne¹. Mais l'Indépendance s'est soldée au prix de la Partition de l'ancien empire des Indes, entraînant la migration forcée dans des conditions dramatiques de près de 15 millions de personnes de part et d'autre de la frontière indo-pakistanaise. Delhi est confrontée à un transfert massif de populations : ainsi, juste après 1947, la ville qui comptait alors environ 900 000 habitants, dut recevoir 470 000 réfugiés Hindous et Sikhs originaires du Pakistan occidental, alors que 320 000 Musulmans quittaient la capitale.

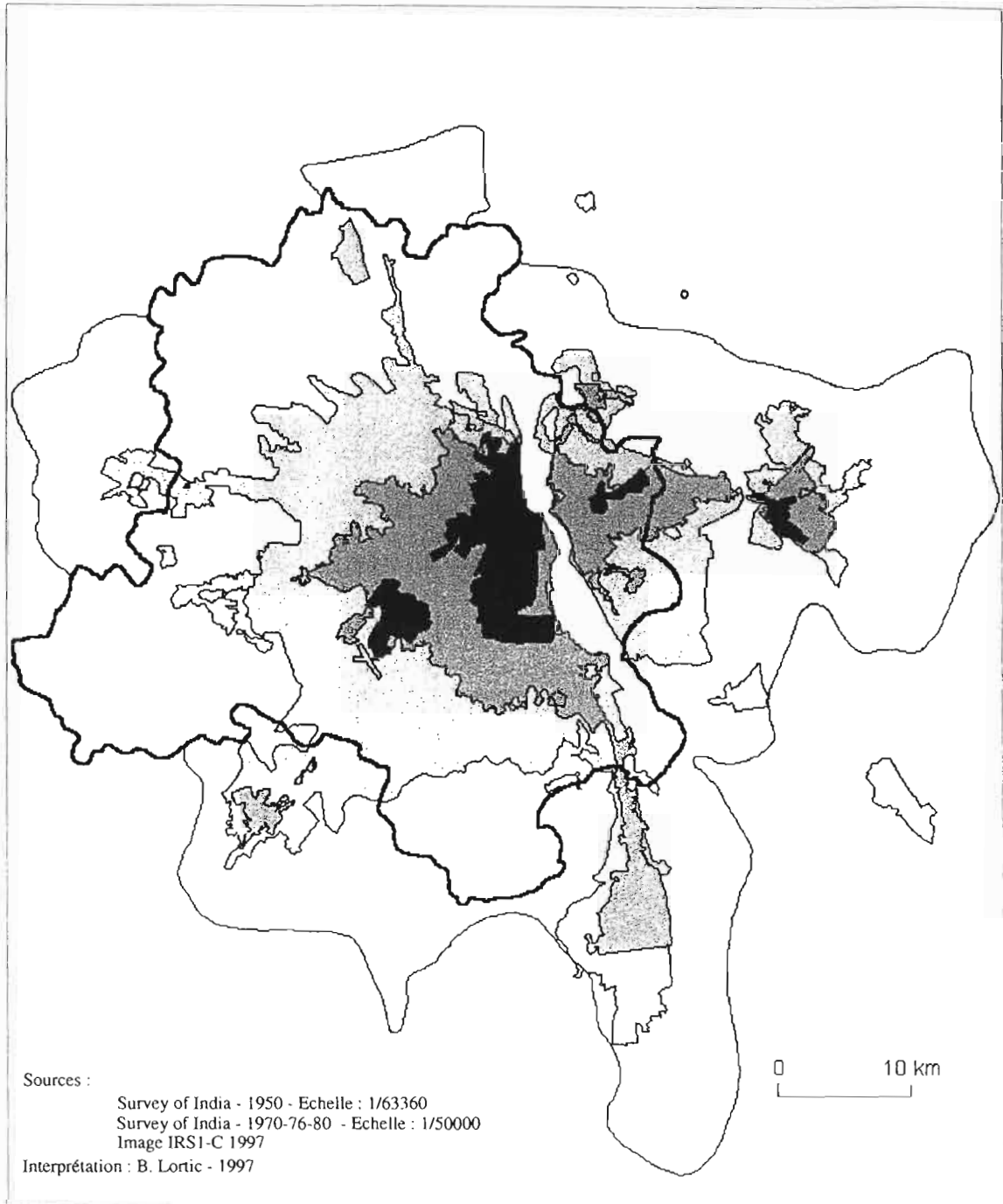
Delhi n'était en rien préparée à cet afflux phénoménal de réfugiés ; une partie de la population campa sous des tentes, et tous les espaces disponibles en ville se trouvèrent rapidement saturés. Des quartiers nouveaux furent érigés à la hâte dans la périphérie de Delhi, à partir de 1948, par le *Delhi Improvement Trust* pour le compte du nouveau Ministère de la Réhabilitation. En 1949, un Comité de Coordination pour le développement du grand Delhi fut créé au sein du Département des Travaux Publics du Gouvernement Central. Après de longues périodes d'improvisation et d'ajustements, les réfugiés furent relogés dans 36 quartiers de réhabilitation (*rehabilitation colonies*). La rapidité avec laquelle le gouvernement dut faire face à ces réaménagements laissa forcément des traces, quant à la mauvaise qualité de certains travaux. La réhabilitation des réfugiés affecta également d'autres villes de la région, en particulier Faridabad, située à environ 25 kms du centre de Delhi dans la périphérie sud (Carte 1.2.14) : une nouvelle ville fut planifiée pour recevoir les populations émigrées du Pakistan, atteignant déjà 23 mille habitants au recensement de 1951, aux portes de l'ancienne ville qui n'en comptait que six mille en 1941 et huit mille en 1951.




La période intercensitaire 1941-1951 est celle de plus forte croissance démographique dans l'histoire de la capitale : la population de l'agglomération urbaine augmente de 0,7 million à 1,4 million, soit à un taux annuel de 7,5 % inégalé depuis. La croissance se poursuit à un rythme très rapide dans les années cinquante (5,1 % par an de 1951 à 1961), Delhi atteignant 2,4 millions d'habitants en 1961. Cette croissance démographique correspond à une expansion spatiale de la zone urbaine (sa superficie officielle est pratiquement multipliée par 2 entre 1941 et 1961), dans toutes les directions, y compris à l'est de la rivière Yamuna. La situation géographique de Delhi, dans la plaine gangétique, et plus précisément l'absence de réelle barrière physique à l'avancée de l'urbanisation (les collines des Aravallis à l'ouest et au sud ne constituant pas un obstacle effectif) favorisent l'étalement en tache d'encre de la ville, qui se poursuivra dans les décennies suivantes (Cartes 1.2.4 et 1.2.5).

Pendant cette période de post-indépendance (1947-57), les aménagements se multiplient sans coordination et surtout sans planification. Le *Delhi Improvement Trust* n'avait entrepris ni étude

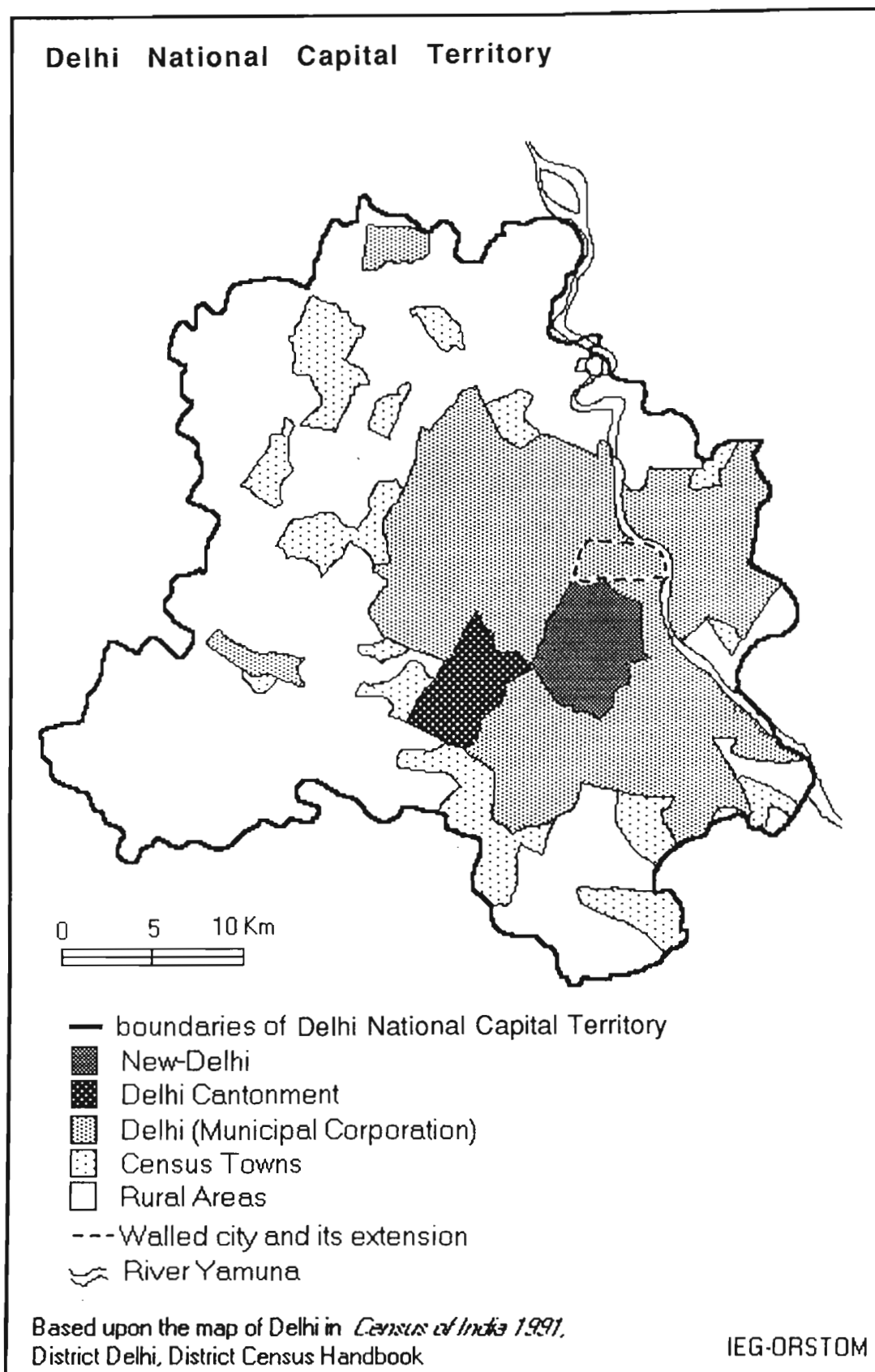
¹ L'Inde est un Etat fédéral formé aujourd'hui de 26 Etats et de 7 Territoires de l'Union. Au Gouvernement Central ou Gouvernement de l'Union se juxtaposent donc les Gouvernements de chaque Etat. Les deux niveaux, l'Union et chacun des Etats, fonctionnent sous le régime d'une démocratie de type parlementaire. Les Territoires de l'Union, comme celui de Delhi jusqu'en 1994, n'ont ni Assemblée élue propre ni Gouvernement d'Etat et sont placées sous le contrôle direct du Centre, représenté par un Gouverneur nommé par le Président de l'Union.

Carte 1.2.5 - Les étapes de l'expansion spatiale de Delhi : 1950 - 1969/75 - 1997

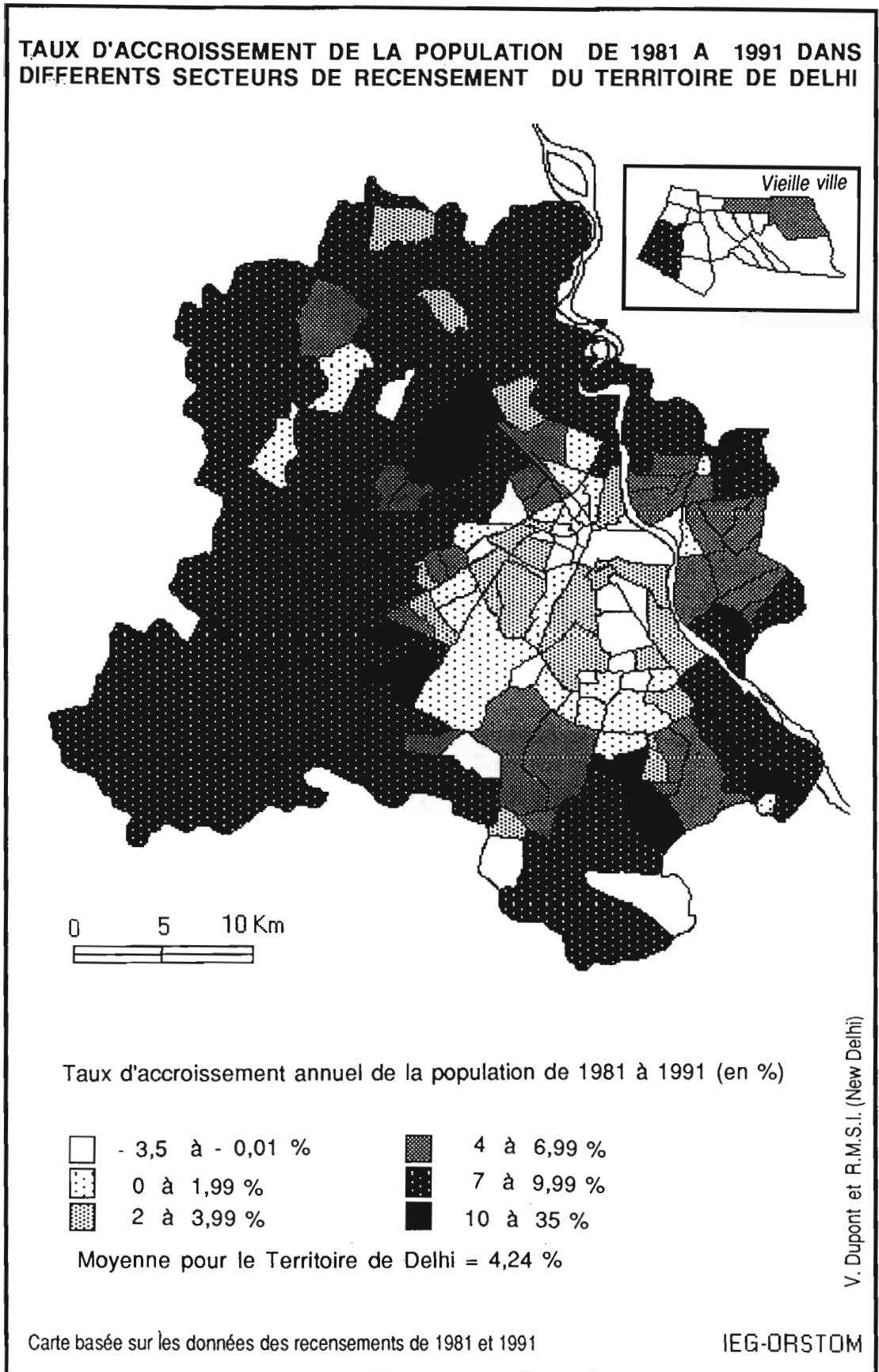


-  Secteur urbanisé avant 1950
-  Secteur urbanisé entre 1950 et 1969/75
-  Secteur urbanisé entre 1969/75 et 1997

Carte 1.2.6. La division politico-administrative du Territoire de Delhi dans les limites urbaines de 1991



Carte 1.2.7. L'évolution de la population dans le Territoire de Delhi de 1981 à 1991



préalable ni plan d'urbanisme. La spéculation fait rage, orchestrée par les promoteurs privés, aussi bien sur les terrains que sur les logements locatifs, tandis que les bidonvilles se multiplient dans la capitale, et les lotissements non autorisés dans ses faubourgs.

Devant l'échec avéré du *Delhi Improvement Trust*, le Gouvernement Central nomme un comité d'enquête et de réflexion, le *Delhi Improvement Trust Enquiry Committee*. Ce dernier suggéra la création d'une agence unique, dotée de grands pouvoirs d'aménagement et de planification, compétente pour l'ensemble du territoire urbain de Delhi. En novembre 1955, le Gouvernement créa donc la *Delhi Development (Provisional) Authority*. Avec l'aide de TCPO (*Town and Country Planning Organization*), autre institution créée de fraîche date, un plan provisoire de Delhi (*interim General Plan for Greater Delhi*) est publié dès septembre 1956. Simultanément, avec l'implication directe du Premier Ministre J. Nehru, s'exprime la volonté de supprimer les bidonvilles et de réhabiliter les quartiers d'habitat insalubre. Le parlement central vote ainsi le "*Slum Improvement and Clearance Act*" en 1956. Afin de lutter contre la spéculation et protéger les locataires, est également votée une loi de blocage des loyers (1958), qui a continué d'être appliquée même après la politique de libéralisation de 1991.

En 1957, le gouvernement vote le *Delhi Development Act*, qui élimine définitivement le *Delhi Improvement Trust* et qui conforte la *Delhi Development Authority (DDA)* dans sa position centrale dans le dispositif d'aménagement de Delhi : les objectifs, les fonctions et les financements qui lui sont assignés sont très vastes, dans le but de "promouvoir et assurer le développement de Delhi". Ces fonctions incluent en particulier des acquisitions foncières à très grande échelle (dont la DDA a le monopole), le lotissement, la viabilisation des terrains et leur revente, la construction de logements et autres projets d'aménagement..., et plus généralement l'application du plan d'urbanisme de la capitale. Le schéma directeur de Delhi est mis en oeuvre en 1962. C'est le premier de ce type en Inde.

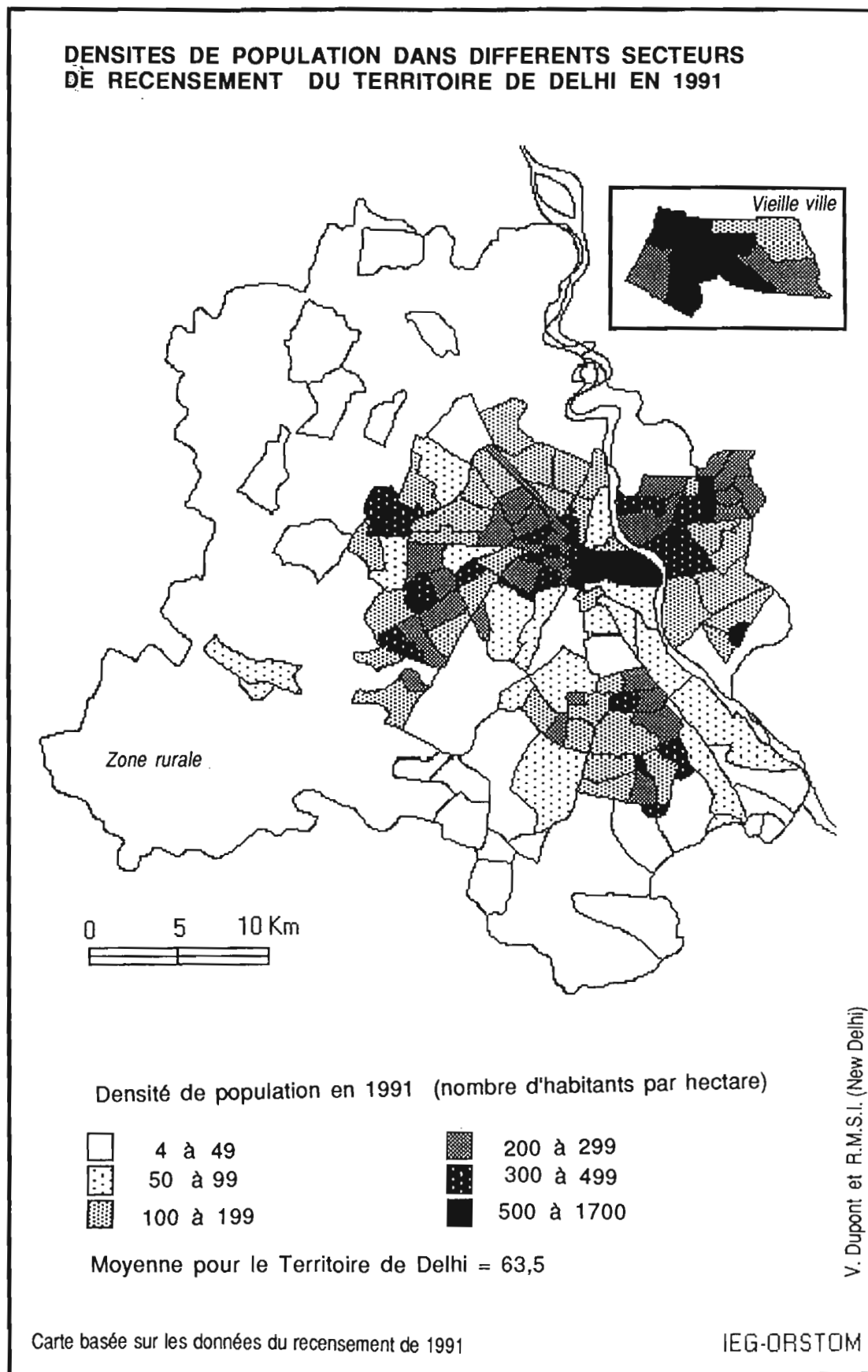
L'autorité de la DDA (rattachée au Ministère Central des Affaires Urbaines et de l'Emploi) s'étend sur l'ensemble du Territoire de Delhi, et se juxtapose aux trois collectivités locales en charge de la maintenance des services urbains dans leur zone respective : la Corporation Municipale de Delhi (*Delhi Municipal Corporation*) qui couvre également les zones rurales du Territoire, le Comité Municipal de New Delhi (*New Delhi Municipal Committee*), et le comité du Cantonnement (*Cantonment Board*) (Carte 1.2.6).

• Des années 60 à nos jours : une dynamique de peuplement centrifuge et mal contrôlée malgré une planification urbaine très volontariste

Depuis 1961 Delhi est la troisième métropole indienne par sa taille, derrière Bombay et Calcutta. En outre, parmi les 12 métropoles comptant plus d'un million d'habitants en 1981, Delhi est celle qui a connu la plus forte croissance démographique de ces dernières décennies, malgré un ralentissement en fin de période : 4,5 % à 4,6 % par an de 1961 à 1981, et 3,9 % par an de 1981 à 1991. L'agglomération urbaine de Delhi atteint 8,4 millions d'habitants au recensement de 1991, et s'approche probablement aujourd'hui des 10 millions.

L'évolution démographique globale de l'agglomération urbaine de Delhi masque en fait de très forts différentiels de croissance, comme le montre la carte 1.2.7 pour la période intercensitaire 1981-91. On observe en particulier une croissance très rapide dans les quartiers périphériques alors que se dépeuplent les quartiers centraux, dans la vieille ville, où les densités résidentielles étaient extrêmement élevées (740 personnes à l'hectare en 1961 dans l'enceinte de l'ancienne

Carte 1.2.8. La densité de population dans le Territoire de Delhi en 1991



citée fortifiée, et encore 616 en 1991 contre 135 dans l'ensemble de l'agglomération urbaine à la même date - voir Carte 1.2.8 et Planche 1.2.1). Cette dynamique de peuplement centrifuge, mise d'abord en évidence pour la décennie 1961-71 par Brush¹, s'est poursuivie et dépasse les limites de la ville. Ainsi la croissance de la population de 1981 à 1991 a été plus rapide dans les zones rurales du Territoire de Delhi que dans l'agglomération urbaine proprement dite : 9,6 % contre 3,8 % respectivement (dans les limites urbaines/rurales du recensement de 1991). Ces taux de croissance sont à comparer au taux d'accroissement naturel pendant la même période, soit 2,5 % par an en moyenne dans les zones rurales et 2,1 % dans les zones urbaines, ce qui souligne la contribution de l'immigration nette. Certes, les densités de population restent considérablement plus basses dans les zones rurales que dans l'agglomération urbaine (12 habitants par hectare contre 135 en 1991), et si ces premières couvrent 54 % des 431 km² de superficie de l'ensemble du Territoire de Delhi, elles n'abritent que 10 % de sa population totale. Les effectifs de migrations en jeu dans les "campagnes" de Delhi restent comparativement minoritaires, ces mouvements n'en sont pas moins révélateurs d'une attraction effective de l'hinterland rural de la capitale sur les populations en provenance d'autres Etats de l'Inde, ou ayant quitté l'agglomération urbaine de Delhi à la recherche de localités moins congestionnées et financièrement plus abordables pour s'installer.

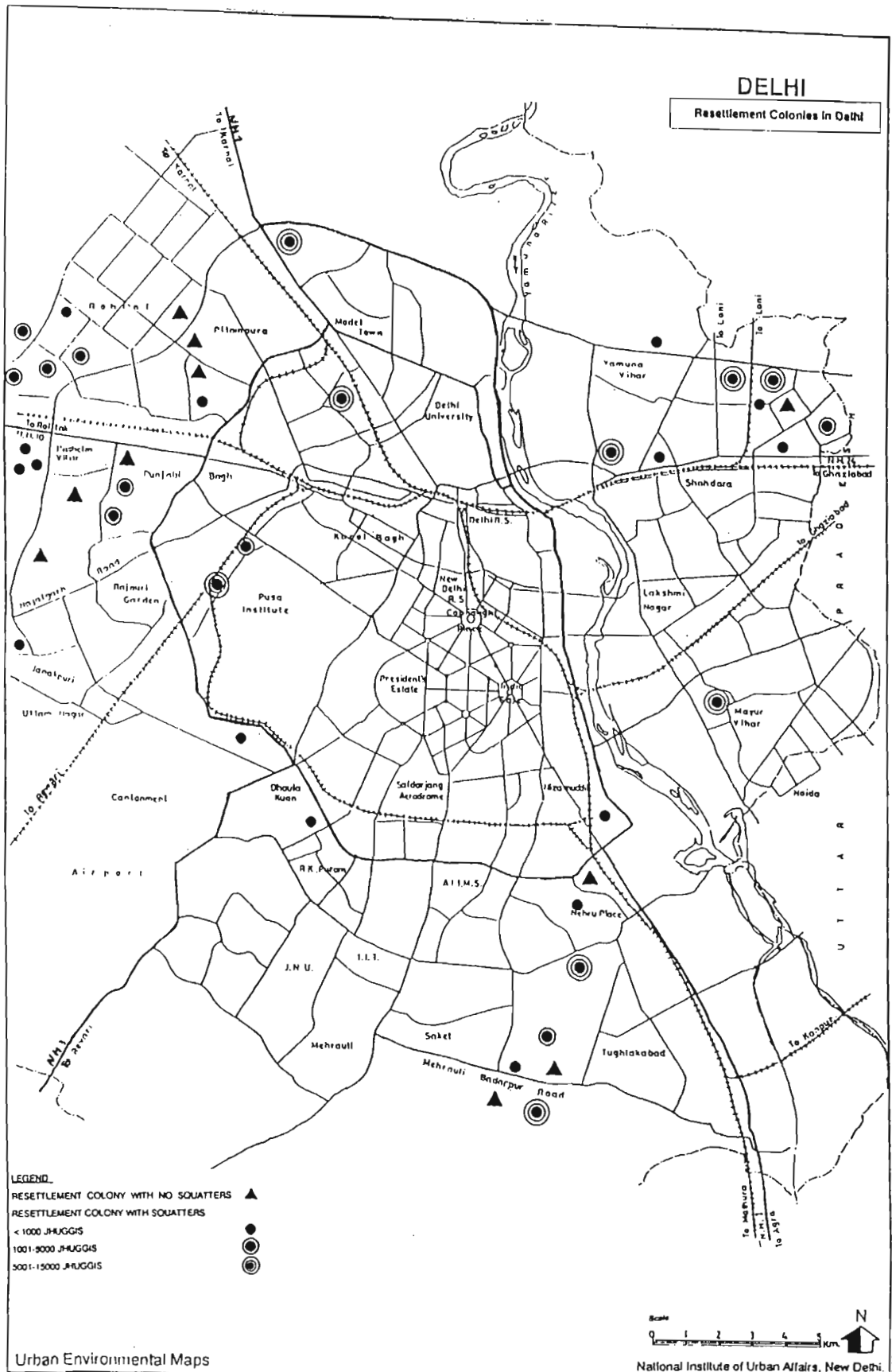
Les migrations ont eu un rôle majeur dans l'évolution démographique de la capitale, malgré un fléchissement de la contribution relative de la migration nette dans l'accroissement total de la population du Territoire de Delhi (agglomération urbaine et hinterland rural) qui est ainsi passée de 62 % pour la période 1961-71 à 50 % pendant la dernière période intercensitaire, 1981-91. En 1971 les migrants nés hors du Territoire de la capitale constituaient 50 % de la population de l'agglomération urbaine de Delhi, et 40 % en 1991. Dans les 5 années précédant le recensement de 1991, près de 780 000 migrants se sont installés dans l'agglomération urbaine.

Le processus de périurbanisation autour de la capitale se traduit également en termes économiques, dans la mesure où la composition sectorielle de la population active résidant dans les zones rurales du Territoire de Delhi apparaît plus proche de celle de la population urbaine du pays que de sa population rurale (seulement 19 % d'actifs employés dans le secteur primaire, à comparer avec 83 % pour l'ensemble de la population rurale indienne, et 15 % de la population urbaine au niveau national, selon le recensement de 1991). Bien que les limites administratives de l'agglomération urbaine aient été élargies à plusieurs reprises, doublant pratiquement la superficie urbaine de 1961 à 1991, la croissance rapide de la population rurale du territoire de Delhi comme ses caractéristiques économiques soulignent le décalage entre la délimitation administrative de la ville et les modalités concrètes du processus d'urbanisation.

Les pouvoirs publics (représentés par la DDA) ont joué un rôle important dans l'étalement progressif de l'urbanisation de la capitale, en réalisant de vastes acquisitions de terres agricoles, afin de mettre en oeuvre divers programmes de logements : construction directe d'immeubles collectifs comprenant des appartements pour différentes catégories de revenus et vendus à des ménages privés ; viabilisation de parcelles cédées à des particuliers ou de terrains plus vastes cédés à des sociétés coopératives sur la base de baux emphytéotiques de 99 ans pour la construction de logements collectifs ; assainissement de parcelles pour la relocalisation des habitants des bidonvilles centraux. Cette dernière politique qui recourt à des mesures coercitives

¹ BRUSH J., 1986. Recent changes in ecological patterns of metropolitan Bombay and Delhi. in: TEWARI V.K., WEISTEIN J.A., RAO V.L.S.P. (éds), *Indian Cities. Ecological Perspectives*, Concept, New Delhi, pp. 121-149.

Carte 1.2.9. Les "colonies de relogement" des habitants des bidonvilles détruits dans l'agglomération urbaine de Delhi



Source : National Institute of Urban Affairs, *Urban Environmental Maps*, New Delhi, 1994, Map 1.7 (sur la base de : Sabir Ali, *Slums within slums: a study of resettlement colonies in Delhi*, New Delhi, Council for Social Development, 1990)

avec destruction des bidonvilles a connu une ampleur particulière pendant l'état d'urgence (1975-77), durant lequel environ 700'000 personnes ont été déplacées de force, délogées des bidonvilles du centre ville et péricentre, et envoyées dans 44 'colonies de relogement' toutes situées - à cette époque - dans des zones très périphériques (Carte 1.2.9). Dans certains cas, ces divers programmes de lotissements s'inscrivent dans le cadre de "méga-projets" d'aménagement de nouvelles zones périphériques, aboutissant à la création de quasi-villes satellites, dont deux méritent d'être mentionnés ici : le projet de Rohini, situé au nord-ouest de la capitale, initié en 1982 et prévu pour accommoder 850 000 habitants, en particulier les groupes de bas revenus ; et le projet de Dwarka-Papankala situé au sud-ouest de Delhi, initié en 1988 et toujours en phase de développement, prévu pour accueillir à terme un million d'habitants (Planche 1.2.2). Toutefois, les parcelles assainies ne sont pas toujours accessibles aux groupes cibles, parce que le coût initial est trop élevé, que l'accès au crédit est difficile, et que la valeur des parcelles sur le marché est bien supérieure à leur prix d'achat. En fin de compte, ces projets de lotissement et appartements profitent beaucoup plus aux groupes à revenus moyens, qu'aux groupes à revenus plus faibles, malgré une politique initiale d'attribution des parcelles et des logements qui était censée leur réserver une large part.

Les politiques publiques de logement n'ayant pu répondre à la demande d'habitat d'une large part de la population, en particulier la petite classe moyenne et les classes populaires, celles-ci se trouvent reléguées vers des formes d'urbanisme informel. Les lotissements clandestins ont ainsi continué à proliférer dans la ceinture agricole : 736 "colonies non autorisées" (selon la terminologie officielle en vigueur) étaient ainsi dénombrées en 1983, logeant une population estimée à 1,2 million (soit près de 20 % de la population de la capitale¹ ; en 1995, 1300 "colonies non autorisées" sont recensées². La politique de régularisation a posteriori de ces lotissements, qui a concerné 567 d'entre eux jusqu'en 1990, et qui est à nouveau à l'ordre du jour, n'a donc pas réussi à résorber ce type d'urbanisation non planifiée, et semble plutôt avoir un effet pervers d'encouragement indirect au développement de nouveaux lotissements clandestins, les acquéreurs potentiels ayant l'espoir d'obtenir un jour la régularisation, assurant ainsi à terme la sécurité et la rentabilité de leur investissement (voir aussi l'exemple développé dans le chapitre 2.2).

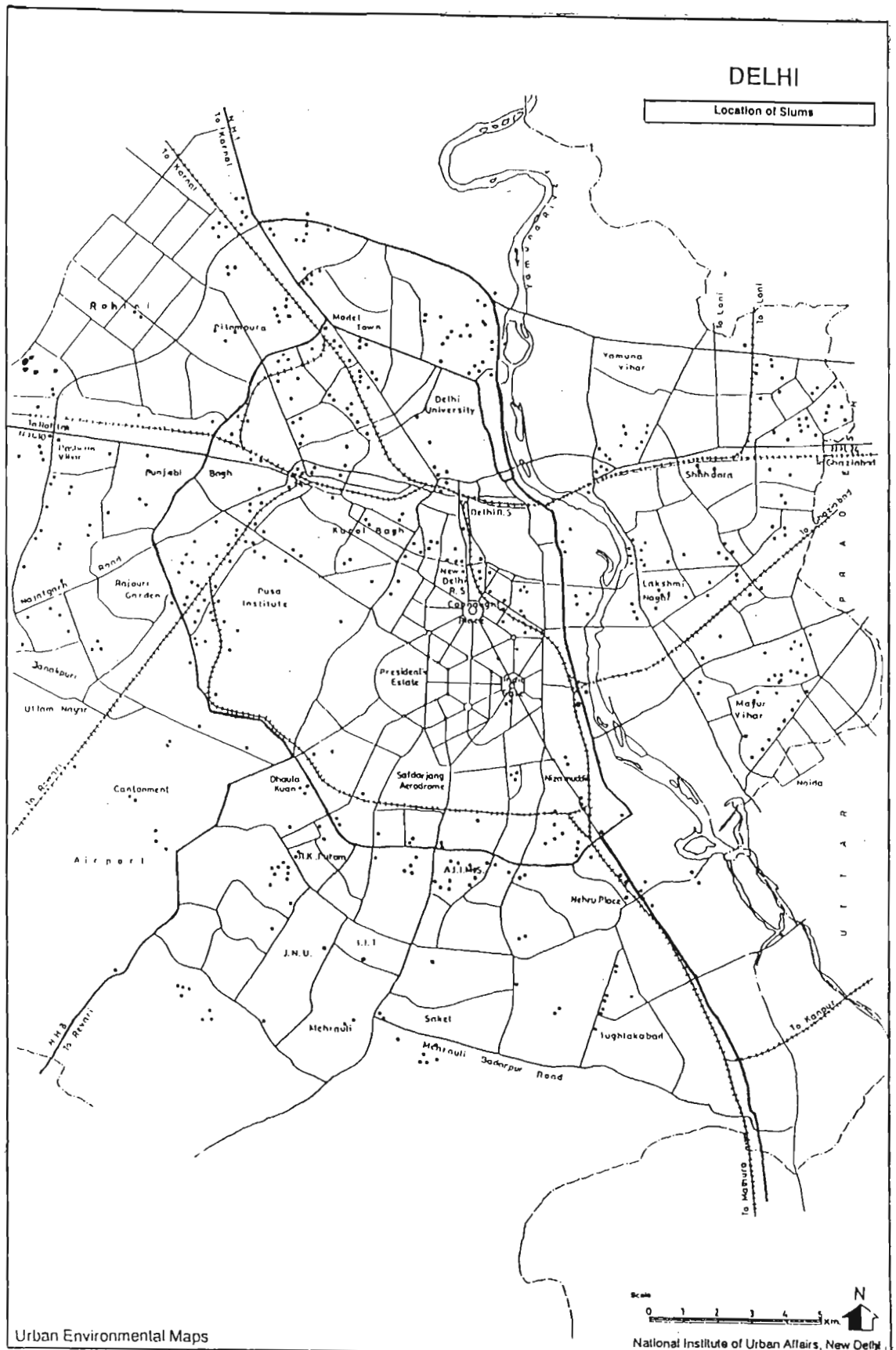
Quant aux populations les plus pauvres, elles ont toujours recours à des invasions de terrains et à l'auto-construction d'habitations précaires (plus ou moins consolidées avec le temps), malgré les programmes de lutte contre l'extension des bidonvilles. En 1994, on estimait ainsi à environ 2,4 millions la population des bidonvilles de Delhi (soit 20 à 25 % de la population de l'agglomération urbaine), répartie dans 1080 groupements de taille très variée, allant d'une vingtaine d'unités d'habitation à plus de 10.000³. Les densités de population dans les grands bidonvilles peuvent être très élevées, résultant de l'entassement des familles dans des structures d'une seule pièce, et de l'étroitesse des ruelles. De telles occupations illégales n'épargnent aucun secteur de la capitale, occupant non seulement des terrains en bordure de l'espace bâti dans les faubourgs (à l'époque de leur installation), mais remplissant également partout les interstices du tissu urbain, selon la disponibilité de terrains inoccupés et leur plus ou moins forte surveillance : terrains non constructibles (comme les berges inondables de la rivière Yamuna ou les bas côtés des drains à ciel ouvert), les espaces vacants dans les zones industrielles, près des chantiers de constructions, mais aussi des bandes de terrain adossées à des constructions formelles, ou

¹ BILLAND Ch. J., 1990. *Delhi Case Study: formal Serviced Land Development*, USAID, New Delhi, p. 2-7.

² Government of National Capital Territory of Delhi, Planning Department, "Backgrounder", State Level Seminar on Approach to Ninth Five Year Plan (1997-2002), Delhi, Dec. 1996, p. 11.

³ Source des données : Slum & Jhuggie Jhomprrie Department, Municipal Corporation of Delhi.

Carte 1.2.10. Les bidonvilles dans l'agglomération urbaine de Delhi



Source : National Institute of Urban Affairs, *Urban Environmental Maps*, New Delhi, 1994, Map 1.6. (sur la base des données du *Slum & Jhuggi Jhomprri Department*, Municipal Corporation of Delhi - s.d.)

jouxtant des colonies résidentielles de plus ou moins haut standing, ou à proximité de centres d'affaires modernes, y compris dans les zones planifiées et centrales de la capitale (Carte 1.2.10; voir l'exemple de Rajiv Gandhi Camp dans le chapitre 2.2).

Ainsi les diverses politiques publiques n'ont pu corriger le caractère composite et souvent désordonné du développement des différents quartiers de Delhi. Pourtant, la ville dispose d'organes de gestion extrêmement structurés ; ses financements, en tant que capitale, ont été favorisés par le gouvernement central. Et surtout, elle a disposé de nombreuses facilités, dans la mesure où le gouvernement central avait constitué d'énormes réserves foncières - cas unique dans les pays en développement -, et du fait de l'existence d'une structure de planification urbaine très volontariste depuis la période coloniale jusqu'à nos jours.

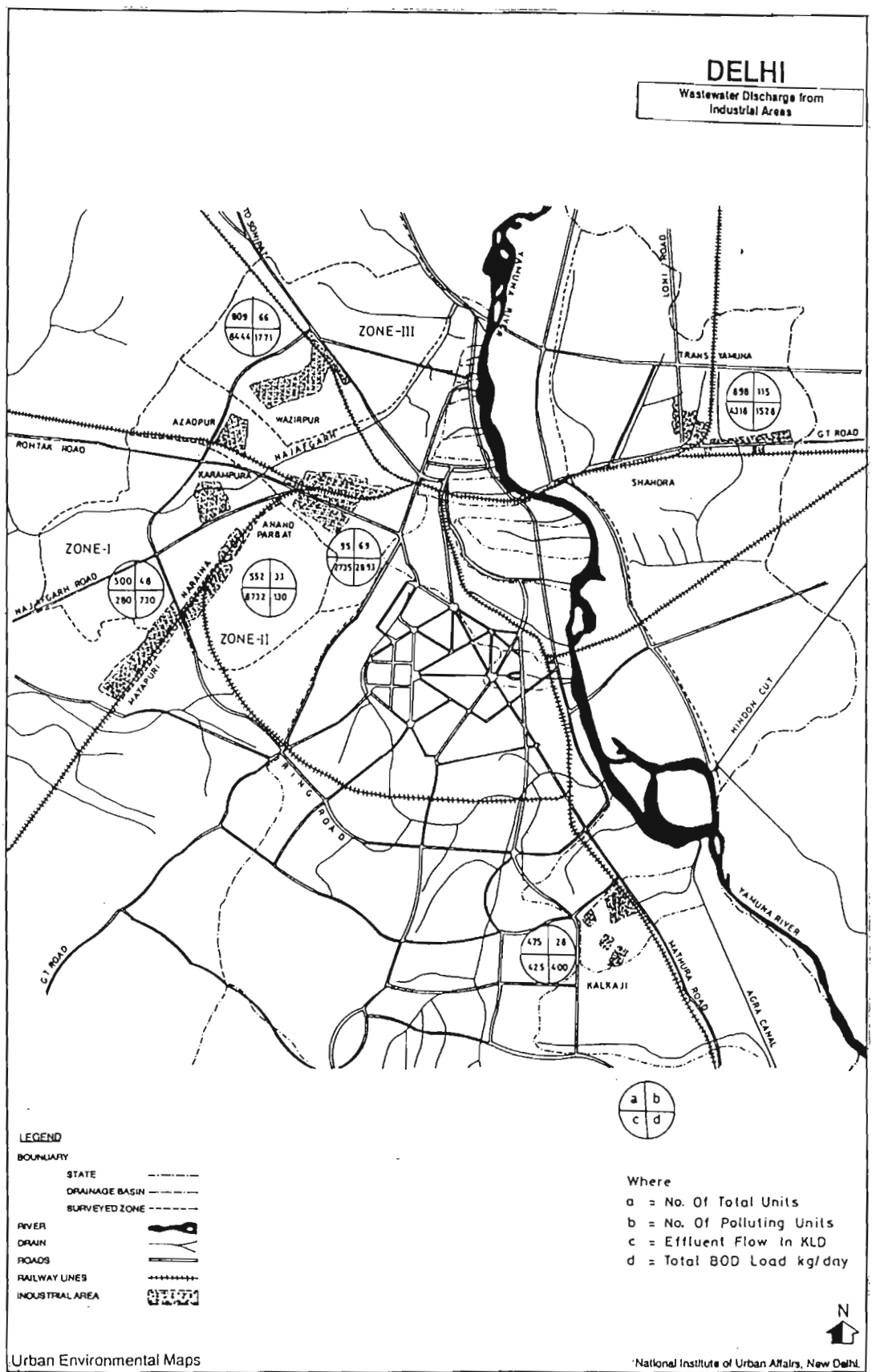
Aujourd'hui, Delhi est une métropole dotée de nombreuses fonctions, un pôle de croissance économique très marquée par les activités commerciales et également industrielles, et qui a largement dépassé sa première fonction d'origine, c'est-à-dire l'administration publique.

En termes d'organisation spatiale, Delhi est également devenue une ville polynucléaire, avec plusieurs centres d'affaires et de commerce majeurs venus s'ajouter à celui de Connaught Place, legs de l'époque coloniale, à la jonction de New Delhi et de la vieille ville. Les fonctions administratives restent toutefois dominantes dans New Delhi, qui abrite également de nombreux ensembles de logements pour fonctionnaires. Reproduisant le modèle de l'administration coloniale britannique, de tels ensembles, qui ont aussi été construits dans les zones d'extension postérieures à l'Indépendance, dans le secteur sud, ont généré un schéma de ségrégation spatiale des fonctionnaires vis-à-vis des autres catégories socioprofessionnelles, et parmi les fonctionnaires, une ségrégation résidentielle sur la base des revenus et du rang. Nonobstant la présence de plusieurs places marchandes florissantes ainsi que d'un centre d'affaires notoire, le secteur sud reste à dominante résidentielle. Les grandes industries sont en revanche surtout concentrées dans le secteur ouest et nord-ouest, avec également une autre zone industrielle importante dans le sud-est (Carte 1.2.11). La rivière Yamuna et son très large lit de terres agricoles qui traverse la métropole du nord au sud introduit une autre ligne de partage dans la capitale, laissant à part toutes les zones situées à l'est, majoritairement des zones d'habitat très divers. La vieille ville a conservé une place distincte dans le schéma d'organisation spatiale et fonctionnelle de la capitale, de par ses densités résidentielles extrêmement élevées combinées à une forte concentration d'activités commerciales et de petites entreprises industrielles¹, en opposition aux objectifs du Schéma Directeur. Cet usage mixte du sol, caractéristique du modèle de la cité indienne traditionnelle, se retrouve également dans les nombreux anciens noyaux villageois (plus d'une centaine sont identifiés) maintenant urbanisés et enclavés dans l'agglomération urbaine.

Traditionnellement aussi, les quartiers centraux étaient habités par les élites urbaines ; aujourd'hui celles-ci résident plutôt dans la Nouvelle Delhi et le secteur sud, y compris dans certaines zones périphériques d'expansion récente. Les classes populaires quant à elles se trouvent à la fois dans les quartiers congestionnés du vieux centre et ses environs immédiats, et dans les zones périphériques et les franges rurales. Ce schéma de différenciation socio-spatiale par grands secteurs doit toutefois être nuancé par une analyse à un niveau plus fin. Le schéma de distribution spatiale des sections de la population urbaine les plus défavorisées (les castes d'ex-touchables et les populations analphabètes) reflète en fait un phénomène de ségrégation

¹ Les stratégies spécifiques d'occupation de l'espace, par des populations sans logis, que les caractéristiques économiques de la vieille ville ont favorisées, sont développées dans le chapitre 2.2.

Carte 1.2.11. Les principales zones industrielles dans l'agglomération urbaine de Delhi



Source : National Institute of Urban Affairs, *Urban Environmental Maps*, New Delhi, 1994, Map 1.16 (sur la base de : CPCB, *Industrial Survey: Union Territory of Delhi*, Central Board for the Prevention and Control of Water Pollution, New Delhi, 1979).

résidentielle au niveau micro local, et une dispersion au niveau global de l'ensemble du territoire (Cartes 1.2.12 et 1.2.13), schéma qui s'applique également à la localisation des bidonvilles dans la capitale. Dans une certaine mesure, ce schéma peut être interprété comme la manifestation d'une certaine intégration fonctionnelle de différentes strates socio-économiques liées par des relations de dépendance (par exemple les habitants des bidonvilles vendant leurs services - domestiques, de main d'oeuvre - aux habitants des quartiers plus aisés).

• Le processus de métropolisation : développement des villes périphériques et plan régional

Le ralentissement du rythme de croissance de l'agglomération urbaine de Delhi, ce en l'absence d'une baisse du taux d'accroissement naturel¹, correspond à un redéploiement au profit du développement de villes périphériques. Cette dynamique de peuplement prolonge le mouvement de desserrement et d'expansion spatiale de la capitale au delà des limites de son territoire administratif, et engendre une circulation accrue des populations dans l'aire métropolitaine. Ainsi la population de la première couronne urbaine autour du Territoire de la capitale (constituée de 6 agglomérations identifiées comme les villes de l'aire métropolitaine - voir Carte 2) s'est accrue à un rythme beaucoup plus rapide que l'agglomération urbaine de Delhi : l'écart apparaît très sensible dès la période intercensitaire 1961-71, il est le plus accentué dans la période 1971-81 (8,6 % par an contre 4,6 %), et demeure encore remarquable dans la période 1981-91 (6,5 % par an contre 3,9 %) (Tableau 1.2.1). Le développement de la couronne urbaine autour de la capitale a entraîné une intensification des navettes. En 1987, on estimait à environ 150'000 le nombre de personnes se déplaçant quotidiennement à Delhi à partir des villes de l'aire métropolitaine².

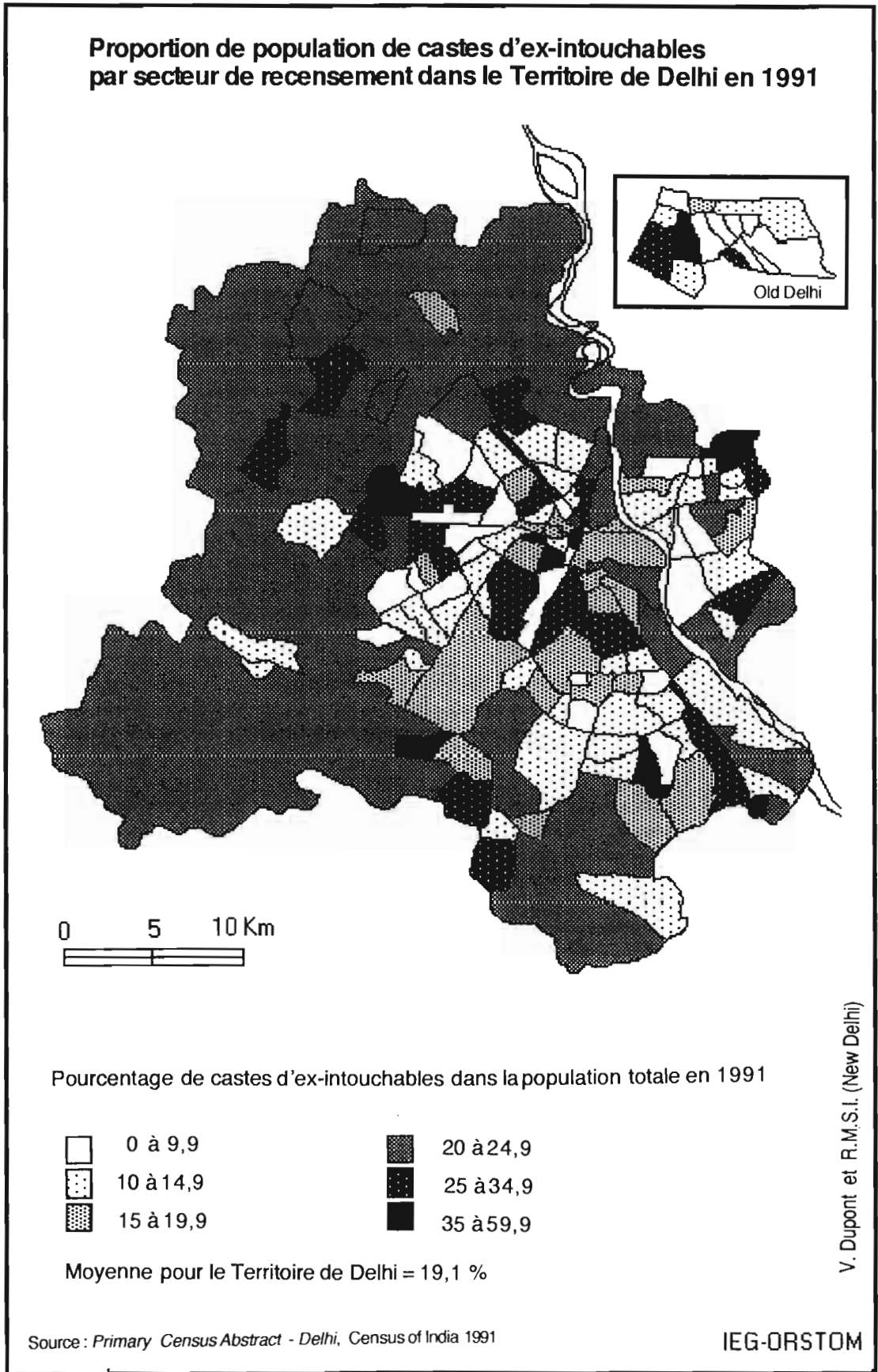
Le développement des villes périphériques s'inscrit dans le cadre de la politique volontariste de planification de la région métropolitaine initiée dans les années soixante et animée par le désir de contrôler la croissance de la capitale et d'en ralentir des flux d'immigration en les réorientant vers les autres villes de la région. Ainsi une première série de villes prioritaires furent identifiées dans le Plan d'urbanisme de 1962 : Ghaziabad, Loni, Faridabad, Ballabgarh, Gurgaon, Bahadurgarh et Narela ; ultérieurement furent décidées la création d'une ville nouvelle, *New Okhla Industrial Development Authority*, ou NOIDA (en 1976)³ (Planche 1.2.3) et la promotion du village de Kundli (plan régional de 1988) (Carte 1.2.14). Mais il y a eu très peu de coordination avec les États voisins de Delhi (Uttar Pradesh et Haryana) pour le développement de ces villes périphériques. La principale justification pour le financement de leur développement était d'en faire des pôles industriels, qui se sont trouvés très dépendants des ressources économiques et entrepreneuriales de Delhi. La croissance de ces villes, qui a contribué à un certain allègement de la pression démographique sur Delhi et de ses problèmes de logement, n'en a pas moins accentué les charges de la capitale en matière de services et d'équipements dans la mesure où ces villes périphériques ne sont pas suffisamment éloignées de la capitale pour apparaître comme des pôles alternatifs : la plupart peuvent être considérées

¹ Selon les estimations du Sample Registration System de l'état civil, le taux d'accroissement naturel dans la zone urbaine de Delhi est passé de 2,0 % par an en moyenne sur la période 1971-1980 à 2,1 % sur la période 1981-90.

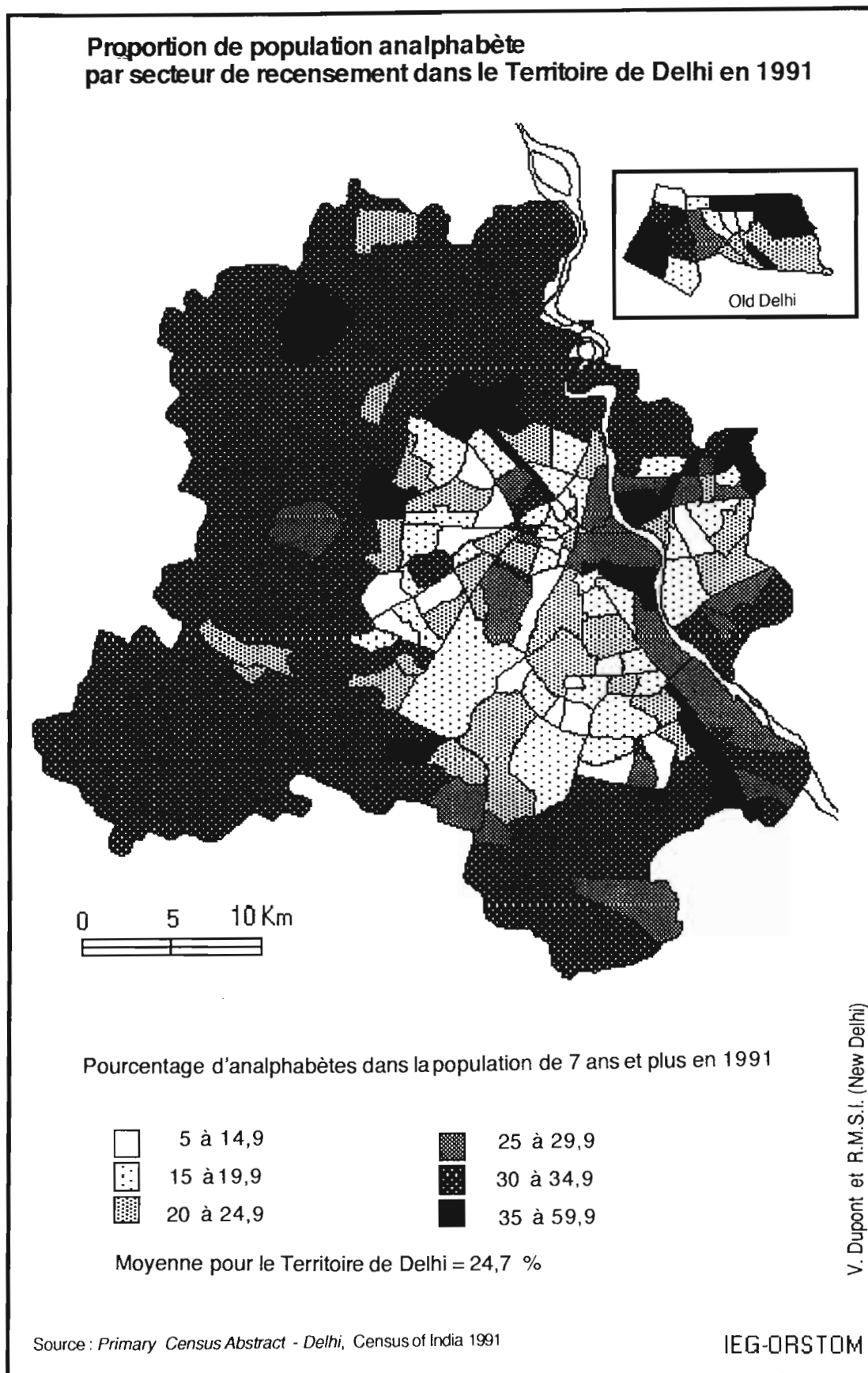
² NATIONAL CAPITAL REGION PLANNING BOARD, 1988. *Regional Plan 2001, National Capital Region*, Ministry of Urban Development, Government of India, 1988, p. 9.

³ Certains écueils de la planification de cette ville nouvelle et les stratégies alternatives développées par les habitants seront illustrés dans le chapitre 2.2 à partir du cas du village urbanisé de Harola.

Carte 1.2.12. Les castes d'ex-intouchables dans le Territoire de Delhi en 1991



Carte 1.2.13. La population analphabète dans le Territoire de Delhi en 1991



Carte 1.2.14. L'aire métropolitaine de Delhi : l'agglomération urbaine de Delhi et ses villes périphériques

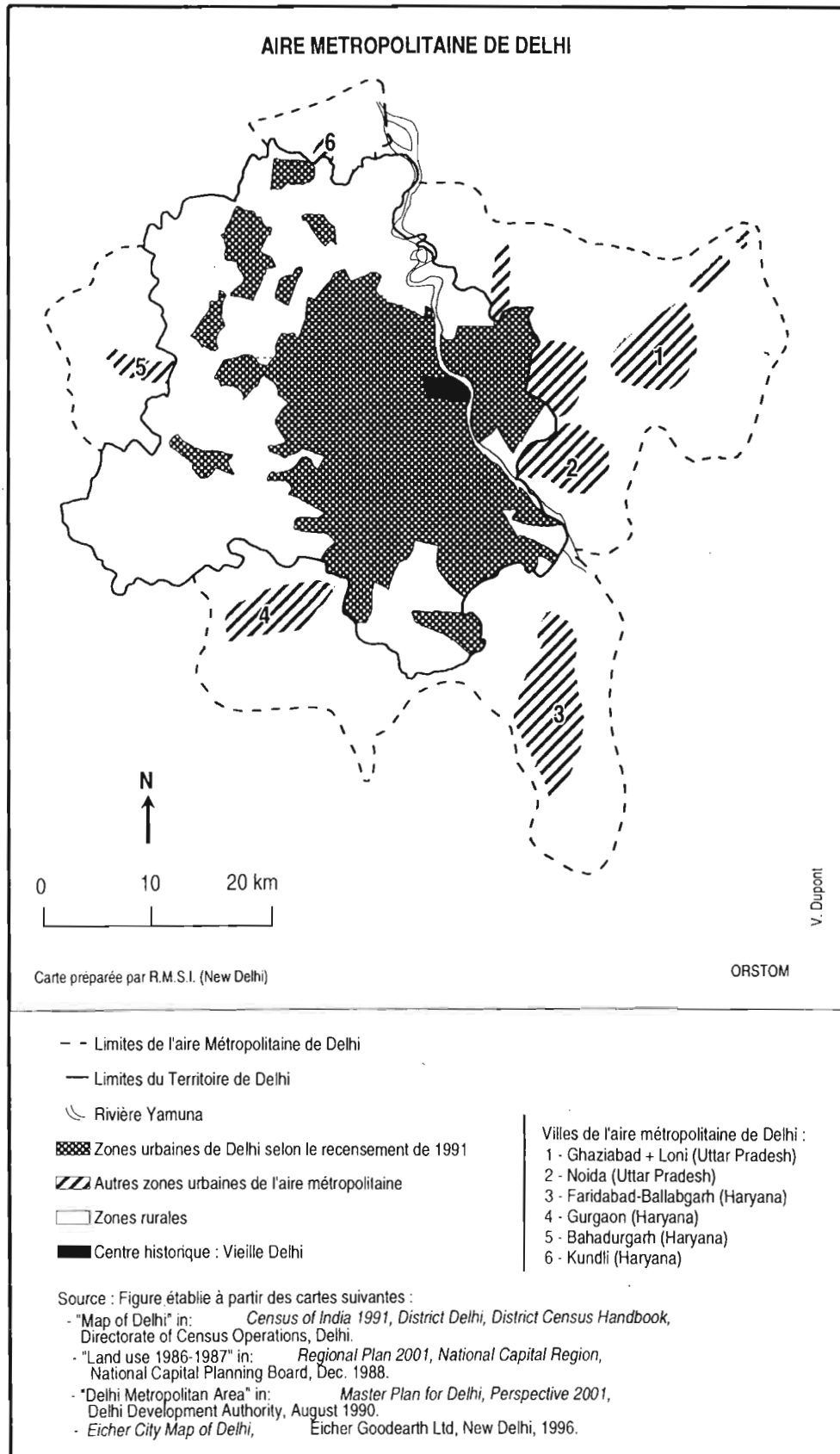


Tableau 1.2.1. Population des différentes composantes de l'Aire Métropolitaine de Delhi et taux d'accroissement moyen annuel de 1951 à 1991

Villes / zones	Population					Taux d'accroissement annuel moyen (%)			
	1951	1961	1971	1981	1991	1951-61	1961-71	1971-81	1981-91
Delhi U.T.	1 744 072	2 658 612	4 065 698	6 220 406	9 420 644	4,31	4,34	4,34	4,24
i) Delhi A.U	1 437 134	2 359 408	3 647 023	5 729 283	8 419 084	5,08	4,45	4,62	3,92
ii) autres villes de D.U.T.	-	-	-	38 917	52 541	-	-	-	3,05
iii) Delhi rural	306 938	299 204	418 675	452 206	949 019	- 0,25	3,42	0,77	7,69
Total villes de la couronne	115 616	189 572	353 909	805 553	1511 020	5,07	6,44	(a) 8,57 (b) 8,08	6,49
Total Delhi U.T. + villes de la couronne	1 552 750	2 548 980	4 000 932	6 573 753	9 982 645	5,08	4,61	(a) 5,09 (b) 5,03	4,27

A.U.: agglomération urbaine ; A.M.: aire métropolitaine ; DUT: *Delhi Union Territory* : Territoire de Delhi
(a): population de Noida incluse ;
(b): population de Noida exclue.
Source: Recensements de l'Inde de 1951, 1961, 1971, 1981 et 1991.

comme des villes satellites. Le contrôle direct des terrains urbanisables par l'administration de Delhi a aussi incité certains gros promoteurs privés à aménager des ensembles résidentiels à l'extérieur des limites du Territoire de Delhi, bien au delà du périmètre urbain de la capitale, dans les Etats limitrophes de l'Haryana et de l'Uttar Pradesh - l'augmentation spectaculaire des moyens de transport individuels dans la capitale ayant rendu possible le développement de quartiers résidentiels dans les franges rurales. Certains promoteurs utilisent le caractère très excentré de ces nouveaux quartiers pour inclure dans leurs arguments de vente des considérations environnementalistes afin d'attirer des citoyens, surtout ceux de classes aisées, en quête d'un meilleur cadre de vie (voir le cas de DLF Qutab Enclave dans le chapitre 2.2).

En 1985, le Parlement a voté la loi officialisant la création d'un office de planification de la région de Delhi (le *National Capital Region Planning Board*) qui a préparé un plan pour le développement de l'ensemble de la région, beaucoup plus vaste que l'aire métropolitaine de la capitale. Ce plan prévoit que la région accueillera 33 millions d'habitants en 2001, sur une zone d'environ 30'000 km². Après l'accent initial mis sur les villes de la couronne proche de la capitale, la nouvelle stratégie de planification régionale vise à concentrer les efforts d'investissements en infrastructures et services dans des centres urbains régionaux situés au delà de l'aire métropolitaine, de préférence à une distance qui décourage les interactions quotidiennes avec la capitale. On peut toutefois s'interroger sur les contradictions que risquent d'engendrer la libéralisation récente des politiques économiques en Inde et d'ouverture sur l'extérieur, par rapport aux objectifs de la planification régionale. On risque en effet d'assister à une plus grande concentration des activités économiques dans l'environnement proche de la capitale, du fait en particulier des investisseurs étrangers qui préféreront cette localisation à celle de centres régionaux excentrés et aux infrastructures relativement moins attractives.

Planche 1.2.3. Enclave villageoise



© Véronique Dupont

Maintien d'activités d'élevage dans un village enclavé dans la ville nouvelle de Noida.
A droite : galettes de bouse de buffle stockées pour servir de combustible.

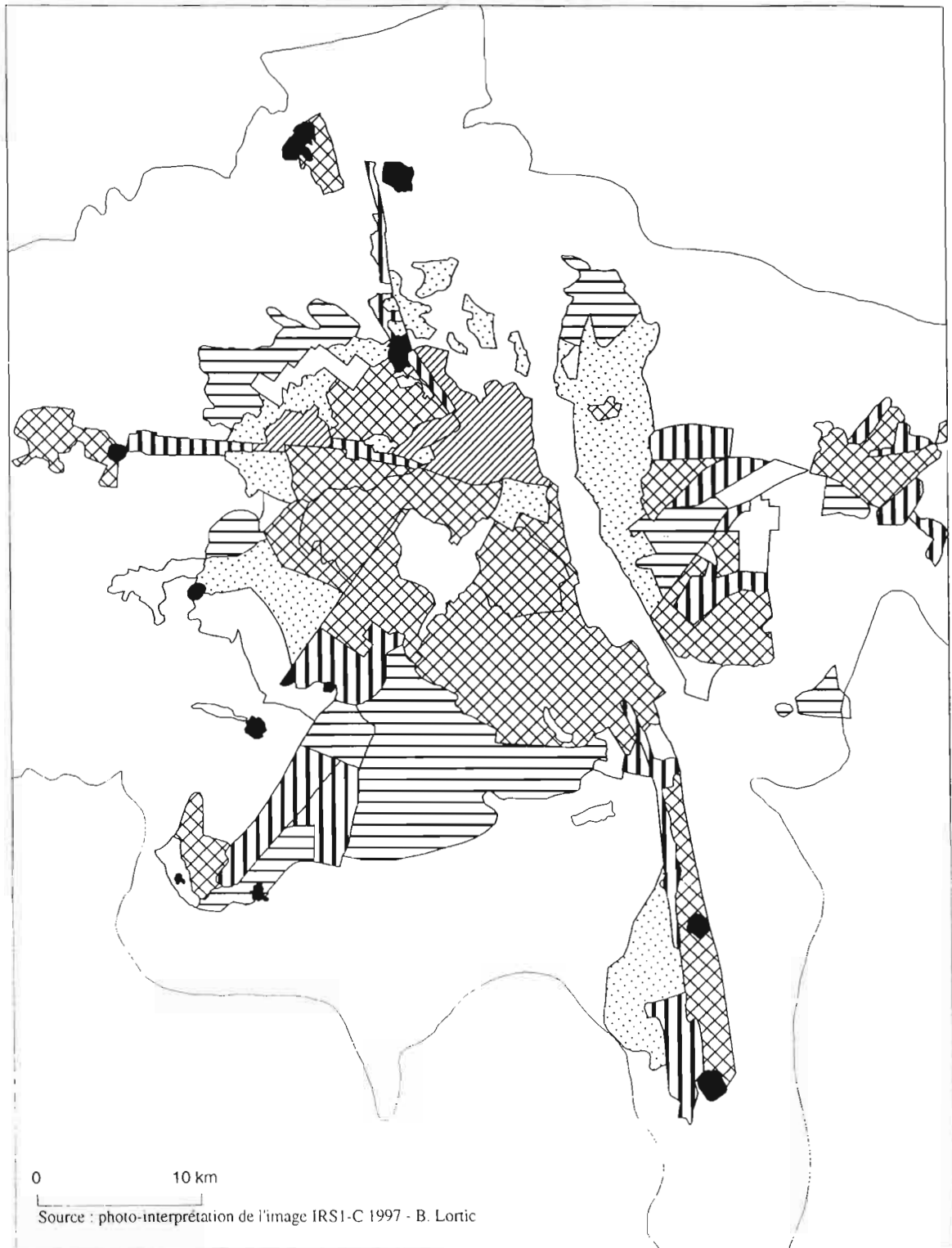
2.1.3. Des dynamiques métropolitaines transcendant les contrastes visibles des modes d'intervention publique








A l'échelle des aires métropolitaines, certains points communs du processus de croissance méritent d'être soulignés : ralentissement de la croissance démographique de Bogota comme de Delhi ; phénomène de déconcentration de la population de l'agglomération urbaine avec un dépeuplement de certains quartiers centraux et une forte croissance des quartiers périphériques; prolongement de cette dynamique de peuplement centrifuge au delà des limites du territoire de chaque capitale avec le développement rapide de villes périphériques. Dans les deux cas, l'expansion périphérique au-delà des limites administratives de la métropole (partie urbaine du District de Bogota d'un côté, Agglomération urbaine de Delhi de l'autre) s'exerce simultanément avec une densification de l'agglomération centrale au cours des vingt dernières années : la densité brute de Bogota passe de 95 habitants par hectare en 1973, à 130 en 1985 et 146 en 1993, celle de Delhi de 82 habitants par hectare en 1971, à 106 en 1981 et 135 en 1991. Produit de la densification progressive des espaces périphériques nouvellement urbanisés, cette évolution moyenne n'est toutefois pas exclusive, dans le cas de Bogota, de mouvements de redensification accélérée de certains espaces péricentraux; à Delhi, c'est manifestement en périphérie que se joue pour l'essentiel le processus de densification de l'agglomération urbaine.

Les similarités du processus de métropolisation à l'oeuvre dans les deux capitales sont d'autant plus remarquables que ces dynamiques s'inscrivent dans des contextes géographiques nationaux très contrastés, et dans des cadres institutionnels également très différents en termes de planification urbaine et régionale. Alors que Delhi et sa région ont fait l'objet d'une politique volontariste d'aménagement urbain et du territoire, animée par le désir de contrôler la croissance de la capitale et de ralentir l'immigration, les différentiels de dynamiques urbaines observés dans l'aire métropolitaine de Bogota sont le résultat des stratégies résidentielles dans un contexte d'absence de planification régionale. La volonté de planification de la capitale indienne s'est traduite par un cadre législatif et administratif complexe, et les modalités d'intervention des pouvoirs publics à Delhi, multiples, n'ont pas toutes leur équivalent à Bogota, de même pour les différentes formes de production du bâti qui en résultent.

L'ampleur des projets urbanistiques à Delhi apparaît spécifique à cette capitale et du mode d'intervention des pouvoirs publics qui ont pu réaliser des acquisitions foncières à très grande échelle. De même, la superposition des pouvoirs intervenant sur le Territoire de Delhi - Municipalité, Etat, Gouvernement fédéral - dont l'Aire Métropolitaine s'étend en outre au-delà des limites de l'Etat (Carte 1.2.14), ainsi que la variété des statuts correspondant aux différentes catégories de l'espace métropolitain, sont d'une complexité sans commune mesure avec le schéma en place à Bogota. Ces contrastes dans les modes d'intervention publique trouvent une traduction évidente dans les particularités des configurations urbaines. Ainsi, Delhi est une ville discontinue, avec des ruptures brutales dans la morphologie urbaine et des secteurs très marqués et différenciés entre eux, y compris par des barrières physiques comme la rivière Yamuna qui coupe du reste de la ville tout le secteur est (Carte 1.3.1). A l'inverse, à Bogota, seules la limite du District et le périmètre urbain déterminant la limite de l'urbanisation légale introduisent une segmentation dans la réglementation régissant l'espace métropolitain (Carte 1.1.10). Bogota apparaît comme une ville beaucoup plus continue, avec l'existence de gradients parfois très prononcés, mais sans jamais atteindre la brutalité des contrastes observés à Delhi. Les Cartes 1.3.2. et 1.3.3 montrent clairement le rôle joué par les principaux axes de voirie, qui constituent des éléments de structuration urbaine majeurs de Bogota. La capitale colombienne

Carte 1.3.1
Types de morphologie urbaine dans l'aire métropolitaine de Delhi



- | | | | |
|---|--|---|--------------------|
|  | Non Bâti |  | Bâti non structuré |
|  | Noyaux anciennement bâtis |  | Bâti structuré |
|  | Zones en expansion |  | Zones mixtes |
|  | Bâti composé d'édifices de grande taille | | |

se caractérise par l'existence d'axes spécialisés pour différentes activités comme le commerce, les affaires, l'industrie, etc. Cette forte spécialisation fonctionnelle se traduit par une grande concentration des zones d'emplois. A Delhi en revanche, les activités économiques sont plus dispersées, y compris la production industrielle, qui s'exerce non seulement dans les grandes zones de concentration industrielle planifiées (Cartes 1.2.11 et 1.3.1), mais aussi sous forme de petites unités que l'on trouve aussi bien dans le vieux centre ville que dans les villages urbanisés et de nombreux quartiers illégaux des périphéries.

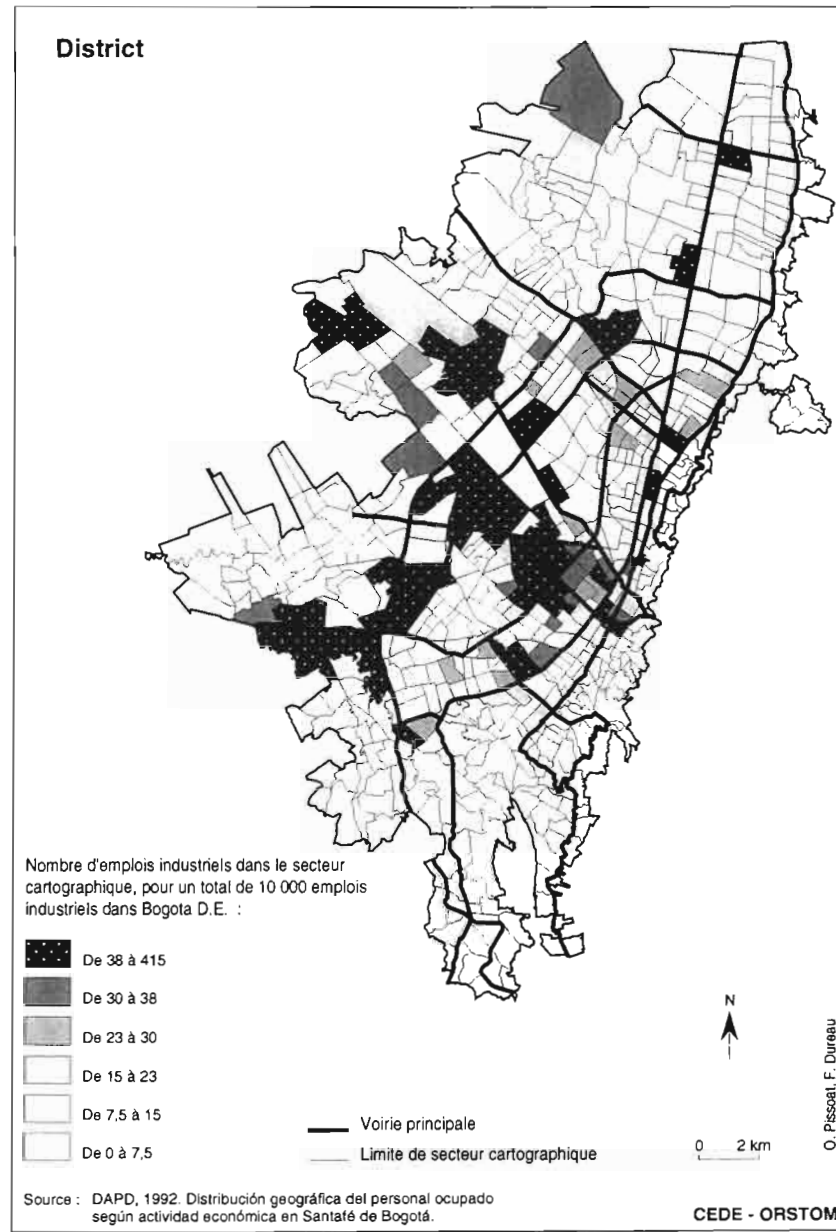
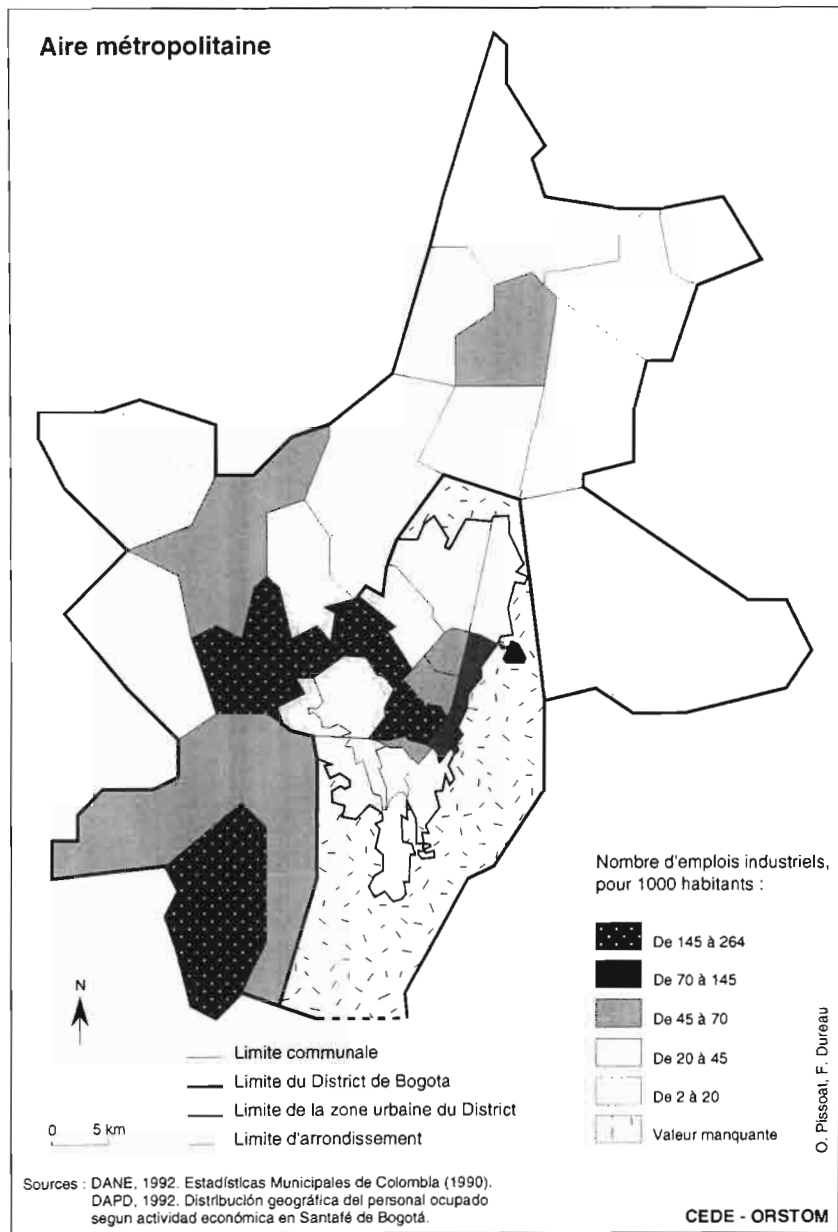
A Bogota, une tradition ségrégative ancienne, les mécanismes spéculatifs et les comportements engendrés face à une insécurité grandissante ont donné lieu à une ségrégation socio-spatiale très marquée, opposant un nord riche à un sud pauvre. Toutefois, commencent à apparaître des situations nouvelles de cohabitation entre groupes sociaux, se rapprochant des situations de ségrégation au niveau micro-local qui caractérisent Delhi. Plus qu'en termes d'intensité du processus ségrégatif dans les deux métropoles, c'est en effet plutôt en termes d'échelle de la ségrégation que se distinguent les deux métropoles.

De la même manière, les conclusions sur le niveau et la distribution des densités au sein des espaces métropolitains imposent une analyse à différentes échelles. La similarité des densités brutes globales de Bogota et de Delhi, signalées au début de cette section, masquent des réalités distinctes à bien des égards, qu'un calcul au niveau des secteurs de recensement n'arrive pas à traduire non plus de manière entièrement satisfaisante (Cartes 1.1.4 et 1.2.8). En effet, la proportion de l'espace métropolitain consacré à la voirie et la distribution de cet espace diffèrent sensiblement entre les deux villes. Tandis que la voirie de longue distance, d'interconnexion entre les quartiers, née de la planification, prédomine à Delhi, les grandes artères sont peu nombreuses à Bogota. A l'opposé, la proportion d'espace consacré à la voirie locale au sein des quartiers est proportionnellement beaucoup plus importante à Bogota qu'à Delhi, où dans certains types de quartiers ne subsistent que d'étroites ruelles labyrinthiques. De même que la ségrégation socio-spatiale de Delhi s'exerce à une échelle beaucoup plus locale qu'à Bogota, l'amplitude des contrastes de densité démographique ne s'y révèlent vraiment qu'en analysant le phénomène à une échelle très fine. Un simple indicateur permet de prendre la mesure des différences existant en matière d'espace habitable : tandis qu'à Bogota 18% des ménages ne disposent que d'une pièce pour vivre, 45% des ménages de Delhi sont dans cette situation, et cette pièce unique y est nettement plus petite (Tableau 1.3.1). Les écarts en matière de densité domiciliaire, qui, de plus, s'accompagnent de différences dans les pratiques de mobilité quotidienne, tendent à générer à Delhi, localement, des situations de densité démographique sans équivalent dans la capitale colombienne.

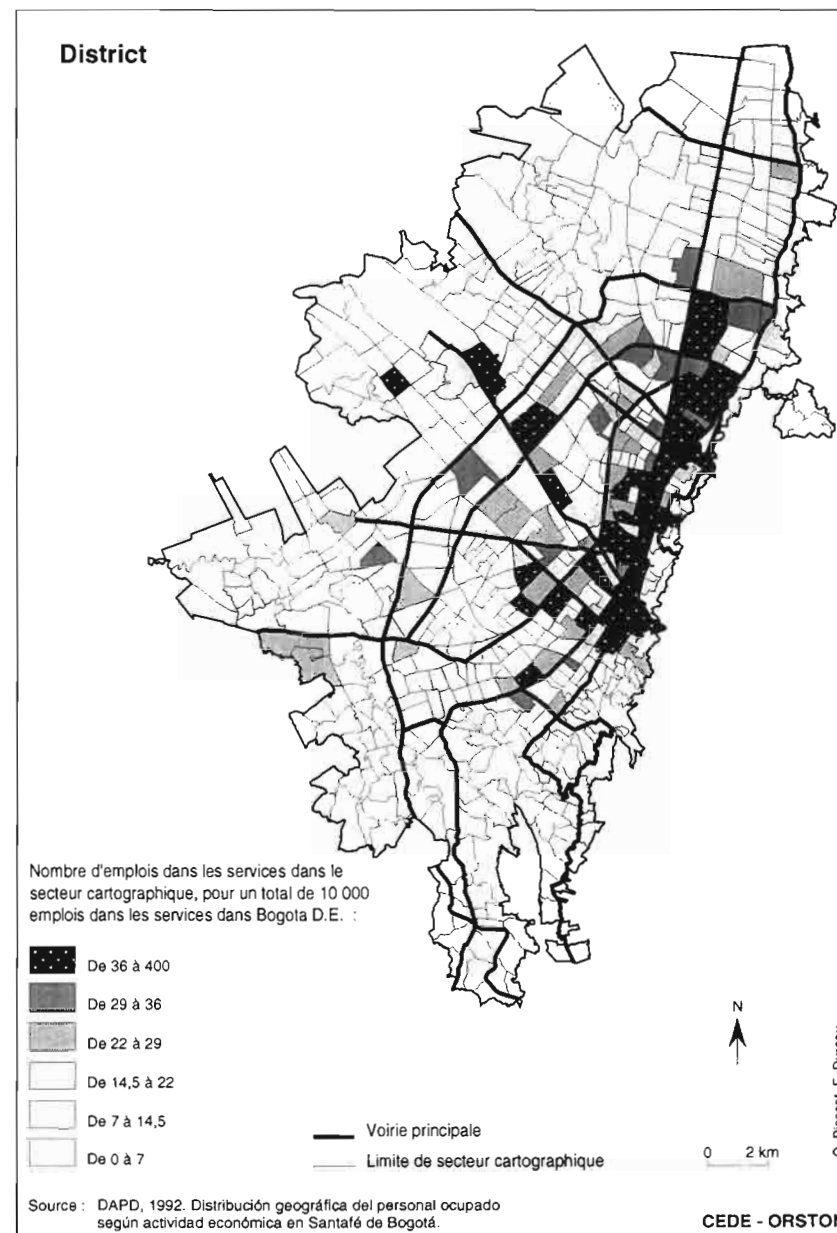
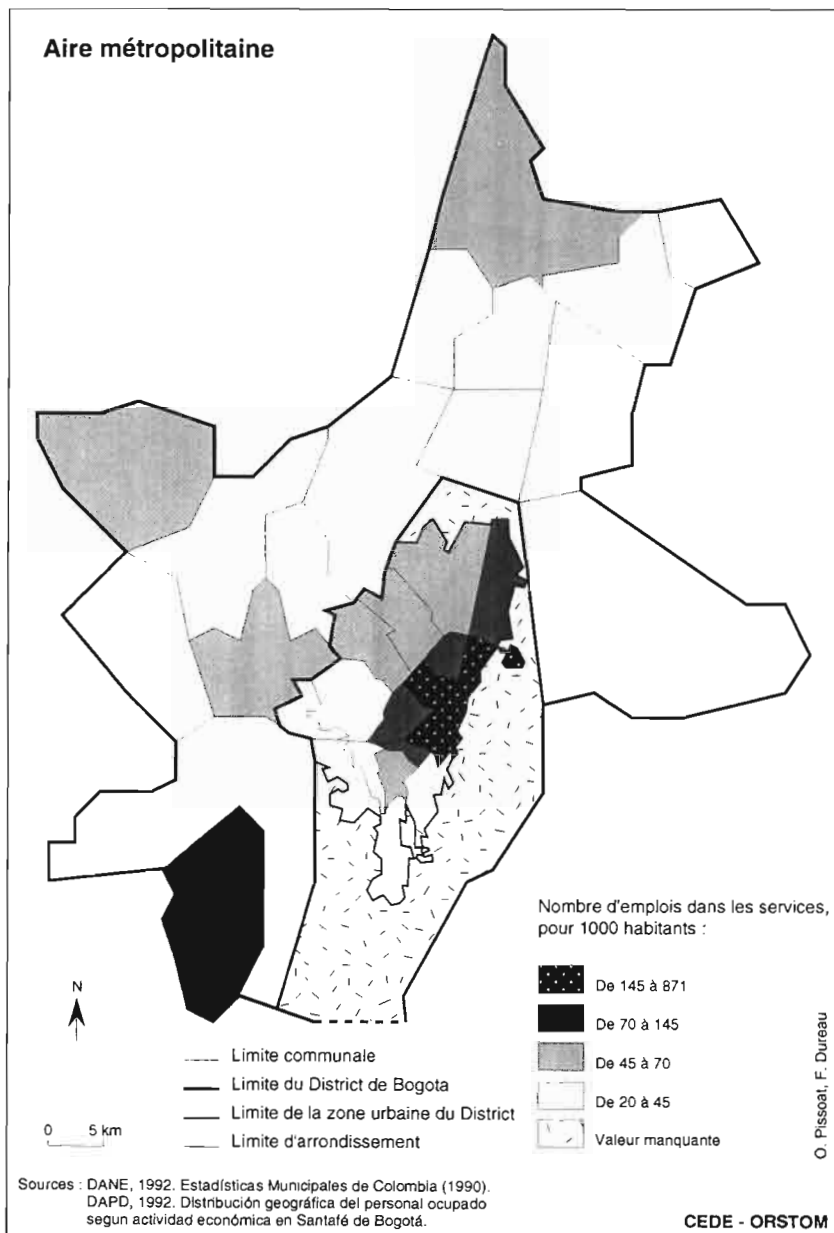
Malgré une politique de planification urbaine qui se voulait très stricte, le développement de Delhi laisse de fait une large place aux formes d'urbanisme illégal, en particulier les lotissements clandestins dans les zones périphériques et les invasions de terrain, qui rapprochent de ce point de vue la situation de la capitale indienne de celle de Bogota : les quartiers produits illégalement hébergent près de la moitié de la population de Delhi, c'est-à-dire autant, voire plus, qu'à Bogota ou d'autres capitales latino-américaines. Les deux administrations apportent d'ailleurs les mêmes réponses au phénomène des lotissements clandestins de la périphérie métropolitaine, qui sont progressivement légalisés ... au rythme de leur apparition¹. Paradoxalement même, le contrôle exercé par l'administration de Delhi sur le

¹ A Bogota, entre 1991 et 1994, 881 hectares ont fait l'objet d'une occupation illégale, tandis que 845 étaient légalisés dans le même temps.

Carte 1.3.2 - L'emploi industriel dans l'aire métropolitaine de Bogotá (1990)



Carte 1.3.3 - L'emploi dans les services dans l'aire métropolitaine de Bogotá (1990)



foncier, qui n'a pas arrêté la spéculation foncière, n'a pas pu prévenir non plus la prolifération de bidonvilles dans tous les secteurs de la capitale, y compris des zones centrales, alors qu'à Bogota le libéralisme et les lois du marché immobilier repoussent de fait les occupants illégaux de terrains vers les franges urbaines de la capitale (Cartes 1.1.6 et 1.2.10). Toutefois, si l'on observe de plus près l'évolution récente de Bogota, les différences entre les deux capitales tendent à s'estomper : l'invasion, très minoritaire face au processus de lotissement clandestin, prend de l'importance, et les occupations illégales de terrain, traditionnellement de grande taille, sont de plus en plus fragmentées et commencent à occuper des positions moins périphériques à l'échelle métropolitaine.

Tableau 1.3.1 - Proportion de ménages vivant dans une seule pièce (%)

Taille du ménage	BOGOTA (partie urbaine du District) 1993	DELHI (agglomération urbaine) 1991
1 ou 2 personnes	32,2	69,2
3 à 5 personnes	15,2	46,6
6 à 8 personnes	7,5	37,2
9 personnes ou plus	5,9	19,3
TOTAL	17,8	44,8

Sources :

- Recensement de Colombie de 1993, DANE.
- Recensement de l'Inde de 1991, Directorate of Census Operation.

Au moment où l'administration municipale de Bogota propose, pour la première fois, dans le *Plan Formar Ciudad*¹ une série de mesures similaires à celles mises en oeuvre depuis plusieurs décennies à Delhi (notamment : intervention de l'Etat sur le marché foncier, création de villes-satellites), les quelques observations qui précèdent, et plus particulièrement certains points communs du processus de métropolisation qui transcendent les contrastes des modes d'intervention publique, prennent une valeur particulière. Comme le montre l'exemple de Delhi, malgré la volonté des planificateurs, dans le cadre d'une mondialisation accrue des économies et de l'influence grandissante des politiques libérales, le contrôle du développement des mégapoles apparaît de plus en plus problématique face à des intérêts et forces contradictoires.

Que ce soit dans un cadre réglementaire permissif ou autoritaire, l'accroissement des distances et de la compétition pour l'accès au sol joue un rôle majeur dans les formes de la dynamique métropolitaine. Face aux contraintes imposées par l'offre de logement et les structures urbaines, les différents groupes sociaux adoptent des stratégies résidentielles très diverses, traduisant de grandes inégalités en matière de maîtrise de l'espace. Ces aspirations résidentielles et leurs inflexions récentes se combinent aux stratégies des constructeurs pour changer profondément les formes de peuplement et la nature des espaces métropolitains. Ce sont ces diverses pratiques résidentielles et de mobilité spatiale, et les transformations urbaines qui y sont liées, que nous allons illustrer plus en détail dans la section suivante, à partir d'exemples de quartiers spécifiques dans chacune des deux métropoles.

¹ Alcaldía de Santa Fe de Bogotá, 1996.Op. cité.

2.2. PRATIQUES DE MOBILITE ET TRANSFORMATIONS URBAINES

L'étude des dynamiques urbaines au niveau des quartiers s'avère particulièrement adaptée pour montrer les interactions entre les pratiques de mobilité (résidentielle et quotidienne) des individus et des ménages au niveau micro et les politiques urbaines au niveau macro, et analyser le rôle des pratiques résidentielles et des politiques urbaines dans les transformations urbaines. L'échelle du quartier permet également de mettre en oeuvre une analyse systémique montrant comment les différentes formes de mobilité spatiale s'articulent entre elles, et sont elles-mêmes en interaction avec les différentes modalités d'insertion dans les marchés du logement et du travail.

Les quartiers choisis pour appuyer notre démonstration visent à illustrer les transformations urbaines à deux niveaux :

- au niveau global de l'agglomération urbaine, à partir de quartiers périphériques témoignant des formes d'expansion, légales et illégales, de la ville : formation de banlieues et de villes satellites, processus de périurbanisation et de rurbanisation ;
- au niveau intra-urbain, à partir de quartiers plus centraux témoignant de certaines des transformations internes qui affectent l'espace métropolitain déjà bâti.

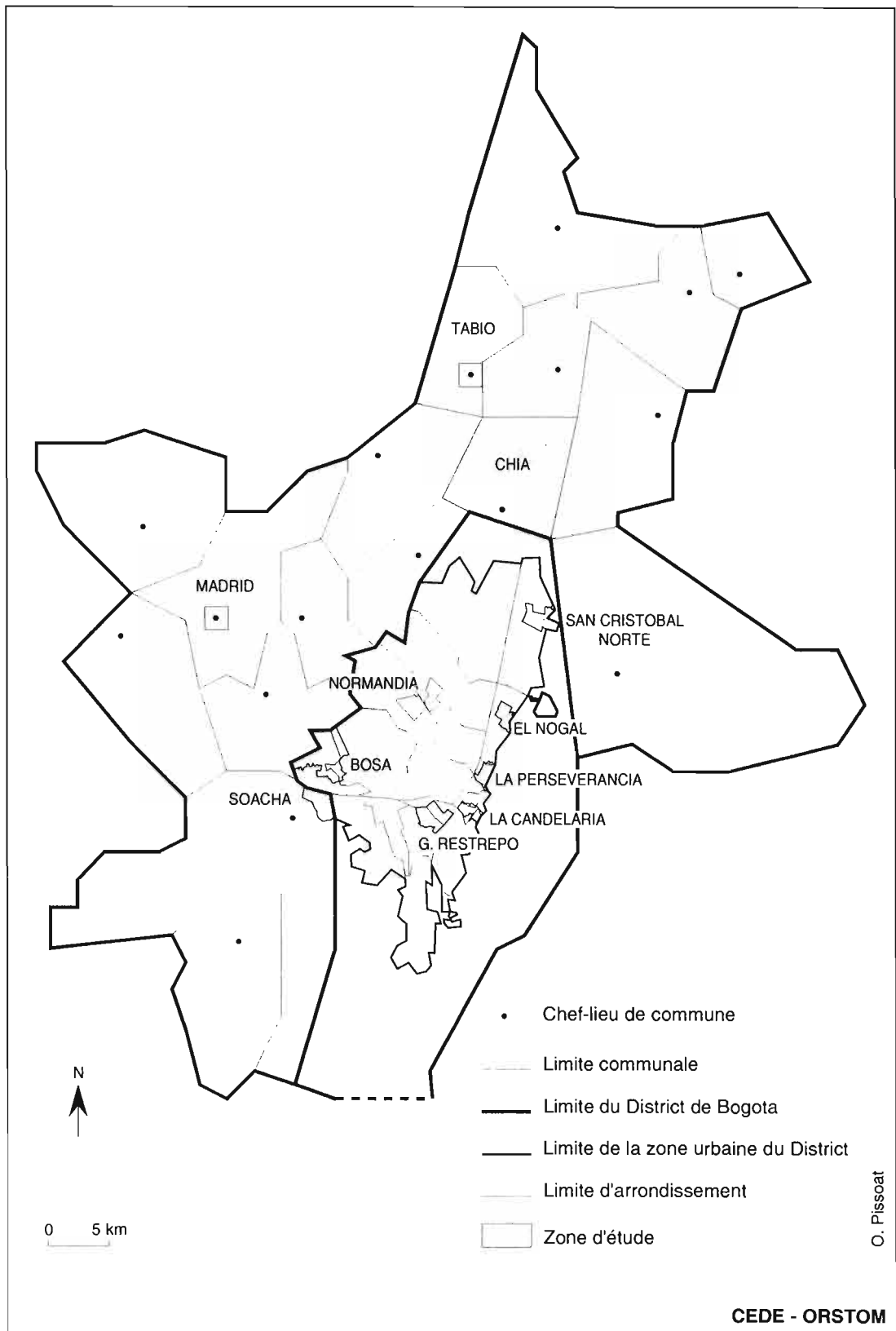
De façon systématique, les dynamiques locales, analysées au niveau des quartiers, seront replacées dans le cadre du système métropolitain que sous-tend la confrontation entre la demande et l'offre de logements.

Enfin, cette lecture des mobilités résidentielles et de leurs interactions avec les processus de production et de transformation de l'espace urbain portera sur des groupes sociaux contrastés, correspondant à autant de niveaux de maîtrise de l'espace métropolitain. Outre la population la plus démunie, centre d'attention de la majorité des études sur les villes du tiers monde, nous nous intéresserons aux comportements des classes moyennes et des populations aux plus hauts revenus : elles ont un rôle clef dans la mise en place et les recompositions actuelles des structures de Bogota et de Delhi.

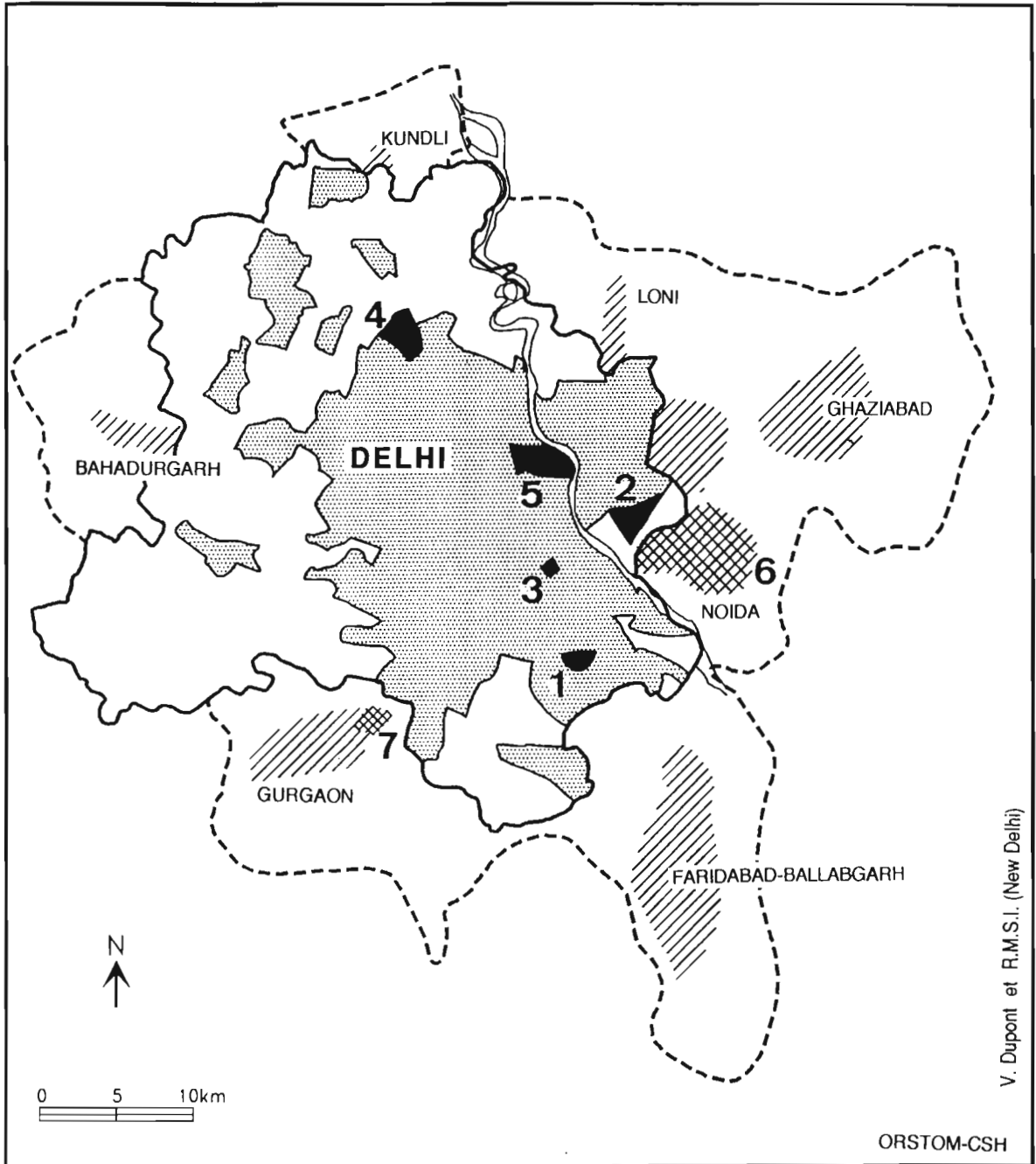
C'est dans cette perspective systémique et différentielle que sera menée l'analyse des pratiques de mobilité comme facteur des transformations actuelles que connaissent les deux métropoles. Cette analyse utilisera largement les résultats des enquêtes sur la mobilité spatiale réalisées à Bogota et à Delhi. Le Tableau 2.1 rappellent les principales caractéristiques de ces enquêtes ¹, qui ont été menées non pas sur des échantillons dispersés dans l'ensemble des territoires métropolitains, mais au contraire dans des zones spécifiques de chacune des métropoles, au nombre de 11 à Bogota, et de 7 à Delhi (voir Cartes 2.1 et 2.2).

¹ Pour plus de détails sur la méthodologie mise en oeuvre pour chacune de ces opérations, se reporter aux textes présentés dans le Rapport n°4, de Décembre 1996.

Carte 2.1 - Les zones d'enquête dans l'aire métropolitaine de Bogota



Carte 2.2. Localisation des zones d'enquête dans l'aire métropolitaine de Delhi



V. Dupont et R.M.S.I. (New Delhi)

ORSTOM-CSH

- Limites de l'Aire Métropolitaine de Delhi
 - Limites du Territoire de Delhi
 - ~~~~~ Rivière Yamuna
 - [Stippled Box] Zones urbaines de Delhi selon le recensement de 1991
 - [Diagonal Lines Box] Autres zones urbaines de l'aire métropolitaine
 - [White Box] Zones rurales
 - [Black Box] Zones enquêtées dans l'agglomération urbaine de Delhi
 - [Cross-hatched Box] Zones enquêtées à l'extérieur du Territoire de Delhi
- Zones enquêtées dans l'agglomération urbaine de Delhi

 1. Tigri
 2. Mayur Vihar - Trilokpuri
 3. Pragati Vihar - Nehru Stadium
 4. Badli-Rohini
 5. Old Delhi

Zones enquêtées à l'extérieur du Territoire de Delhi

 6. Noida (Uttar Pradesh)
 7. DLF Qutab Enclave (Haryana)

Source : Figure établie à partir des cartes suivantes:
 - "Map of Delhi" in: *Census of India 1991, District Delhi, District Census Handbook*, Directorate of Census Operations, Delhi.
 - "Land use 1986-87" in: *Regional Plan 2001, National Capital Region*, National Capital Region Planning Board, Dec. 1988.
 - "Delhi Metropolitan Area" in: *Master Plan for Delhi, Perspective 2001*, Delhi Development Authority, August 1990.
 - *Eicher City Map. Delhi*, Eicher Goodearth Ltd, New Delhi, 1996.

Tableau 2.1 - Caractéristiques des enquêtes sur la mobilité spatiale réalisées à Bogota et à Delhi

Opérations	BOGOTA	DELHI
ENQUETE STATISTIQUE		
1er passage	1031 ménages (septembre - octobre 1993)	1413 ménages (février-mars-avril 1995)
2ème passage	1130 ménages (septembre - octobre 1994)	-
Enquête auprès des sans-logis	-	248 personnes (janvier - février 1996)
ENTRETIENS APPROFONDIS		
	<ul style="list-style-type: none"> • 53 entretiens sur le contexte des pratiques de mobilité et les réseaux mobilisés, auprès d'un sous-échantillon de l'enquête statistique. • Entretiens sur les dynamiques de population et formes de mobilité (connaissances, représentations, modes d'intervention) auprès d'acteurs locaux : <ul style="list-style-type: none"> - 7 entretiens auprès de chefs de personnel et assistantes sociales de 5 entreprises de floriculture de Madrid; - 6 entretiens auprès de leaders de quartiers à Soacha; - 26 entretiens auprès de fonctionnaires des 4 communes périphériques, et de personnes intervenant à différents échelons de l'administration du District. • Recueil d'information à partir des fichiers du personnel de 4 entreprises de floriculture de Madrid. 	<ul style="list-style-type: none"> • 57 entretiens sur facteurs environnementaux et pratiques résidentielles auprès d'un sous-échantillon de ménages de l'enquête statistique. • Entretiens sur mobilité résidentielle / accès au logement / marché du travail : <ul style="list-style-type: none"> - 36 entretiens auprès d'un sous-échantillon de l'enquête des sans-logis; complété par 3 entretiens avec des entrepreneurs privés louant des couettes. - 15 entretiens auprès d'un sous-échantillon de ménages dans le village urbanisé de Harola et les bidonvilles voisins (à Noida). • Entretiens sur la mise en oeuvre des politiques urbaines en interaction avec les stratégies des habitants : une vingtaine d'entretiens auprès des habitants du bidonville du stade Nehru, complétée par des entretiens avec les politiciens locaux et les administrateurs.

2.2.1. L'expansion périphérique illégale : la prolifération des lotissements clandestins

Face aux difficultés d'accès aux logements produits aussi bien par le secteur public que privé, les classes populaires des deux métropoles recourent fréquemment à l'auto-construction et à deux types de pratiques illégales d'occupation des terres disponibles : l'invasion, occupation de terrains libres sans le consentement du propriétaire, et le lotissement clandestin, basé sur la vente de lots sous-équipés ne respectant pas les normes urbanistiques.

Comme nous l'avons vu dans la section précédente (2.1), le lotissement clandestin n'occupe pas la même place dans le processus d'occupation illégale de terres dans les deux capitales : largement majoritaire à Bogota, où l'invasion n'est responsable que de moins du quart des

quartiers illégaux, les lotissements clandestins hébergent à Delhi sensiblement la même population que les bidonvilles. La prolifération de lotissements clandestins a néanmoins contribué de manière significative au développement des banlieues de Bogota et de Delhi : le plus souvent, ces occupations illégales sont réalisées sur des espaces agricoles périphériques par des promoteurs privés qui achètent des terres aux paysans et les revendent à des populations à bas revenus. Les espaces urbains produits par ce même processus, avec l'intervention d'une même catégorie d'acteur ("*l'urbanizador pirata*") présentent dans les deux métropoles de grandes similarités dans leur implantation spatiale, mais aussi dans les formes urbanistiques et architecturales : nombre des lotissements clandestins développés en bordure des noyaux villageois de la périphérie de Delhi hors des règlements d'urbanisme sont tout à fait semblables aux lotissements clandestins de la périphérie sud-occidentale (Soacha ou Bosa, par exemple) de Bogota (voir photos des Planches 2.1.1 et 2.2.1).

• Les lotissements clandestins de León XIII à Soacha, commune de la périphérie métropolitaine de Bogota¹

La raréfaction des terrains urbanisables à moindre coût et une compétition accrue pour les terres avec les programmes de grands ensembles pour classes moyennes tend à transférer l'urbanisation illégale sur les communes périphériques, où elle peut alors devenir, comme à Soacha, le mode de production majoritaire. Dans cette commune où, aux dires même de l'administration municipale, le contrôle des terres était ces dernières années particulièrement déficient, l'auto-construction illégale est devenu le principal mode de production du logement. Le secteur León XIII (strate 2 de la Carte 2.1.1) constitue un exemple typique des lotissements clandestins qui se développent maintenant dans la périphérie métropolitaine.

Situé sur les terrains plats au nord de l'autoroute, ce secteur s'étend depuis les quartiers La Despensa et León XIII, jusqu'à ceux situés au bord de la lagune du Potrero Grande, limitrophe avec l'arrondissement de Bosa, du District de Bogota. Les deux quartiers les plus anciens, situés à proximité de l'autoroute ont été créés, légalement, au début des années 1980. Tous les autres quartiers correspondent à des lotissements clandestins, non légalisés et en conditions de grande précarité : les plus récents continuent de s'étendre au delà du périmètre urbain, sur les terres remblayées de la lagune. Au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'autoroute, les conditions se dégradent sensiblement. En effet, les lotissements clandestins se développent de façon privilégiée sur des zones aux conditions physiques difficiles rendant leur urbanisation problématique, ou moins rentable. Le terrain de prédilection des lotissements clandestins à Bogota a été durant de longues années la périphérie ouest et sud-ouest du District : formés de

¹ Les analyses présentées dans cette section reposent sur deux sources d'information :

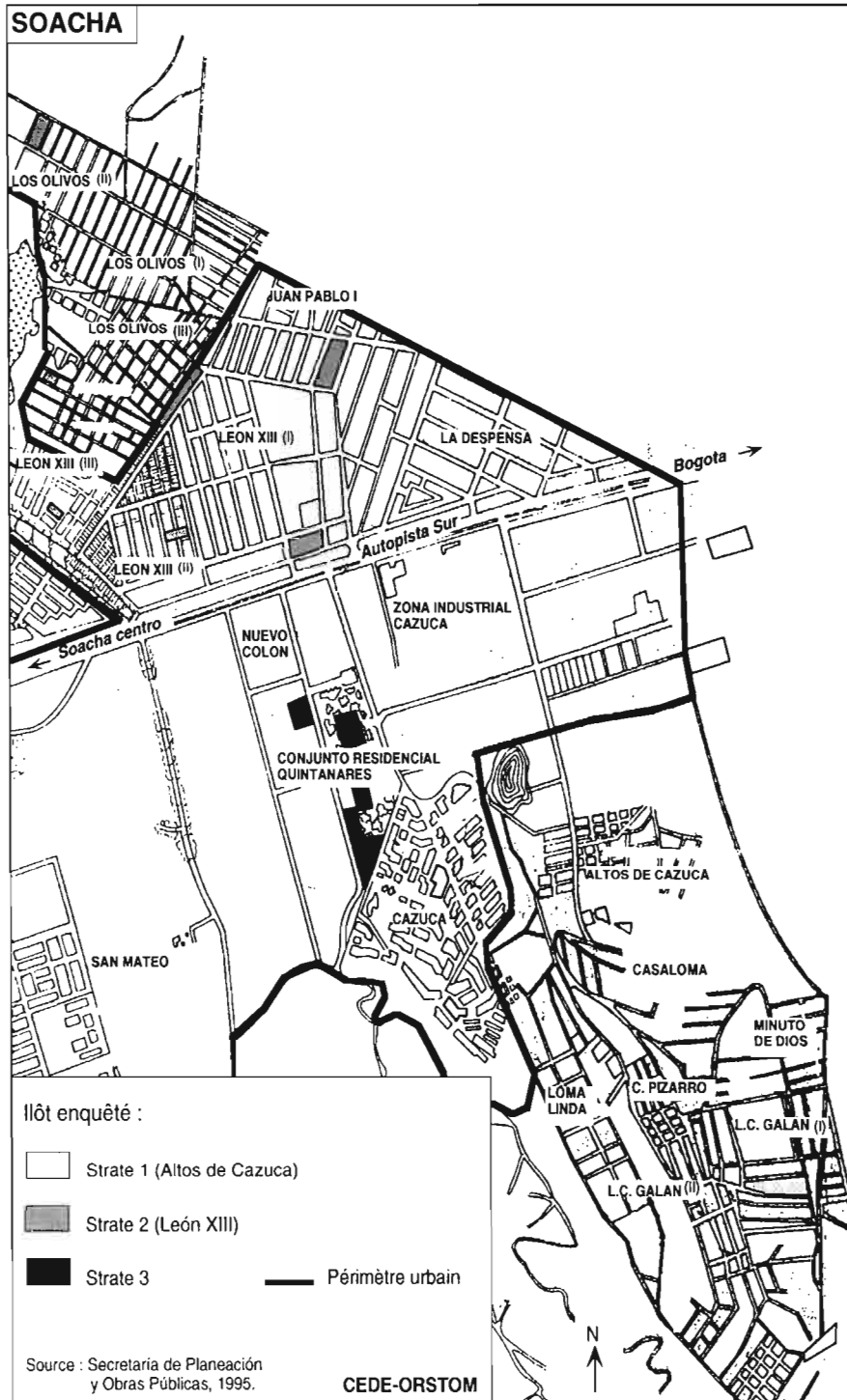
- l'enquête démographique CEDE-ORSTOM sur la mobilité spatiale, dont les résultats ont fait l'objet du rapport : DUREAU et al, 1994. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 3. Resultados preliminares de la encuesta cuantitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 309 p.;

- des entretiens approfondis menés par M. C. Hoyos auprès d'habitants du quartier travaillant dans le secteur informel, de leaders de quartiers et de fonctionnaires municipaux, dont l'analyse est présentée dans: HOYOS M.C., 1996. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 5. Metodología y resultados de la encuesta cualitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 159 p.

Une analyse combinée de ces deux sources d'information a été présentée dans :

DUREAU F., HOYOS M.C., FLOREZ C.E., 1995. Soacha : un barrio de Bogotá. *Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los sectores orientales del municipio*. Bogota, Universidad de los Andes, CEDE, *Revista Desarrollo y Sociedad*, n°34, pp. 95-147.

Carte 2.1.1 - Plan de la zone d'enquête Soacha



zones planes, donc lotissables à faible coût pour le lotisseur clandestin, ces terrains situés au dessous du niveau du Rio Bogota sont inondés à chaque saison des pluies. Cette logique d'implantation se prolonge maintenant au-delà des limites du District, sur le territoire de la commune de Soacha. Localisés sur des terrains mal drainés, les quartiers proches de la lagune connaissent un risque permanent d'inondation, et subissent une forte pollution organique liée au débordement des égouts (Planche 2.1.1, photo 1). Les lotisseurs effectuent constamment des travaux de terrassement et de transport de terres pour pouvoir vendre des lots en gagnant sur le territoire de la lagune. L'un des collecteurs principaux d'eaux usées est partiellement détruit et se déverse directement dans la lagune. La masse d'ordures jetées dans celle-ci et les déchets en décomposition empirent encore la situation dans ce secteur. Ne prenant en compte que le coût immédiat de l'équipement du quartier, et non les problèmes de santé publique que soulève le peuplement d'une zone soumise à une pollution extrême, la Mairie légalise progressivement ces lotissements¹.

Du fait de la capacité de consolidation rapide de l'habitat dans les lotissements clandestins, la proportion de population vivant dans des constructions en matériaux précaires n'est pas élevée. Dans le secteur de León XIII comme ailleurs à Bogota, l'habitat en matériaux précaires des lotissements clandestins cède rapidement la place à des constructions en dur². Aux constructions initiales en toile bitumée, planches, ou tôles, sont substituées progressivement des maisons en dur, le plus souvent en briques. Avec le temps, les maisons acquièrent progressivement les attributs des logements formels. Et, une fois le rez-de-chaussée terminé, l'objectif est le plus souvent de construire un deuxième étage, qui permet de mettre en location le premier niveau (Planche 2.1.1, photo 2). Le processus de consolidation des quartiers populaires se traduit de ce fait directement par une offre importante de logements en location, de nombreux habitants de ces secteurs adoptant cette solution pour compléter leurs revenus, même au prix d'une réduction de leur propre espace habitable. En 1993, à León XIII, plus du tiers des ménages (37%) sont locataires de leur logement, alors que seulement un dixième des ménages d'un secteur voisin, non consolidé, sont dans cette situation (voir Section 2.2.4).

Si l'auto-construction associée aux occupations illégales de terres constitue une solution de logement à "moindre coût" pour les familles les plus pauvres, c'est au prix d'un coût social considérable, la logique du système voulant que cet habitat se développe dans des zones coûteuses à viabiliser et équiper, et présentant un risque majeur permanent pour les populations résidentes. C'est à travers le développement d'une grande solidarité entre les habitants des quartiers illégaux, mais aussi de sacrifices personnels lourds et prolongés, que se résout l'accès des pauvres à la terre et leur intégration à la ville formelle. Fait d'exception à Bogota, cette solidarité ne saurait être interprétée comme le simple fruit d'un mouvement spontané des citoyens les plus démunis, que l'expérience antérieure de conflits dans les *inquilinos*³ rend souvent très réticents à nouer des relations avec leurs voisins. Même si les habitants sont les acteurs de cette solidarité quotidienne, il faut reconnaître l'importance des associations communautaires, souvent à base politique, d'une part dans la formation d'une conscience collective, d'autre part dans les démarches pour l'obtention de la légalisation du quartier et des

¹ Les auteurs du Plan de Développement municipal de Soacha font eux-mêmes le constat : le périmètre urbain a fait l'objet de plusieurs extensions au cours des dernières décennies, sans que soient prises en compte les contraintes sanitaires ou environnementales (1992 : 15).

² C'est justement la capacité de consolidation rapide de l'habitat dans les quartiers illégaux qui explique qu'à Bogota, au moment du recensement de 1985, seulement 3% des ménages résidaient dans des constructions en matériaux précaires.

³ Logements en location, souvent issus de la subdivision d'une maison de grande taille.

**Planche 2.1.1 - León XIII : lotissements clandestins à Soacha,
commune de la périphérie métropolitaine de Bogota**



© Maria Cristina Hoyos

1. Quartier Los Olivos III. Les lotissements clandestins occupent des zones inondables au bord de la Lagune du Potrero Grande.



© Maria Cristina Hoyos

2. Los Olivos I. Le quartier se consolide rapidement: une fois le 2^{ème} niveau achevé, les habitants améliorent leurs revenus grâce à la mise en location du rez-de chaussée.

services publics : la "solidarité populaire" n'est pas forcément si spontanée que l'on veut bien le dire. Dans un tout autre registre, un lotisseur clandestin peut jouer également un rôle important dans l'organisation d'un quartier illégal, lorsque la résistance et la pression collective des habitants sous sa direction est une condition nécessaire à la réalisation du lotissement. Comme le souligne Jaramillo¹, la complexification croissante du processus de production illégale de logement rend de plus en plus important le rôle de ces deux catégories d'agents intermédiaires.

Les quartiers du secteur León XIII se consolident et se densifient très rapidement. La densité nette des quartiers en cours d'urbanisation au début des années 1980 est passée de 200 habitants par hectare à 485, en seulement 3 années² ; et, en une seule année, le nombre de logements a augmenté de 21% dans les îlots de León XIII recensés en octobre 1993 et 1994. Le rythme de production et de transformation de l'espace bâti a un impact direct sur le système de peuplement et la composition démographique de ces quartiers, que mettent clairement en évidence les enquêtes sur la mobilité spatiale réalisées en 1993. En dehors d'une composante, très minoritaire, de chefs de ménage nés à Bogota, la grande majorité (91%) des familles vivant dans ces quartiers populaires de Soacha ont à leur tête des migrants nés en dehors de Bogota et de la périphérie métropolitaine. La proportion de migrants est bien moindre si l'on considère l'ensemble de la population, dont 61% n'est pas née dans l'aire métropolitaine. La moitié (52%) des adultes migrants sont arrivés directement depuis leur lieu de naissance à Bogota ou une commune de la périphérie métropolitaine. La majorité des familles ont à leur tête des migrants qui ne se sont pas installés directement dans les quartiers de León XIII ; ils sont d'abord passés par une phase dans le secteur locatif au sein du District le plus souvent, parfois aussi dans d'autres secteurs de Soacha. Ainsi, alors que le quartier le plus ancien du secteur a été créé en 1979 et que la majorité des autres ont moins de 10 ans d'existence, la moitié des migrants sont arrivés dans l'aire métropolitaine de Bogota avant 1979 et avaient déjà une longue expérience de la capitale lorsqu'ils se sont installés à Soacha. Plus de la moitié (55%) des adultes non natifs de Soacha n'ont pas encore résidé 5 années à Soacha.

Avant d'acquérir un logement dans ces quartier illégaux, les familles ont suivi un itinéraire marqué par de multiples déménagements dans le secteur locatif. En effet, les occupations illégales de terres ne sont généralement pas le fait de migrants récents, qui suivraient une trajectoire linéaire d'insertion allant de l'habitat précaire illégal au secteur locatif, puis éventuellement à la propriété dans des quartiers consolidés. Les modalités de réalisation de ces occupations de terres supposent l'existence d'un réseau de relations permettant d'avoir accès à l'information, condition difficilement accessible au migrant récemment arrivé. Dans cette trajectoire résidentielle allant de la location à l'occupation illégale, le processus de consolidation des quartiers illégaux constitue une donnée essentielle : il se traduit, nous l'avons vu, par une offre importante de logements en location. C'est pourquoi, suivant le processus d'expansion de la capitale, la proportion des migrants s'installant en premier lieu dans les quartiers centraux de la capitale devient minoritaire, au regard de ceux s'installant directement dans les arrondissements périphériques du District de Bogota, ou dans les communes de la périphérie. La moitié des migrants résidant dans le secteur León XIII en 1993, arrivés dans la capitale au cours des cinq années précédentes se sont installés directement à Soacha. La caractérisation géographique des trajectoires résidentielles des migrants au sein de Bogota et son aire métropolitaine montre que l'itinéraire du migrant locataire ne se limite pas aux pièces louées

¹ Cf. p. 42 : JARAMILLO S., 1992. *La vivienda en Bogotá*. Bogota, Universidad de los Andes, Documento CEDE 087, 81 p.

² Cf. p. 17 : MUNICIPIO DE SOACHA, 1992. *Plan de desarrollo municipal Soacha Siglo XXI. Vol. III : Aspectos urbanísticos*. Bogota, 87 p.

dans les grandes maisons du centre ville abandonnées par les classes aisées. A l'heure actuelle, le cas le plus fréquent est la location dans les quartiers populaires périphériques, et la mobilité est plus intense dans le secteur locatif de la périphérie que dans celui du centre de Bogota : dans le secteur León XIII, la population des locataires connaît une mobilité extrême, 12% des adultes ayant occupé au moins 3 logements différents au cours de l'année précédent notre enquête; et la durée moyenne dans le logement occupé au moment de l'enquête n'est que de 1 année pour les locataires, contre 7 pour les propriétaires résidant dans le même secteur.

Ainsi, après une phase initiale de peuplement par des familles de Bogota, nées dans la capitale ou migrantes de longue date, qui solutionnèrent leur besoin de logement par des occupations illégales à Soacha, ces quartiers se trouvent maintenant au début d'une phase de maturation démographique. Les quartiers les plus consolidés de León XIII, commencent à accueillir dans les logements en location des migrants arrivant directement depuis l'extérieur de l'aire métropolitaine; de jeunes couples pauvres de Bogota peuvent aussi y satisfaire leur besoin de logement. Soacha commence à jouer un rôle de réception de la migration vers la capitale, comme tout autre quartier populaire des arrondissements périphériques de Bogota. L'épuisement des possibilités de logement en location au sein du District, conjuguée à l'apparition d'une offre, certes encore limitée, dans les parties consolidées des municipalités périphériques, aboutit à des trajectoires résidentielles plus concentrées en termes spatial comme temporel : passage plus rapide de la location à l'auto-construction, au sein d'un même espace périphérique. La proximité des zones de location et d'invasion contribue à raccourcir l'itinéraire locatif, autrefois souvent articulé autour de deux moments : un moment dans le centre de Bogota, suivi d'un autre en périphérie, le temps de construire sa propre maison sur un terrain acquis dans une urbanisation clandestine voisine. Le processus de consolidation des quartiers illégaux constitue la donnée centrale de cette évolution, déjà mise en évidence à Mexico (Coulomb, 1988, cité par Tomas, 1994)¹ : il aboutit à une concentration sensible des trajectoires résidentielles, la location et l'auto-construction se réalisant au sein d'un même espace périphérique.

La concentration des lieux de résidence antérieurs des habitants de León XIII dans la partie sud-ouest des quartiers de Bogota ayant une offre de locations bon marché confirme l'existence d'espaces de mobilité intra-urbaine. Pour les migrants (non natifs de Bogota et sa périphérie métropolitaine), le premier logement dans la capitale est fortement déterminé par la condition sociale et les réseaux d'entraide sur lequel s'appuie le migrant : il se révèle décisif pour la suite de la trajectoire résidentielle des migrants dans Bogota. Tout comme le lieu de domicile des parents pour les natifs de Bogota, c'est à partir de ce premier logement que se définit, dans une large mesure, un espace de mobilité résidentielle du migrant à Bogota, au sein de l'espace qui lui est accessible sur le plan économique dans une ville où la ségrégation sociale est particulièrement marquée. C'est dans ce cadre spatial largement défini par les réseaux de relation que s'effectuent les multiples changements de logement en location, provoqués autant par des problèmes économiques, que par les tensions dans les relations entre voisins dans des maisons où l'entassement est de règle, ou par l'instabilité familiale. C'est aussi dans ce cadre que se réalise l'objectif vers lequel tendent ces trajectoires résidentielles : devenir propriétaire de son logement. Représentant la sécurité, la stabilité, et la fin de tous les problèmes responsables des perpétuels déplacements entre pièces louées, le logement en propriété est porteur de l'ensemble

¹ COULOMB R., 1988. Logement locatif et dynamique de l'habitat dans la ville de Mexico. *Revue de Géographie de Lyon*, 1988, n°1.

TOMAS F., 1994. L'habitat populaire irrégulier dans les périphéries urbaines. Paris, La Documentation française, *Problèmes d'Amérique Latine n°14, La ville et l'Amérique Latine*, pp. 249-267.

des projets des pauvres, et justifie tous les sacrifices : "*Tener casa no es riqueza, pero no tenerla es mayor pobreza*" (Torres, 1993 : 26, cité par Hoyos, 1996 : 74)¹.

Pour des populations aux ressources limitées dont l'espace relationnel est centré sur le sud-ouest de la capitale, le territoire de Soacha constitue une alternative de plus en plus souvent choisie pour la réalisation de ce rêve. Ce sont les opportunités de logement dans ce secteur de la capitale, et non l'offre d'emploi local ou la proximité du lieu de travail qui constitue le fondement de leur installation dans cette commune. La capacité de choix résidentiel est bien évidemment extrêmement réduite pour des ménages aux revenus modestes et précaires; et il leur est impossible de faire dépendre le lieu de résidence d'un emploi à la localisation très changeante. Pour eux, "la ville comme marché du travail est accessible, indépendamment du lieu de résidence" (Cuervo, 1992)². Correspondant à des logiques et perceptions de la ville bien distinctes, le caractère très circonscrit de l'espace résidentiel et social s'oppose à la dispersion de l'espace de travail des habitants de ce secteur de Soacha.

Sur le plan démographique, les quartiers de lotissements clandestins localisés sur le territoire de Soacha se comportent exactement comme les quartiers de même type situés dans l'arrondissement limitrophe, Bosa, au sein du territoire du District de Bogota. Leurs seules spécificités sont celles liées à leur localisation au sud de la capitale : Soacha fait partie de l'espace de mobilité résidentielle de la population pauvre de Bogota. Les quartiers consolidés de León XIII reçoivent directement une part de la migration vers la capitale et font partie des solutions résidentielles des groupes défavorisés de la population résidant déjà à Bogota. La croissance accélérée de cette commune n'est que la manifestation de l'étalement des banlieues pauvres d'une capitale recevant encore un flux important de migrants. Le processus de consolidation des quartiers, qui s'accompagne d'une diversification dans l'offre de logement (augmentation des logements en location et en vente) va de pair avec une diversification de la population qui s'y installe : la composition par sexe et âge de la population du secteur León XIII ne présente aucunement les déséquilibres que l'on rencontre dans les quartiers moins consolidés de Bogota tels que ceux des Altos de Cazuca (Section 2.2.4) : les structures démographiques du secteur León XIII sont nettement plus régulières, et la proportion d'unités familiales de grande taille plus importante. De même, dans ces quartiers populaires où les trois-quarts de la population active masculine sont ouvriers et un cinquième sont à la tête de petites entreprises, l'insertion professionnelle des femmes présente des caractéristiques directement liées au processus de consolidation du quartier et au développement de petites entreprises à domicile : 42% des femmes sont actives et plus d'un tiers de celles-ci (38%) sont établies à leur compte.

Mais, si la limite du District n'arrête d'aucune manière l'étalement de Bogota, elle a en revanche des conséquences importantes tant pour les familles vivant à Soacha que pour la gestion urbaine. En effet, une commune périphérique comme Soacha, contrainte à recevoir les populations les plus pauvres de la capitale et ne pouvant satisfaire leur besoin de logement que dans ces conditions, doit faire face au développement de quartiers d'expansion de la capitale avec des coûts d'équipement très élevés du fait d'une topographie particulièrement difficile. De

¹ "Avoir une maison n'est pas la richesse, mais ne pas en avoir est une plus grande pauvreté".

TORRES A., 1993. *La ciudad en la sombra. Barrios y luchas populares en Bogotá*. Bogota, CINEP, 222 p.

HOYOS M.C., 1996. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 5. Metodología y resultados de la encuesta cualitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 159 p.

² CUERVO L.M., 1992. *Génesis histórica y constitución de Bogotá como ciudad moderna*. Bogota, rapport multigr., 134 p.

plus, la situation antérieure de tolérance à l'extension progressive des périmètres de desserte des entreprises de Bogota au delà même des limites du District se trouve remise en cause par l'accord 06 de 1990 régissant le développement de Bogota. Pour obtenir des entreprises de services de Bogota le raccordement aux réseaux d'eau potable et d'égout, les municipalités doivent maintenant financer les coûts de l'infrastructure nécessaire à l'extension du réseau; aucun mécanisme de redistribution des ressources financières entre les collectivités locales n'étant prévu, les municipalités les plus pauvres se trouvent exclues de certains services publics. Ce nouveau contexte légal compromet donc le processus traditionnel qui permettait aux familles pauvres de Bogota, au prix d'une grande solidarité au niveau du quartier et de sacrifices personnels lourds et prolongés, d'accéder à la terre et à un logement qui acquerrait progressivement tous les attributs d'un logement produit par le secteur formel de la construction. En l'absence de reconnaissance légale des réalités actuelles de la dynamique de Bogota, qui intègre un nombre croissant de communes contraintes à jouer des rôles spécifiques dans le système métropolitain, demeure exclu de la capitale un nombre grandissant de citoyens appartenant à la frange la plus pauvre. Pourtant, de fait ils vivent dans un quartier de Bogota. En franchissant les limites administratives du District, la logique de ségrégation résidentielle se révèle encore plus lourde de conséquences pour les populations.

• Les lotissements clandestins de Mayur Vihar dans l'est de Delhi¹

La zone de Mayur Vihar s'étale à l'est de Delhi, au delà de la rivière Yamuna, et présente une juxtaposition de divers modes d'urbanisation caractéristiques du développement des périphéries de la capitale. Les anciens noyaux villageois se trouvent maintenant enclavés dans des quartiers d'habitation qui se sont progressivement développés à partir des années 70-75 : lotissements clandestins, invasions illégales de terrain menant à la formation de bidonvilles, immeubles d'appartements construits par la *Delhi Development Authority*, lotissements pour reloger les habitants déplacés des bidonvilles rasés dans les quartiers plus centraux, et, à partir de 1985, immeubles d'habitation collective construits par des sociétés coopératives. Il en résulte également une grande diversité d'habitants en termes socio-économiques et de niveaux de revenus.

Les lotissements clandestins ont été les premiers à émerger dans les alentours des villages selon les modalités communes à ce type d'urbanisme informel. Essentiellement, il s'agissait à l'origine de terres agricoles, non urbanisables, achetées par des promoteurs peu scrupuleux aux fermiers, et revendus à des particuliers après une division en parcelles, souvent avec des schémas de paiement étalés attractifs, mais sans offrir de véritables infrastructures. Ces lotissements étant développés hors de tout règlement d'urbanisme, ils ne sont pas reconnus par les autorités administratives de Delhi et ne peuvent donc pas bénéficier des infrastructures et services municipaux (goudronnage des rues, système d'égout, adduction au réseau d'eau

¹ Les analyses présentées dans cette section reposent sur les sources d'information suivantes :

- l'enquête démographique ORSTOM-IEG sur les mobilités spatiales ;
- le recueil d'information sur le contexte des quartiers enquêtés, effectué par M. Sidhu et présenté pour Mayur Vihar dans le chapitre 3 du rapport : SIDHU M., 1995. Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi. Working Paper N° 2: *Residential profile of the studied areas*. ORSTOM-IEG, New Delhi, 143 p. ;
- et sur les interviews approfondis conduits par M. Sidhu sur le thème des facteurs environnementaux dans les choix résidentiels - voir : SIDHU M., 1996. Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi. Working paper N° 5 : *In-depth interviews on environmental factors and residential practices* (Volume I : Urban villages, Unauthorised colonies, Regularised colonies). ORSTOM-IEG, New Delhi, 108 p.

potable, nettoyage des rues et enlèvement des ordures) (Planche 2.1.2, photo 1). C'est donc aux habitants de s'organiser eux-mêmes et d'installer des pompes à eaux, fosses sceptiques, caniveaux, etc. (Planche 2.1.2, photo 2). Des comités de résidents se sont formés, avec des responsables élus, regroupés au sein d'une association qui représente et défend les demandes communes des résidents des différents lotissements clandestins auprès du gouvernement et des ministères concernés. La plupart des lotissements de Mayur Vihar ont ainsi réussi à faire électrifier leurs habitations et dans certaines sections leurs rues ; dans les îlots qui n'ont pu avoir accès au raccordement au réseau électrique, des branchements illégaux sur les pylônes voisins ont été installés (comme à Shashi Garden). Par leurs efforts concertés, les habitants essayent d'avoir accès à davantage de services urbains, l'objectif ultime étant d'obtenir le statut de lotissement légal à travers des pressions auprès du gouvernement. Grâce à des appuis politiques, et dans le cadre des procédures générales de régularisation mise en oeuvre par l'Administration de Delhi (DDA), certains des lotissements clandestins de Mayur Vihar, ou certaines sections de lotissement, ont été reconnus et régularisés a posteriori par les pouvoirs publics (parmi les ménages de l'échantillon pour ce type d'habitat, 21% habitent dans un lotissement ou partie de lotissement régularisé). Généralement plus récentes que les sections régularisées, les sections toujours illégales sont en processus continu d'urbanisation.

Ces lotissements clandestins ont attiré initialement des classes de bas à moyens revenus, des populations prêtes à se contenter d'un minimum de services de base pour pouvoir construire leur maison, ou avoir accès à une location bon marché. Les caractéristiques du parc de logements enquêtés en 1995 pour cette strate dans la zone de Mayur Vihar sont aussi révélatrices du manque de confort, ou même de la précarité, de nombreuses habitations, plus accentués que dans le secteur León XIII de Bogota :

- 18% des habitations construites ne sont pas complètement consolidées,
- 66% des ménages n'ont pour vivre qu'une seule pièce habitable¹,
- 57% n'ont pas de pièce séparée pour leur cuisine,
- 36% n'ont pas de salle de bain (ni privée, ni collective dans l'immeuble),
- 19% n'ont ni toilettes privées, ni accès à des toilettes communes dans l'immeuble,
- 13% n'ont pas accès à l'eau potable dans leur logement ou immeuble,
- et si seulement 3% n'ont pas d'électricité, c'est par recours - si nécessaire - à des branchements illégaux.

Pour les ménages qui ont acheté une parcelle dans un lotissement clandestin (58% des ménages de l'échantillon de Mayur Vihar dans ce type d'habitat sont propriétaires), la première raison de ce choix tient au coût du terrain bien moindre que dans les quartiers légaux. En outre les nouveaux acquéreurs sont optimistes quant à la régularisation future de leur lotissement par le gouvernement, comme cela c'est produit dans de nombreux autres lotissements initialement illégaux. L'investissement foncier dans un lotissement clandestin apparaît donc économiquement raisonnable et sûr à long terme. Souvent, les propriétaires rentabilisent leur investissement immobilier en louant une ou plusieurs pièces de leur maison, contribuant ainsi à la densification de l'habitat.

¹ Ce chiffre mérite d'être rapproché de la proportion de ménages du secteur León XIII habitant dans des logements ne comptant qu'une seule pièce (36%), alors que la taille moyenne du ménage est sensiblement plus basse à León XIII (4,2 personnes) que dans les lotissements clandestins de Mayur Vihar (4,5). Cette situation renvoie à une observation plus générale qui sera développée dans la section 2.3, concernant les questions de densités dans les deux métropoles.

Planche 2.1.2. New Ashok Nagar : lotissement clandestin dans l'est de Delhi, dans la zone de Mayur Vihar



1. Le quartier n'ayant pas accès aux services municipaux, les rues ne sont pas entretenues, et les habitants ont recours à des pompes manuelles pour leur approvisionnement en eau (arrière plan, à gauche).

© Surendra Rajan



2. Au premier plan : pompe à eau manuelle.
Au centre : maison à un seul niveau, mais qui pourra éventuellement être agrandie par l'ajout d'un ou deux autres étages
A l'arrière plan : maison avec deux étages.

© Surendra Rajan

Quant aux locataires, ils représentent exactement la même proportion des ménages que dans le secteur León XIII de Bogota (37%, contre 20% dans l'ensemble de la zone de Mayur Vihar), mais il semble que le logement en location dans les lotissements clandestins de cette zone ne joue pas le même rôle que celui mis en évidence dans les quartiers du même type situés en périphérie de Bogota. L'existence d'un secteur locatif non saturé, et surtout le bas niveau des loyers dans les lotissements clandestins des périphéries de Delhi constituent le premier facteur d'attraction pour une telle localisation résidentielle. Ainsi, les sociétés coopératives d'habitation, dont les immeubles d'habitation collective jouxtent les lotissements clandestins, et dont près de la moitié des appartements sont offerts en location (proportion maximum enregistrée parmi les différentes strates d'habitat de l'ensemble de la zone), s'adressent à des groupes aux revenus nettement plus élevés. Nombre de locataires dans les lotissement clandestins se considèrent cependant en transit, et espèrent pouvoir s'installer ultérieurement dans des quartiers de meilleur standing, ou de préférence pouvoir acheter une parcelle pour y construire leur propre logement, quand ils auront prospéré économiquement. Ainsi, comme l'ont montré les entretiens approfondis, certains habitants se plaignent de l'environnement dégradé dans leur lotissement (en particulier de l'entassement des ordures ménagères non enlevées et de la prolifération des mouches et moustiques en été) et aspirent à déménager dans de "meilleures" localités, à l'environnement plus propre. Si cette trajectoire reste possible au sein du secteur locatif, le passage à la propriété de ces ménages à bas revenus ne pourra toutefois le plus souvent se résoudre que par l'achat d'une parcelle dans un autre lotissement clandestin où des terrains sont disponibles, donc souvent encore plus excentré, et où ils pourront bâtir progressivement leur propre maison, au rythme de leur épargne ... mais en étant contraints à nouveau de compromettre leurs attentes sur la qualité des infrastructures et de l'environnement.

L'accès à la propriété et l'accès à des conditions de logement meilleur marché constituent logiquement les deux premières raisons citées le plus fréquemment pour expliquer le dernier changement de résidence au sein de l'agglomération urbaine de Delhi et le choix de la localisation actuelle : respectivement 55% et 24% des personnes concernées dans l'échantillon (c'est à dire résidents en provenance d'un autre logement dans Delhi, en excluant les membres dépendants du ménage qui ont seulement suivi le mouvement familial - essentiellement les enfants).

L'enquête statistique de 1995 sur les mobilités spatiales permet d'apprécier la dynamique de peuplement de ces lotissements clandestins : 53% de l'ensemble des résidents de l'échantillon sont des migrants (contre 43% pour l'ensemble de la zone Mayur Vihar), 16% ont toujours habité à Delhi mais sont venus d'un autre logement, et les 31% restant ont toujours vécu dans le même logement (correspondant aux enfants de ceux qui se sont installés au cours des 25 dernières années). Parmi les migrants, 44% sont arrivés directement d'une ville ou village extérieur à la capitale, et 56% ont séjourné auparavant dans une autre (ou d'autres) localité(s) au sein de l'agglomération urbaine de Delhi. Malgré une offre de logements en location assez importante (voir ci-dessus), les lotissements clandestins de Mayur Vihar apparaissent donc davantage comme des lieux de relocalisation au sein du territoire de la capitale, dans des stratégies d'accès à la propriété et/ou de recherche de logement bon marché, que comme des lieux de premier accueil pour des migrants. Toutefois, au sein de la vaste zone de Mayur Vihar, si l'on considère la dynamique de peuplement de l'ensemble (y compris les natifs), les lotissements clandestins constituent le type d'habitat qui a accueilli la plus forte proportion de migrants en provenance directe de l'extérieur de Delhi (24% des résidents), après les bidonvilles sur des terrains envahis (28%) et pratiquement au même titre que les villages urbanisés (23%) - le pourcentage minimum étant enregistré dans les immeubles collectifs des sociétés coopératives de logement (7%).

S'agissant du type de mobilité résidentielle liée à l'urbanisation pirate et à la transformation de ces lotissements, les observations et premières analyses effectuées suggèrent une hypothèse à approfondir. Dans la première étape de leur développement, ces quartiers attirent des populations à bas revenus en quête de terrain à bâtir et de logement à faible coût. La mauvaise qualité de l'environnement et des infrastructures provoque ensuite des départs parmi les ménages qui ont pu améliorer leur condition économique, et recherchent de meilleures conditions d'habitat, en particulier parmi les locataires. Lorsque le lotissement est régularisé par les autorités, le statut légal et l'amélioration du cadre de vie suivant l'accès aux services municipaux entraînent l'augmentation du coût du foncier et des loyers, ce qui pourrait également provoquer le départ des locataires aux revenus les plus faibles vers d'autres lotissements clandestins à leur portée financière, et l'installation d'habitants aux revenus plus élevés.

La perspective de régularisation des lotissements illégaux et la spéculation foncière inévitable dans un contexte général d'offre insuffisante de logements par le secteur public peut également provoquer un autre type de mobilité résidentielle forcée dont sont victimes les premiers résidents installés dans ces lotissements, économiquement vulnérables et sans pouvoir sur la scène politico-administrative. Dans la zone de Mayur Vihar, ce cas peut être illustré avec l'exemple du lotissement d'Ashok Nagar, situé à la frontière sud-est du Territoire de Delhi¹ (Planche 2.1.2). L'émergence de ce lotissement remonte au début des années 70, les premiers acquéreurs appartenant à des groupes aux revenus relativement faibles qui y construisirent leur maison. L'inflation des prix des terrains à Delhi et la localisation avantageuse de ce lotissement situé en bordure de la nouvelle ville industrielle de Noida, et près de l'axe routier principal conduisant au centre de Delhi en une dizaine de kilomètres, attirèrent la convoitise de promoteurs et agents immobilier sans scrupules. Ces derniers eurent en effet recours à des hommes de main pour menacer les habitants, détruire leurs pompes à eau, allant jusqu'à exercer des attaques physiques. L'organisation des résidents en association s'avéra impuissante face au pouvoir économique des promoteurs, renforcé par l'appui des leaders locaux, leurs connections politiques et les connivences avec la police et certains bureaucrates corrompus. C'est ainsi qu'environ 500 familles ont dû progressivement abandonner leur propriété au cours des 15 dernières années, et déménager vers d'autres quartiers de la ville, en location, en perdant également pour beaucoup d'entre elles l'espoir de pouvoir acquérir à nouveau un autre logement. Malgré les diverses protestations et manifestations de l'association des résidents, et les nombreux cas de spoliation de propriété portés en justice, la plupart d'entre eux n'ont encore reçu aucune compensation pour leur perte. Certaines sections du lotissement initial, après avoir été ainsi "débarrassées" de leurs occupants, ont été revendues à une société coopérative de logement pour des catégories de résidents beaucoup plus aisées, et bénéficiant d'entrées directes dans l'appareil politico-administratif. Selon l'article cité, les faits réunis suggèrent de nombreuses irrégularités dans la procédure d'acquisition des terrains pour la société coopérative, y compris au niveau de l'Administration de Delhi (DDA). Cet exemple illustre l'enjeu que représente le foncier dans une capitale comme Delhi, et le rôle des mafias qui y sont liées.

*

¹ Les informations sur cet exemple sont tirées de l'article suivant : MUKUL, 1996. Building from above, displacing from below. Land development. in: Delhi, *Economic and Political Weekly*, Vol. 31, N° 5 (February 3), pp. 259-261.

Comme le note Diahou (1993)¹, "l'habitat précaire non planifié" fait l'objet depuis le milieu des années soixante-dix d'une "attention inattendue de la part du capitalisme mondial dans ses interventions en faveur des villes du tiers monde. La Banque Mondiale en appelle à son intégration dans le système urbain, avec la participation de populations concernées". L'observation des processus en cours à Bogota comme à Delhi montre l'importance des "agents intermédiaires", pour reprendre la formule de Jaramillo (1992 : 42)², sous la forme d'organisations populaires de logement ou de lotisseurs clandestins. Le discours fondé sur le mythe du caractère spontané des occupations illégales de terres ne saurait continuer à occulter cette situation de fait qui appelle des solutions spécifiques suivant le type d'acteurs en action dans les différents quartiers d'habitat populaire illégaux. L'existence d'une véritable "petite promotion immobilière informelle" (Rochefort, 1988 : 1051)³ est une réalité avec laquelle il faut compter : la spéculation foncière existe bel et bien dans des quartiers tels que ceux qui viennent d'être analysés. Le clientélisme, la corruption politique et administrative de règle dans les secteurs où prolifèrent les lotissements clandestins sont des données qui imposent bien évidemment des mesures particulières.

2.2.2. La déconcentration des classes aisées en périphérie métropolitaine : la ville à la campagne

La recommandation célèbre d'Alphonse Allais, "*mettre les villes à la campagne*", paraît avoir trouvé de nombreux adeptes dans les deux métropoles : des mouvements spontanés reposant exclusivement sur l'initiative privée à Bogota, et de vastes complexes résidentiels mis en oeuvre dans le cadre d'un plan de développement du gouvernement en association avec des promoteurs privés à Delhi, ont donné l'occasion à de nombreuses familles aisées de se fixer dans les campagnes alentours. Comme dans les métropoles des pays industrialisés affectées par le manque d'espace, les encombrements et la pollution, se manifestent dans les familles aisées de Bogota et de Delhi la quête d'une meilleure qualité de vie en banlieue, au prix d'une forte augmentation des distances quotidiennes. La commune de Chia, au nord de Bogota, et *DLF Qutab Enclave*, au sud de Delhi, serviront d'illustration à l'analyse du processus de rurbanisation⁴ autour des deux capitales et des pratiques résidentielles des "néoruraux".

¹ DIAHOU A.Y., 1993. Les politiques urbaines en Côte d'Ivoire et leurs impacts sur l'habitat non planifié précaire : l'exemple de l'agglomération d'Abidjan. Compte-rendu du Séminaire du 23 Juin 1994, ORSTOM, Centre de Petit Bassam. Abidjab, *Bulletin du GIDIS-CI*, n° 8, pp. 57-64.

² JARAMILLO S., 1992. op. cité.

³ ROCHEFORT M. (ed. scient.), 1988. *Le logement des pauvres dans les grandes villes du Tiers Monde*. Paris, PUF, Revue Tiers-Monde, Tome XXIX, n°116, 1279 p.

⁴ Par rurbanisation, nous entendons ici, suivant la définition du *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* de P. Merlin et F. Choay (1988, PUF, Paris) : "le processus d'urbanisation rampante de l'espace rural, d'imbrication des espaces ruraux et des zones urbanisées périphériques (...) elle s'organise autour des noyaux de l'habitat rural, sans créer un nouveau tissu continu". Elle doit être distinguée de la "surburbanisation qui est le développement continu de l'espace autour des villes" et de la "péri-urbanisation qui désigne l'urbanisation continue aux franges des agglomérations". Les auteurs notent aussi qu'en France "la rurbanisation s'est développée à partir du désir d'une partie des citadins, le plus souvent recrutés dans les classes moyennes, d'un cadre de vie rural." (pp. 596 - 597).

• Chia, une commune verte au nord de Bogota¹

La commune de Chia, limitrophe avec l'arrondissement de Usaquen au nord de Bogota (Carte 1.1.10) couvre une superficie de 75 kilomètres carrés; une trentaine de kilomètres d'autoroute séparent le chef-lieu de la commune du centre de Bogota. Selon le moment de la journée, ce trajet nécessite une durée très variable, d'une demi-heure si le trafic est extrêmement fluide, à une heure trente ou deux heures en cas d'encombres.

La croissance démographique de cette commune encore profondément rurale au début des années 1970 s'accélère alors brutalement : le chef-lieu passe de 9.726 habitants en 1973, à près de 25.000 en 1985, et atteint 50.000 habitants en 1993, soit un taux de croissance annuel de plus de 8% depuis le milieu des années 1970. Depuis deux décennies en effet, Chia voit affluer des populations abandonnant Bogota pour venir profiter à Chia d'une certaine qualité de vie. Peu à peu, la campagne comme le centre villageois voient diminuer la part de population native de la commune, qui passe de 43% à 36% entre les recensements de 1985 et 1993. Parmi les personnes habitant dans la commune en 1993, près du tiers (29%) y résidait depuis moins de cinq ans. Selon l'enquête réalisée en 1993 auprès de ménages de l'ensemble de la commune, il est clair que Chia n'est pas un lieu d'attraction d'une migration lointaine : on peut même affirmer que les migrants venus vivre à Bogota pratiquent plutôt moins le desserrement résidentiel vers les "banlieues vertes" que les natifs de la capitale. Le peuplement actuel de Chia s'explique pour moitié par l'arrivée d'habitants ayant quitté leur logement dans la capitale; si l'on inclut les 17% de migrants en provenance du reste de l'aire métropolitaine, ce sont donc les deux tiers des migrations vers Chia qui correspondent à des déplacements résidentiels intra-urbains. Les quartiers de Bogota que ces familles abandonnent pour venir vivre à Chia font tous partie de la partie nord de la capitale : avant de résider dans leur logement actuel à Chia, 41% vivaient auparavant dans l'arrondissement d'Usaquen, la même proportion résidait dans le péricentre nord (Chapinero) et 13% dans l'arrondissement de Suba.

Une partie de la population rurale, encore dense, poursuit ses activités agricoles traditionnelles, tournées vers l'horticulture et la production laitière, tandis qu'une autre partie de la population de la commune, de plus en plus nombreuse, s'emploie dans les exploitations de floriculture qui se multiplient à Chia depuis que l'expansion de cette culture s'est déplacée de son premier terrain de prédilection dans les communes de la *Sabana Occidental* (cf. Section 2.2.3) vers les communes de la *Sabana Norte* (voir Carte 1.1.12); en 1990, 137 hectares étaient déjà cultivés en fleurs dans la commune de Chia alors qu'en 1979 cette commune n'en comptait que 57 (CES, 1988; Asocolfiores, 1991)². Pour la population qui résidait dans la commune en 1990, le nombre d'emplois non agricoles était relativement réduit : selon le recensement économique de

¹ Les résultats présentés dans cette section reposent sur deux sources d'information :

- l'enquête démographique CEDE-ORSTOM sur la mobilité spatiale, dont les résultats ont fait l'objet du rapport : DUREAU F. et al, 1994. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 3. Resultados preliminares de la encuesta cuantitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 309 p.;

- des entretiens approfondis menés par M. C. Hoyos auprès de cadres résidant à Chia et travaillant hors de la commune, dont l'analyse est présentée dans : HOYOS M.C., 1996. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 5. Metodología y resultados de la encuesta cualitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 159 p.

² CES, 1988. *Hacia donde va la Sabana de Bogotá ? Modernización, conflicto, ambiente y sociedad*. Bogota, Universidad Nacional de Colombia, CES - SENA, 373 p.

ASOCOLFIORES, 1991. *Investigación sobre la dimensión ambiental del cultivo de flores en Colombia*. Bogota, Pontificia Universidad Javeriana, ESSERE Ltda.

1990, la commune ne comptait alors qu'un peu plus de 4.000 emplois hors fonction publique. Le décalage entre l'effectif de population résidente et l'offre d'emploi dans la commune de Chia a pour corollaire une pratique intense des navettes. Déjà aux débuts des années 1980, une proportion importante (33%) des habitants de Chia se rendaient quotidiennement à Bogota pour travailler. En 1993, 52% de la population résidant dans la commune de Chia et exerçant une activité hors de son domicile travaille en dehors de la commune de Chia : la moitié des navetteurs exerce leur activité à Bogota, l'autre moitié dans le reste de l'aire métropolitaine.

La structure de l'emploi par branches différencie sensiblement Chia des autres communes de la Sabana de Bogota : les services y sont particulièrement développés (49% des emplois en 1990), tandis que l'industrie, n'employant que 500 personnes, est notoirement absente. Cette situation reflète la spécialisation fonctionnelle du nord de Bogota qui ne cesse de se confirmer depuis le début des années 1990 : l'axe tertiaire centre-nord se prolonge au-delà de la limite du District, incluant sans conteste la commune de Chia. Depuis longtemps en effet, cette commune joue un rôle particulier au sein de l'aire métropolitaine : outre les résidences secondaires, ses nombreux restaurants de grillades et de desserts attirent toutes les fins de semaine de nombreux habitants de Bogota qui ont coutume de s'y rendre pour déjeuner en famille. La commune de Chia assure clairement une fonction de loisir pour la population de la capitale, et l'assure même maintenant de façon non seulement diurne mais aussi nocturne, les bars et discothèques s'étant multipliés dans la commune depuis la "*ley seca*" imposée par le Maire de Bogota sur le territoire du District¹. Tandis que s'affirme ce rôle traditionnel de Chia, une nouvelle activité s'y développe aussi à un rythme soutenu : l'éducation, avec l'installation de nombreux établissements d'éducation secondaire et supérieure au cours de ces dernières années.

Dans cette commune caractérisée par la variété des activités qui y sont exercés et la diversité des populations résidentes, l'ensemble du territoire communal est marqué par l'imbrication des usages des différents espaces, symptôme par excellence de la rurbanisation (cf. supra, Merlin et Choay, 1988). De fait, aucune partie de l'espace communal n'est maintenant épargnée par ce processus. Mais les pâturages - artificiels - d'un vert intense², les eucalyptus ondulant dans le vent et la lumière si particulière de la Sabana en fin de journée..... attirent toujours des citadins en mal de nature, même si cette dernière n'existe plus maintenant qu'à l'état de quelques vestiges qui résistent tant aux poussées expansionnistes des lotissements ceinturant l'ancien village de Chia et des serres de la floriculture, qu'au mitage de la campagne par les maisons des néoruraux et par les lieux dédiés aux plaisirs de la table et de la danse. Mosaïque de la rurbanisation, Chia héberge une population profondément duale : l'une vivant dans la commune, l'autre ne faisant qu'y résider.

D'un côté, les habitants "traditionnels" de la commune, natifs ou anciennement installés, qui vivent dans la commune : comme nous l'avons vu plus haut, ils travaillent le plus souvent sur place. Leurs conditions d'habitat sont très variables. Quelques uns d'entre eux ont reçu en

¹ Le Maire de Bogota, A. MOCKUS, a fait voter en 1995 un décret obligeant les bars et discothèques de Bogota à fermer à 1 heure du matin. Cette mesure ne s'applique qu'au District de Bogota, et non aux communes périphériques qui, en l'absence de reconnaissance administrative d'une aire métropolitaine, échappent totalement aux compétences du Maire de Bogota; en conséquence, les discothèques et les bars ouvrant toute la nuit en fin de semaine se sont multipliés en un temps record à Chia et dans les communes limitrophes.

² En 1990, les pâturages occupent 66% de la superficie de la commune de Chia, ce qui place cette commune parmi les plus "vertes" de la Sabana.

Source : CALVO H., BERNAL J., 1992. *El futuro de la Capital. Un estudio de prospectiva urbana. Articulación regional*. Bogota, Misión Bogotá Siglo XXI, 299 p.

Planche 2.2.1 - Chia, commune verte au nord de Bogota



© Maria Cristina Hoyos

1. *Conjunto cerrado* pour cadres dans la Vereda Samaria (commune de Chia).



© Maria Cristina Hoyos

2. Maisons individuelles dans la commune de Chia.

héritage une vieille maison du centre historique de Chia, près de la place centrale; le plus souvent, ils ont toujours vécu dans cette maison et n'envisagent pas de la quitter. D'autres anciens habitants de Chia, de condition plus modeste et qui résident dans les hameaux ou dans des fermes isolées sont confrontés à des conditions d'habitat mauvaises, aggravées par la taille souvent importante de leur famille. Ainsi, le nombre de personnes par pièce utilisée pour dormir atteint 2,9 personnes par pièce, alors que chez les ménages non natifs de la commune cet indicateur est de 1,7. Ne disposant pas de véhicule particulier, l'espace de mobilité quotidienne de cette population n'inclut que rarement des déplacements à Bogota.

D'un autre côté, le segment composant la population de Chia, et qui devient actuellement majoritaire, correspond à la population des lotissements construits récemment à Chia : la photo 1 de la Planche 2.2.1 fournit un exemple de ce type de *conjunto cerrado* construit en série autour du centre urbain de Chia. Les entretiens approfondis réalisés en 1994 auprès des cadres travaillant hors de la commune permet d'approfondir la compréhension des comportements de ces ménages ayant adopté une stratégie résidentielle similaire à celle de certains de leurs "homologues" de nombreuses métropoles des pays industrialisés : une certaine qualité de vie, au prix de longues navettes quotidiennes.

L'homogénéité de la population résidant dans les résidences construites récemment à Chia est particulièrement accusée. Seules quelques familles habitant dans un *conjunto cerrado* se singularisent : il s'agit de couples âgés venus chercher un lieu tranquille pour passer leur retraite. En dehors de ces quelques rares exceptions, la quasi totalité des habitants de *conjunto cerrado* s'alignent sur un même modèle. Ce sont le plus souvent des familles nucléaires composées des deux parents et de jeunes enfants (un ou deux, la baisse de la fécondité étant un fait acquis dans cette population), ayant une situation professionnelle stable et des revenus confortables, et ils sont propriétaires de leur maison. Souvent les deux parents travaillent, ce qui autorise un remboursement rapide des prêts généralement contractés pour acheter la maison à Chia. Cette situation permet à ces familles d'envisager l'installation à Chia comme non définitive : certaines familles fraîchement installées à Chia envisagent un éventuel retour sur Bogota quand leurs enfants seront adolescents, et que les revenus de la famille se seront améliorés.

Une autre caractéristique souvent partagée par ces habitants est qu'ils exercent des professions qui leur permettent de jouir d'une certaine souplesse au niveau des horaires, ou de travailler éventuellement chez eux. Beaucoup sont indépendants, ou exercent des fonctions commerciales. Tous ont une voiture, souvent deux : à Bogota comme dans les autres villes du monde, le processus de rurbanisation est directement lié au développement de la voiture individuelle (Ascher, 1995 : 27)¹. Motorisés et n'étant pas contraints de circuler aux heures de pointe, les conséquences de leur localisation en banlieue ne se traduit pas par des temps de transport démesurés : en moyenne, ils consacrent trois quarts d'heure pour se rendre à leur travail. Les temps de transport des habitants de Chia et ceux des mêmes catégories sociales résidant dans la zone d'enquête San Cristobal Norte, dans l'arrondissement d'Usaquen (voir Cartes 2.1 et 1.1.11) sont tout à fait équivalents. La raison en est simple. D'une part, qu'ils résident dans les *conjuntos cerrados* de Chia ou dans ceux de San Cristobal Norte, ces cadres exercent leur activité dans le même secteur de Bogota. Les trois quarts des résidents des lotissements de Chia travaillant à Bogota ont leur lieu de travail situé dans le péricentre nord, c'est-à-dire dans le secteur d'emploi de la capitale le plus septentrional (voir Carte 1.1.7); seuls 10% d'entre eux doivent se rendre jusqu'au centre de Bogota pour rejoindre leur lieu de travail. D'autre part, effectuer ces navettes depuis Chia plutôt que depuis San Cristobal Norte

¹ ASCHER F., 1995. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Ed. Odile Jacob, Paris, 347 p.

n'implique pas un allongement considérable des temps de transport quotidiens, car les problèmes d'encombrement ont principalement lieu dans la partie nord de Bogota, sur les axes traversant l'arrondissement d'Usaquen : c'est entre la Calle 170 et la Calle 100, portion de trajet que les habitants de Chia comme ceux de San Cristobal Norte doivent traverser pour rejoindre leur lieu de travail, que le trafic est le plus lent (Ardila, 1995)¹.

Au-delà des faits, la perception qu'ont les habitants des *conjuntos cerrados* de Chia des questions de temps de transport est riche d'enseignements. De façon systématique, les personnes interrogées comparent, comme nous venons de le faire, leur temps de transport actuel au temps qu'impliquerait un logement dans une localisation de Bogota relativement périphérique elle-aussi, correspondant aux quartiers de strates aisées de la zone d'enquête intitulée "*San Cristobal Norte*" (Carte 2.1), que nombre d'entre eux ont habité avant de s'installer à Chia. Dans ce cas, nous l'avons vu, la différence est négligeable. Mais, il est tout à fait symptomatique que les habitants de Chia ne fassent jamais la comparaison avec le temps de transport qu'impliquerait un logement dans le quartier Rosales ou Chapinero Alto, même lorsque leurs revenus leur permettraient de vivre dans les appartements qui sont construits en grand nombre dans ces quartiers : dans ce cas, comme le montre la section 2.2.5 consacrée à ces quartiers péricentraux et à la mobilité quotidienne de leurs habitants, les conclusions de la comparaison seraient bien différentes. Que celle-ci ne soit jamais faite est justement le reflet d'un choix fondamental fait par ces familles, en faveur d'un certain type d'habitat, la maison individuelle et son jardin : les seules zones de Bogota où existe une offre de ce type d'habitat pour classes aisées sont nécessairement dans des situations septentrionales qui impliquent déjà de longs temps de transport pour rejoindre les zones d'emploi de la capitale. Pour des familles aisées avec de jeunes enfants ayant décidé de vivre dans une maison d'un *conjunto cerrado*, l'option résidentielle qu'offre Chia présente donc une bonne alternative, au sens où elle ne se traduit pas par un allongement démesuré des temps de transport quotidien et que la commune compte maintenant un certain nombre de services, notamment : un grand centre commercial moderne, des garderies et des écoles de bon niveau. Les familles installées à Chia ne sont pas préoccupées par la question de la scolarité de leurs enfants quand ils atteindront le cycle secondaire : en effet, le nombre de collèges situés à l'extrémité nord de Bogota (à partir de la Calle 150) ou sur le territoire communal de Chia a considérablement augmenté, nous l'avons vu, au cours des dernières années. Le prix des terrains étant relativement élevé dans ce secteur, il s'agit de collèges privés ou d'universités de bonne réputation, où les familles des *conjuntos cerrados* de Chia n'hésitent pas à envoyer leurs enfants.

L'argument financier est parfois avancé pour expliquer le choix résidentiel de Chia, mais semble relativement secondaire par rapport aux considérations ayant trait à la qualité de vie. Parmi les arguments énoncés par les personnes ayant quitté un logement dans Bogota pour venir vivre à Chia, les termes de "qualité de vie", "tranquillité" reviennent systématiquement; à l'opposé, les expressions fuir "la grande ville", "la pollution", "le stress", "l'insécurité" constituent aussi un véritable leitmotiv. C'est la qualité de l'environnement qui sans aucune doute motive le transfert résidentiel de ces populations pour qui la ville est affublée de tous les qualificatifs négatifs. Il est

¹ D'après les mesures faites par Ardila en 1994, la vitesse moyenne sur l'autoroute du nord dans le sens nord-sud, entre 6h30 et 9h00 du matin, n'est que de 14 km/h. entre la Calle 170 et la Calle 100, le trafic s'accélérate ensuite sensiblement sur la portion entre la Calle 100 et le centre (33 km/h). Dans l'heure nécessaire en moyenne pour effectuer le trajet de la Calle 170 au centre de Bogota, c'est donc la portion traversant Usaquen qui est de loin la plus longue à parcourir : s'y entassent les voitures particulières (92% des véhicules) des habitants de Usaquen et Suba ne transportant souvent qu'un seul passager.

Source: ARDILA A., 1995. *Control de la congestión vehicular en Bogotá con herramientas microeconómicas*. Bogota, Universidad de los Andes, Facultad de Economía, 75 p.

d'ailleurs intéressant de constater que le péage autoroutier représente pour ces rurbains la limite entre deux mondes : à défaut d'une franche rupture entre Bogota et la campagne, l'urbanisation étant justement très diffuse le long de l'autoroute du nord qu'ils empruntent quotidiennement, les habitants font du péage autoroutier la borne entre l'enfer urbain et la campagne idyllique.

Quelle que soit la classe sociale, les logiques résidentielles des Bogotans sont généralement très marquées par les relations sociales et familiales, qui déterminent, au sein de l'espace bâti financièrement accessible à chaque groupe social, un espace de mobilité résidentielle relativement précis. Il semble que les nouveaux habitants de Chia échappent à cette règle et décident de déménager de leur propre initiative, indépendamment de leur réseau de relations : ils ont généralement décidé de s'installer dans cette commune alors qu'ils n'y avaient ni parent ni ami, ne connaissant cette partie de la Sabana qu'à travers la fréquentation des lieux de restauration ou de loisirs pendant les fins de semaine. Une des personnes interrogées fait un raccourci saisissant d'une situation partagée avec de nombreux autres personnes interrogées : *"Je suis venue à Chia manger des pains de farine de manioc un dimanche avec des amies, j'ai vu la maison et je suis restée, j'ai quitté Bogota"*. Une fois installés dans la commune, ces nouveaux habitants de Chia reçoivent fréquemment en fin de semaine la visite de leurs familles et amis résidant à Bogota. Par contre, l'absence de relations avec la commune perdure même après de longues années vécues à Chia. Pour de nombreux habitants qui continuent à exercer toutes leurs activités (professionnelles, sociales, commerciales, éducatives, etc.) à Bogota, leur usage de Chia se résume sans conteste à celui d'une ville dortoir : *"Nous n'avons pas de relation très directe avec la commune, rien, zéro. (...) Nous allons à Chia pour dormir et pour rien d'autre, nous vivons à Bogota et nous dormons à Chia. Pour nous, Chia est vraiment une ville dortoir, le marché nous le faisons à Carulla à Bogota, sur l'autoroute, pour le médecin, on va aussi à Bogota"*.

Enfin, une mention spéciale doit être faite à un dernier groupe de population résidant à Chia : les "écolos", selon la dénomination employée par M.C. Hoyos qui les décrit très justement comme des personnes qui *"se caractérisent par un grand attachement à la nature, à la vie saine mais avec certaines commodités, un peu "d'art et de fête" combiné avec la vie de village sans toutefois s'éloigner de trop de la ville - lieu de loisir et de travail -, grâce à une localisation proche des centres culturels expérimentaux qui existent à Chia"*¹. Cette population-là s'investit nettement plus dans la vie locale que les habitants des *conjuntos cerrados*. Leur installation se fait généralement dans une maison en location, qu'ils quittent ensuite, une fois construit leur propre maison. Leurs enfants fréquentent les collèges de la commune, et non pas les collèges secondaires prestigieux récemment installés à Chia. Tout à fait minoritaire en termes d'effectifs, son rôle est loin d'être négligeable : ce sont les pionniers du mouvement de desserrement résidentiel des habitants de Bogota. Pour eux, le "retour à la campagne" a démarré dans les années soixante-dix, bien avant la vague de peuplement actuel des nouveaux habitants des résidences construites autour du noyau villageois. L'ancienneté de leur présence à Chia, leur mode de vie ont activement contribué à "emmêler les frontières entre villes et campagnes" (selon l'expression de Le Gléau ²) dans les faits comme dans l'imaginaire de la population de Bogota.

¹ Cf. p. 140 : HOYOS M.C., 1996. Op. cité.

² Le GLEAU J.P., PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., 1996. Villes d'Europe : à chacun sa définition. *Economie et Statistique*, N°294-295, 1996 - 4/5, pp. 9-23.

• DLF Qutab Enclave, vaste complexe résidentiel au sud de Delhi¹

L'expansion spatiale de Delhi qui s'est manifestée par une urbanisation anarchique des périphéries, accompagnée de transactions illégales de terrains et de constructions non autorisées, a suscité l'intervention des planificateurs dans les Etats limitrophes du Territoire de la capitale, en particulier en Haryana, selon une stratégie différente de celle mise en oeuvre par l'Administration de Delhi. Ainsi, alors que dans les années 60 et 70 Delhi adoptait dans le domaine de l'aménagement et de la maîtrise des terrains urbanisables une politique de contrôle du foncier par le secteur public, le gouvernement de l'Haryana reconnaissait au secteur privé un rôle significatif. En 1975 est adopté le "*Haryana Development and Regulation of Urban Area Act*" qui offre la possibilité aux promoteurs privés de participer à l'acquisition, à l'aménagement et à la vente des terrains constructibles. En 1981, de vastes étendues de terrains agricoles autour de Gurgaon, une des six villes de l'aire métropolitaine, sont également placées sous contrôle d'un schéma directeur. C'est dans le cadre de ce plan d'aménagement régional que le complexe résidentiel DLF Qutab Enclave, et d'autres lotissements avoisinants du même type, ont été construits par des promoteurs privés dans les alentours de Gurgaon.

Situé à 23 kilomètres du centre de la capitale et couvrant une superficie de 1000 hectares, DLF Qutab Enclave est un des plus vastes complexes résidentiels aménagés par une même société immobilière privée dans la périphérie de Delhi. Son développement est un exemple de collaboration entre le secteur public, représenté par la *Haryana Urban Development Authority*, et le secteur privé, représenté par le promoteur *DLF Universal Ltd*. Il s'agit d'un des plus gros promoteurs et agents immobiliers opérant dans la région de Delhi, et connu pour ses aménagements de complexes résidentiels intégrés.

L'ambition des promoteurs de DLF Qutab Enclave était d'édifier une mini-cité de prestige équipée de toutes les infrastructures et intégrant des services urbains modernes, tout en proposant une alternative écologique. Les résidents potentiels peuvent y acquérir des parcelles viabilisées de tailles diverses pour y construire leur propre maison - souvent de véritables villas -, ou bien pour acheter des appartements clés en main dans des immeubles collectifs (Planche 2.2.2). Plusieurs centres commerciaux sont aménagés, ainsi qu'un centre de loisirs. Des sites pour la construction de cliniques et d'écoles sont également réservés dans le plan d'aménagement du quartier, et certains établissements fonctionnent déjà ; l'équipement actuel n'est cependant pas encore suffisant pour répondre aux besoins des résidents. La capacité maximum d'accueil prévue est de 60 000 unités d'habitations, dont 46 000 en maisons individuelles, l'ensemble pouvant ainsi abriter plus de 250 000 résidents. L'aménagement des terrains a commencé en 1982 (plus de 90 % des résidents enquêtés en avril 1995 étant arrivés à

¹ Les analyses présentées dans cette section reposent sur les sources d'information suivantes :

- l'enquête démographique ORSTOM-IEG sur les mobilités spatiales ;
- des entretiens avec les promoteurs de la société DLF Universal et un rapport d'étude de cette société : DLF UNIVERSAL LTD, 1993. *Environmental appraisal of new town. DLF Qutab Enclave, Haryana (A residential complex)*. Submitted to: Ministry of Environment and Forest, Govt. of India, by : DLF Universal Ltd, New Delhi, 75 p. ;
- le recueil d'information sur le contexte des quartiers enquêtés, effectué par M. Sidhu et présenté pour DLF Qutab Enclave dans le chapitre 6 du rapport : SIDHU (M.), 1995. "Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi. Working Paper N° 2: *Residential profile of the studied areas*". ORSTOM-IEG, New Delhi, 143 p. ;
- et sur les interviews approfondis conduits par M. Sidhu sur le thème des facteurs environnementaux dans les choix résidentiels - voir : SIDHU (M.), 1997. "Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi. Working Paper N° 5 : *In-depth interviews on environmental factors and residential practices (Vomune III: DLF Qutab Enclave, Gurgaon - A residential complex)*". ORSTOM-IEG, New Delhi, 132 p.

partir de 1990) mais au début de 1995 la majeure partie des parcelles était encore inoccupée ou en phase de construction, et on comptait seulement environ 3500 familles effectivement installées. Il semblerait donc que ce projet très ambitieux de développement d'un quartier de haut et moyen standing à l'extérieur de la capitale n'ait pas encore eu le succès escompté par ses promoteurs, en dépit d'une localisation stratégique au croisement de trois axes routiers importants.

Deux points importants sont à noter dans le processus d'urbanisation de DLF Qutab Enclave, également applicables aux autres complexes résidentiels avoisinants¹ :

- le secteur privé s'est montré capable d'offrir sur le marché des terrains viabilisés équipés des infrastructures de base beaucoup plus vite que le secteur public ;
- et si la construction des parcelles a ensuite été lente, une raison majeure tient au fait que les promoteurs privés n'ont pas été en mesure d'offrir des terrains à bâtir à un coût abordable pour les ménages à bas revenus, comme le stipule la loi d'aménagement des zones urbaines de l'Haryana. Tout projet d'aménagement est ainsi censé réserver 20 pour cent des parcelles à des prix subventionnés pour cette catégorie de ménages, et 25 autres pour cent des lots doivent être aménagés et vendus selon le principe de "ni perte - ni profit".

Dans les faits, et à travers leur campagne de promotion, ces complexes résidentiels s'adressent à une clientèle de moyens et hauts revenus. Des parcelles de petite taille sont effectivement mises en vente à destination des ménages aux revenus moins élevés, celles-ci sont toutefois souvent achetées ou rachetées par des ménages plus aisés, qui peuvent aussi acquérir plusieurs parcelles adjacentes afin de disposer d'une plus grande propriété et d'y construire une maison plus spacieuse. Ainsi, parmi l'échantillon de ménages enquêtés dans le complexe de DLF Qutab Enclave, 51% d'entre eux ont quatre pièces habitables ou plus à leur disposition, toutes les habitations sont équipées de cuisine, salle de bain et toilettes, quelques villas parmi les plus spacieuses comptant jusqu'à une dizaine de pièces ; à titre de comparaison, on peut rappeler ici que dans les lotissements clandestins étudiés dans l'est de Delhi, 66% des ménages vivaient dans une seule pièce, et souvent sans confort (voir supra).

Les arguments de vente privilégiés dans la campagne publicitaire des promoteurs de DLF Qutab Enclave insistent sur une meilleure qualité de vie, et en particulier un environnement de choix offrant plus d'espace, loin du bruit, de la foule et de la pollution de la capitale². Certains slogans et panneaux publicitaires visent à donner une image bucolique du nouveau quartier, tel ce coq chantant avec pour légende "*Raga du matin à DLF*"³. Les vrais coqs et leurs fermes sont toutefois bien gardés à l'écart des néoruraux et de leur résidence "campagnarde" : les villages préexistants à l'aménagement du quartier restent des enclaves non intégrées dans le plan de développement, certains ont même été séparés des lotissements par des murs d'enceinte construits par les promoteurs. Le plan d'occupation des sols réserve environ 10% de la superficie totale aux parcs et espaces verts ; jusqu'à présent cependant l'alternative écologique vantée sur les panneaux publicitaires se traduit sur place par de larges étendues de terrain aride, des parcs encore relativement rares en particulier dans les secteurs les plus récemment aménagés et une couverture d'arbres dans l'ensemble encore peu fournie du fait du caractère récent et inégalement développé des plantations (Planche 2.2.2, photo 1). En réponse à l'un des

¹ Voir : BILLAND C. J., 1990. *Delhi Case Study: Formal Serviced land Development*, USAID, New Delhi, Chap 8.

² Les slogans originaux en anglais auxquels nous nous référons ici sont les suivants : "*The most environment friendly township*", "*Modern Times*", "*Far from the madding crowd: Good bye Delhi. Hello DLF*".

³ "*Morning raga at DLF*" (le raga étant une mélodie codifiée dans la musique classique indienne).

Planche 2.2.2. DLF Qutab Enclave, au sud de Delhi



© Véronique Dupont

1. Maisons individuelles et parcelles encore vacantes, dans un environnement aride.
Au premier plan : immeuble d'habitation collective.
En arrière plan : d'autres quartiers résidentiels du même type.



© Surendra Rajan

2. Villas luxueuses

slogans initiaux des promoteurs : "*L'échappée belle. Partez pour une expérience entièrement nouvelle*"¹, un critique acerbe aurait pu ainsi parodier : "Pour un retour à la nature ... dos aux villages et sans verdure".

L'analyse des résultats de l'enquête statistique sur le dernier lieu de résidence antérieur des habitants actuels de DLF Qutab Enclave montre clairement que le peuplement de ce nouveau complexe résidentiel résulte majoritairement d'un mouvement de desserrement de la capitale. Ainsi 65% des résidents habitaient auparavant dans l'agglomération même de Delhi, seulement 9% dans la ville de Gurgaon ou ses villages et zone résidentielles avoisinantes (où le complexe de DLF Qutab Enclave est situé), et 26% proviennent de l'extérieur de l'aire métropolitaine². Parmi ces derniers, certains avaient déjà des attaches avec la capitale (autres membres de la famille y résidant, ancien lieu de travail), en particulier des fonctionnaires retraités qui étaient en poste dans d'autres Etats de l'Inde, et désireux de venir prendre leur retraite près de Delhi.

Comme le montrent les raisons citées par les habitants de DLF Qutab Enclave pour expliquer leur changement de logement au sein de l'aire métropolitaine, l'accession à la propriété constitue le motif principal : 69% le citent en première raison, et encore 6% en raison secondaire³. Pour ces nouveaux accédants à la propriété, ce choix résidentiel répond d'abord à des considérations financières, le coût des terrains à bâtir et des logements déjà construits y étant plus abordable que dans la capitale même affectée par une pénurie d'espace constructible. En particulier, malgré une forte inflation des prix du foncier et de l'immobilier à DLF Qutab Enclave, les prix y restent nettement inférieurs à ceux pratiqués dans le sud de Delhi, zone convoitée par les classes aisées en raison de son image sociale. L'image de marque et le statut attaché à ce nouveau complexe résidentiel en font donc une alternative attractive pour les classes moyennes et supérieures. Pour certains acquéreurs, l'achat d'une parcelle ou d'un appartement dans ce nouveau quartier n'est d'ailleurs qu'un investissement immobilier spéculatif. Les raisons financières peuvent également intervenir pour les locataires (20% des ménages enquêtés), dont certains ont trouvé dans ce quartier excentré des loyers d'environ un tiers de ce qu'ils payaient auparavant dans Delhi, et étaient donc prêts à accepter de longs déplacements pour aller travailler, à partir du moment où ils pouvaient réaliser une économie.

Les considérations environnementales, utilisées dans les campagnes publicitaires des promoteurs, ne sont certes pas absentes : ainsi la recherche d'un meilleur cadre de vie et de plus d'espace sont des raisons citées par 24% des résidents (le plus souvent en combinaison avec d'autres motifs) en particulier parmi ceux qui habitaient auparavant à Delhi même. Bien que cette nouvelle localisation entraîne de plus longues distances quotidiennes vers le lieu de travail, cet inconvénient est compensé par la perspective d'un lieu de résidence plus calme et moins pollué qu'en pleine ville. Pour ceux qui étaient déjà propriétaires d'une maison ou d'un appartement dans la capitale, ces avantages comparatifs constituent la raison principale de leur nouvelle acquisition. Certaines familles résidant à Delhi utilisent même leur villa dans ce nouveau quartier seulement (jusqu'à présent du moins) comme résidence secondaire de villégiature, pour les week-ends. Le facteur environnemental peut aussi occuper la première

¹ "*The great escape. Get away to a whole new experience*".

² Ces pourcentages excluent les cas de personnes ayant toujours vécu dans le logement enquêté, soit seulement 2,5% de l'ensemble de la population résidente (correspondant aux enfants nés depuis l'installation dans le logement).

³ Les proportions concernant les différentes raisons du dernier changement de logement se rapportent aux personnes qui habitaient auparavant dans un autre logement au sein de l'aire métropolitaine de Delhi, en excluant de ce calcul les membres dépendants du ménage ayant suivi le mouvement familial.

place pour les ménages aux revenus les plus élevés, qui ont les moyens financiers d'acheter dans le sud de Delhi, mais font un choix délibéré de s'installer à DLF Qutab Enclave, pour y bénéficier d'un meilleur cadre de vie et des équipements de confort. En outre, comme l'ont montré les entretiens approfondis, l'appréciation de l'environnement constitue un facteur de fixation des familles ayant quitté Delhi pour cette nouvelle localisation : en dépit des plaintes sur l'insuffisance des services dans le complexe résidentiel, elles n'envisagent en aucun cas de retourner vers des quartiers plus centraux - et plus congestionnés - de la capitale, contrairement au cas de certaines familles de Chia dans la périphérie de Bogota.

La condition indispensable pour avoir accès à une propriété immobilière sans coût exorbitant et à un meilleur environnement en s'installant à l'extérieur de la capitale, mais sans souffrir des inconvénients dus à cet éloignement, est de posséder son véhicule personnel, afin de rendre possible les trajets quotidiens vers des lieux de travail éloignés, pouvoir acheter en ville certains biens de consommation non disponibles dans le quartier et disposer d'un choix plus large, et pour continuer d'entretenir par des visites son réseau de socialisation. Le système de transport en commun desservant la zone de DLF Qutab Enclave est en effet encore mal développé : les autobus publics ne passent que sur la route nationale principale, et ne desservent pas les différents secteurs du complexe résidentiel, très vaste ; quant au système d'autobus privés affrétés par le promoteur DLF, il s'avère peu pratique, pas assez fréquent, et relativement cher pour des revenus moyens.

Or près de la moitié des habitants de DLF Qutab Enclave travaillent dans Delhi même (47% des actifs de l'échantillon), et la moitié des élèves et étudiants doivent également se déplacer à Delhi pour leurs études. Le temps moyen de transport pour se rendre au lieu de travail est de 36 minutes, avec une forte variabilité (écart type de 25 minutes)¹ ; pour un tiers des actifs travaillant hors de leur domicile le trajet quotidien s'élève à 45 minutes ou plus, et pour un quart à une heure ou plus. Il est intéressant de comparer ces chiffres aux temps moyens de transport enregistrés dans les autres quartiers périphériques couverts par l'enquête statistique sur les mobilités :

25 minutes ($\sigma=20$) dans la nouvelle ville industrielle de Noida dans la périphérie est ;

34 minutes ($\sigma=24$) à Mayur Vihar dans l'est de Delhi ;

31 minutes ($\sigma=24$) à Tigri, quartier populaire dans la périphérie sud ;

34 minutes ($\sigma=29$) dans la zone de Rohini, au nord-ouest de Delhi, et 41 minutes ($\sigma=30$) pour la seule strate des immeubles d'habitation collective construits dans cette zone par la DDA pour divers groupes de revenus.

De ce point de vue, les résidents de DLF Qutab Enclave n'apparaissent pas particulièrement handicapés par leur localisation, ce qui tient bien évidemment aussi aux moyens de transport utilisés. Ainsi 51% des personnes travaillant hors de leur domicile utilisent une voiture particulière, 20% leur moto ou scooter, 19% les autobus privés affrétés par DLF ou les compagnies les employant, et seulement 5% les autobus publics.... alors que pour les habitants des immeubles d'habitation collective de Rohini la distribution est pratiquement inversée, avec seulement 3% des actifs ayant recours à la voiture, et 50% aux autobus publics.

L'analyse des lieux de travail des résidents de DLF Qutab Enclave, qui contribue à l'explication des temps de transport observés, permet également de tempérer l'image de ce complexe résidentiel comme simple quartier satellite de la capitale, et de souligner la dynamique économique de certaines villes de l'aire métropolitaine comme Gurgaon. La moitié des actifs

¹ Le calcul des temps moyens de transport au lieu de travail et les distributions correspondantes excluent les personnes travaillant à leur domicile.

enquêtés ont en effet trouvé à s'employer dans la localité même ou la ville de Gurgaon qui comprend un domaine industriel important. Une société coopérative de logement regroupant des employés d'une des firmes automobiles de la zone industrielle a en particulier fait construire des immeubles d'habitation collective par le promoteur DLF dans le complexe résidentiel. Une proportion notable des actifs résidant à DLF Qutab Enclave travaille également à leur domicile (23% de l'ensemble des actifs de l'échantillon). Ceci reflète deux caractéristiques de ce quartier: la présence d'employés domestiques travaillant dans les familles riches et logés dans la même maison ; et la présence de professions libérales et indépendantes opérant à partir de chez eux, ce qui peut également correspondre de leur part à une stratégie de relocalisation de leur lieu de travail au lieu de résidence.

*

A Delhi comme à Bogota, en l'absence d'un réseau de transport public de masse efficace et rapide desservant la capitale et son aire métropolitaine, c'est indéniablement l'augmentation spectaculaire des moyens de transport individuels qui a rendu possible l'établissement de quartiers résidentiels de moyen et haut standing dans les franges rurales pour ceux qui peuvent supporter financièrement le coût de navettes quotidiennes sur de longues distances en voiture, ou bien qui compensent les coûts élevés de transport par un coût de logement moindre. Dans les deux métropoles étudiées, le desserrement résidentiel en périphérie éloignée n'est pas particulièrement pénalisant en termes de temps consacrés aux transports quotidiens; et il permet à des populations sensibles à la qualité de l'environnement de satisfaire leur quête d'une meilleure qualité de vie en y acquérant une maison. Des phénomènes similaires d'extension urbaine éloignée et discontinue, liée à la diffusion de l'usage de l'automobile et au développement de l'habitat individuel, ont été couramment observés dans des grandes métropoles de pays industrialisés¹.

Dans le contexte des deux capitales étudiées, de tels développements revêtent un caractère plus récent ; les transformations de la périphérie urbaine et des franges rurales y sont aussi plus rapides. L'ampleur des aménagements effectués dans la périphérie de Delhi peut d'ailleurs vite rendre caduc le terme de rurbanisation pour désigner le processus en cours à DLF Qutab Enclave. Au début de la construction des lotissements, la discontinuité de l'espace bâti entre la ville et ces quartiers résidentiels des franges rurales était certainement beaucoup plus marquée qu'aujourd'hui, et la campagne plus présente. L'extension et la densification des constructions altèrent le cadre paysager, contractent l'espace rural et enclavent les noyaux villageois, et dans les années à venir ces lotissements se transformeront progressivement en banlieue continue. Ces exemples illustrent bien la difficulté à "délimiter les espaces urbains et ruraux" et à "distinguer ce qui est banlieue continue et périurbain discontinu" dans un contexte de croissance urbaine rapide commun à de nombreuses métropoles des pays en développement².

¹ Voir par exemple :

ASCHER F., 1995. (op.cité).

BIEBER A., ORFEUIL J.P., 1993. La mobilité circulaire et sa régulation. Quelques comparaisons internationales. in: *Mobilités, Les Annales de la Recherche urbaine*, N° 59-60, Juin-Sept., Plan Urbain, METT, Paris, pp. 127-139.

HAUMONT A., 1993. La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective. in: *Mobilités, Les Annales de la Recherche urbaine*, N° 59-60, Juin-Sept., Plan Urbain, METT, Paris, pp. 109-118.

² STEINBERG J., 1993. Le périurbain: définition, délimitation et spécificité. in: *Métropolisation et périurbanisation*, Cahier du CREPIF, N° 42, Université de Paris Sorbonne, Paris, pp. 9-17.

La comparaison des situations observées à Bogota et à Delhi permet également de souligner comment des logiques résidentielles similaires peuvent se déployer dans les espaces périurbains, dans des contextes de production du cadre bâti tout à fait différents : à Chia par le secteur privé sous forme de petits lotissements de 50 maisons maximum et de constructions individuelles sous-traitées à des architectes par les habitants eux-mêmes ; à DLF Qutab Enclave par un gros promoteur privé intervenant en association avec le secteur public dans le cadre d'un plan d'urbanisme, avec des aménagements de grande envergure combinant lotissements pour maisons individuelles, déjà construites ou à bâtir par les acquéreurs, et appartements clés en main dans des immeubles collectifs. Par ailleurs, les arguments de vente privilégiés par les promoteurs de DLF, insistant sur le cadre de vie et la qualité de l'environnement, semblent se référer davantage aux parcs et aux espaces verts prévus par le plan d'occupation des sols qu'au cadre naturel préexistant, très aride : on a ici affaire à un cadre de verdure produit, à la différence de Chia où ce sont les espaces naturels ou cultivés de la commune qui font l'attrait du lieu, sans que les promoteurs n'aient à investir dans ce domaine.

Espaces mélangés, partagés entre des populations aux modes de vie contrastés, les espaces périurbains sont aussi des espaces sévèrement disputés. Ainsi à Bogota, la construction non contrôlée de lotissements détruit rapidement la "ceinture verte" complètement indispensable à la population de Bogota. Cette situation renvoie au problème de la maîtrise des espaces fonctionnellement intégrés au sein du système métropolitain : en l'absence de reconnaissance de l'aire métropolitaine de Bogota, la fonction de loisirs assurée par la commune de Chia est mise en péril sans qu'aucun contrôle ne puisse être exercé par l'administration du District. Et, si le District de Bogota voit un intérêt majeur à annexer dans un futur proche la commune de Chia, la population de la commune comme les autorités municipales s'opposent farouchement à ce projet.

A Delhi, on assiste également à des phénomènes de compétition pour l'usage de l'espace dans la ceinture agricole, qui peuvent être illustrés par un autre exemple de rurbanisation, plus classique dans ses caractéristiques morphologiques que DLF Qutab Enclave. Il s'agit des "farm houses" de la frange méridionale de la capitale, à l'origine de véritables fermes au sein d'exploitations agricoles, et qui sont régies à ce titre par des règlements d'urbanisme spécifiques destinés à limiter l'expansion des surfaces construites par rapport aux espaces verts naturels ou cultivés. La vocation agricole de tels domaines est toutefois souvent détournée, et de fait ce sont des villas très luxueuses et spacieuses, entourées de vastes parcs paysagers protégés par des enceintes murées, qui se sont développées pour une population à très hauts revenus, disposant ainsi de véritables havres de paix et de verdure aux portes d'une capitale parmi les plus polluées du monde. Lorsque les normes d'urbanisme sont bafouées, ce qui est assez fréquent, la multiplication de ces domaines dans une même zone peut alors former des lotissements clandestins de très haut standing. Prenant acte de ce type de développement spontané difficile à contrôler (les riches propriétaires de ces villas bénéficiant souvent en outre de très bonnes connexions avec l'appareil politico-administratif), le gouvernement de Delhi s'achemine vers un assouplissement des normes d'urbanisme à cet égard. Ainsi, dans son rapport remis en juillet 1997, le comité chargé de réviser l'ensemble des règlements de construction régissant le Territoire de la capitale a-t-il recommandé (à ce sujet) de diviser par 2,5 la superficie minimum de terrain des "farm houses" - initialement d'un hectare - et d'augmenter le coefficient d'emprise au sol autorisé. Si la réforme devient effective, elle entraînera une accélération de l'urbanisation de la frange rurale, déjà bien engagée, et provoquera une densification des constructions au sein de ce type d'habitat. Cet exemple est aussi intéressant car il montre bien comment les pratiques résidentielles des citoyens peuvent avoir un impact sur les politiques urbaines, avec des effets en retour.

2.2.3. Densification et transformations de noyaux villageois en périphérie

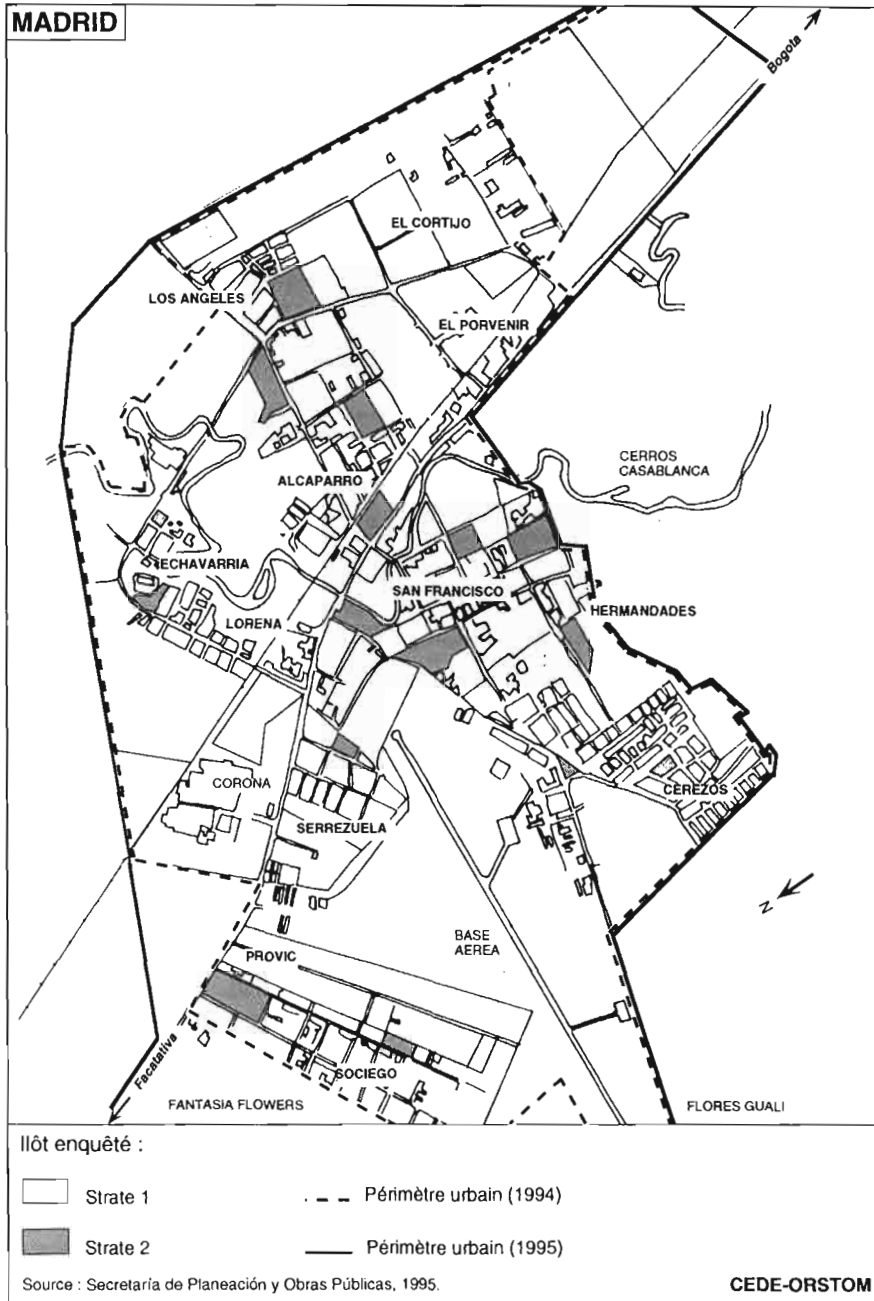
Dans les deux capitales, certains noyaux d'habitat villageois sont le cadre de profondes transformations morphologiques et sociales, du fait d'une intégration dans la dynamique métropolitaine se traduisant par des bouleversements dans le marché de l'emploi local.

A Bogota, la concentration des fonctions métropolitaines imprime une dynamique particulière à certaines communes plus éloignées de Bogota que celles considérées dans les deux sections précédentes. C'est notamment le cas des communes de la Sabana situées à l'ouest de la capitale, où des conditions naturelles favorables conjuguées à la proximité de services financiers et de communications internationales ont favorisé le développement de la culture intensive de fleurs (la Colombie en est le deuxième producteur mondial). Tandis que cette activité limite l'étalement de la capitale dans cette direction, elle attire d'importants flux migratoires de paysans. Ces communes doivent affronter simultanément des taux de croissance très élevés, des limites spatiales figées par la présence des serres, et des moyens insuffisants : la floriculture n'est pas imposée et l'absence de reconnaissance formelle de l'aire métropolitaine empêche une redistribution des ressources.

Très marquée par le contrôle des pouvoirs publics, la périphérie de Delhi a fait l'objet en particulier de deux projets de grande envergure, prévoyant chacun le logement de près d'un million d'habitants, qui donnent naissance dans les années 1980 à des quasi-villes satellites intégrées dans l'agglomération urbaine. L'intervention des planificateurs se lit également au delà des limites du Territoire de Delhi, dans la couronne de l'aire métropolitaine, qui constitue une entité territoriale reconnue : c'est dans ce cadre qu'a été créée la ville nouvelle de NOIDA, dans la périphérie est de Delhi. L'offre d'emplois qui a suivi l'établissement d'un large domaine industriel a attiré de nombreux ouvriers qui satisfont leurs besoins de logement par des invasions de terrains vacants ou dans le parc locatif privé qui se développe dans les villages enclavés dans les ex-espaces agricoles maintenant planifiés et aménagés par les autorités de la ville. Dans un contexte de forte demande de logements, de normes urbanistiques très permissives dans les espaces villageois, et d'une reconversion forcée de villageois ayant perdu leur moyen d'existence traditionnel, on assiste ainsi à des transformations radicales des villages encerclés par la ville nouvelle.

Les exemples des villages de Madrid, à l'ouest de Bogota, et de Harola dans le périmètre de NOIDA à l'est de Delhi, donne l'opportunité d'analyser finement les relations entre les formes de mobilité spatiale et les transformations urbaines dans des contextes villageois marqués par une offre abondante d'emploi ouvrier.

Carte 2.3.1 - Plan de la zone d'enquête Madrid



• Madrid, au coeur de la zone de production de fleurs à l'ouest de Bogota ¹

Située à 29 kilomètres à l'ouest de Bogota, la commune de Madrid s'étend sur les terres planes de la Sabana de Bogota. Son chef-lieu est traversé par une route nationale - la *Troncal del Occidente* qui relie Bogota à Medellin - ainsi que par le chemin de fer, qui ont déterminé le caractère linéaire du développement de la ville. Deux autres éléments influent fortement sur la configuration de la ville : d'une part la base militaire, qui occupe un quart de la superficie considérée comme urbaine; d'autre part, les exploitations de floriculture qui encerclent le territoire urbain et en limitent l'expansion (Carte 2.3.1 et Planche 2.3.1, photo 1). La population de la commune de Madrid réside principalement dans le chef-lieu, qui regroupait 37.000 habitants en 1993 ; la croissance démographique de la ville est particulièrement rapide (6,1% par an), comparée à celle de l'ensemble de la périphérie métropolitaine, qui elle a progressé à un rythme de 3,5% par an pendant la même période.

Située sur l'axe industriel qui traverse l'aire métropolitaine depuis le centre de Bogota en direction de l'ouest (Carte 1.3.2), la vocation industrielle de Madrid se lit dans la structure de l'emploi privé non agricole : lors du recensement économique de 1990, l'emploi industriel représentait la moitié des emplois de Madrid (1.700), l'autre moitié se répartissant à parts égales entre les commerces et les services. L'activité industrielle, tournée vers la production de verre, de céramique et la transformation alimentaire, est dominée par une entreprise, Corona, qui emploie à elle seule les trois quarts des ouvriers travaillant dans les fabriques de Madrid. Fondée il y a plus de 40 ans, cette entreprise peut être considérée comme pionnière dans l'attraction migratoire exercée par l'offre d'emploi industriel à Madrid. Déclenchée dans les années 1950, cette dynamique d'origine industrielle a été relayée, en s'accroissant sensiblement au cours des décennies suivantes, par la floriculture : "*la industria de las flores*", selon le terme sous lequel cette activité est désignée en Colombie, emploie à l'heure actuelle sept fois plus de travailleurs que le secteur industriel proprement dit de Madrid et y attire des migrants toujours plus nombreux.

- *L'industrie des fleurs, premier employeur dans la Sabana occidentale de Bogota*

La production de fleurs pour l'exportation a trouvé un milieu physique tout à fait favorable à son développement dans les terres de la Sabana occidentale : y sont réunis une topographie plane, des sols adéquats ainsi que des ressources hydrologiques abondantes, condition essentielle pour une culture forte consommatrice d'eau. A ces atouts naturels, s'ajoutent d'autres facteurs qui expliquent que cette région se soit convertie en l'espace de deux décennies en la principale zone de production de fleurs du pays : la disponibilité d'une main d'oeuvre relativement abondante dans une zone rurale densément peuplée, la proximité de l'aéroport international *El Dorado* et l'accès immédiat aux services financiers et administratifs de la capitale que requièrent une production tournée vers l'exportation. La floriculture débute avec la culture des oeillet dans la

¹ Les résultats présentés dans cette section reposent sur plusieurs sources d'information :

- l'enquête démographique CEDE-ORSTOM sur la mobilité spatiale, dont les résultats ont fait l'objet du rapport : DUREAU et al, 1994. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 3. Resultados preliminares de la encuesta cuantitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 309 p.;

- des entretiens approfondis menés par M. C. Hoyos auprès d'ouvriers de la floriculture, de responsables du service du personnel et d'assistantes sociales d'entreprises de floriculture, dont l'analyse est présentée dans: HOYOS M.C., 1996. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 5. Metodología y resultados de la encuesta cualitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 159 p.;

- les fichiers du personnel de cinq entreprises de floriculture, analysés par F. Dureau et M.C. Hoyos.

Planche 2.3.1
Madrid, commune horticole à l'ouest de Bogota



© Maria Cristina Hoyos
1. La culture sous serre des oeillets (Cultivo Flores del Bosque).



©Maria Cristina Hoyos
2. Dans l'ensemble du territoire urbain de Madrid, le taux d'occupation des maisons augmente fortement, sans donner forcément lieu à une transformation du cadre bâti visible depuis la rue.

Sabana de Bogota au milieu des années 1960, mais c'est pendant les deux décennies suivantes qu'elle prend réellement son essor : en 1978, on compte déjà 80 entreprises, employant environ 25.000 personnes. Au début des années 1980, la floriculture devient le premier secteur d'emploi dans la partie occidentale de la Sabana, suivi par l'industrie¹. La production d'espèces florales moins exigeantes que l'oeillet, la mécanisation de l'arrosage, et la sous-traitance de la fabrication des serres à des entreprises spécialisées ont contribué ces dernières années à une certaine réduction des besoins en main d'oeuvre : de 25 travailleurs par hectare dans les années 1960 à 15 actuellement. Néanmoins, cette activité demeure hautement intensive, tant en termes de capitaux que de main d'oeuvre nécessaires par unité de surface cultivée. En 1990, Asocolflores² estime à 50.000 le nombre d'employés sur les 2.500 hectares cultivés en fleurs dans la Sabana. En raison d'un contexte macro-économique moins favorable, lié à la dévaluation du peso colombien face au dollar et à une compétition accrue par l'arrivée sur le marché de nouveaux pays producteurs comme l'Equateur (où, d'ailleurs, la production de fleurs se développe souvent avec des capitaux colombiens), l'industrie des fleurs colombienne connaît actuellement un certain tassement de son essor.

Sur le territoire municipal de Madrid, les pâturages ont cédé progressivement la place aux cultures de fleurs sous serre. Madrid est à l'heure actuelle la commune de Colombie qui compte la plus grande superficie cultivée en fleurs : 594 hectares en 1991 (Carte 1.1.12). Le nombre d'emplois généré par les entreprises de floriculture sur le territoire municipal de Madrid est particulièrement important : environ 12.000 personnes, soit le quart des travailleurs de ce secteur pour l'ensemble de la Sabana de Bogota (Hoyos, 1996 : 81).

La taille des entreprises est très variable : les plus grandes de la Sabana occidentale emploient entre 1.000 et 2.000 ouvriers, tandis que d'autres comptent moins d'une centaine de travailleurs. Dans ce secteur comme dans de nombreux autres tournés vers l'exportation, une certaine concentration des entreprises s'est produite ces dernières années : les petites exploitations ont tendance à disparaître ou à être rachetées par de grands groupes économiques. Peu de propriétaires terriens se risquent maintenant à abandonner l'élevage pour se lancer dans la floriculture, comme c'était le cas jusqu'au début des années 1980. Les rares exploitations de moins de 5 hectares ayant pu survivre vendent maintenant leur production à de grandes entreprises ayant les ressources suffisantes pour conditionner, stocker, expédier et commercialiser les fleurs à l'étranger. Cette hiérarchie dans la taille des entreprises trouve un écho direct auprès de la population, qui recherche plus particulièrement les emplois offerts dans les plus grandes exploitations, dans la mesure où le salaire s'y accompagne d'un certain nombre d'avantages : transport, cantine, comité d'entreprise, et accès à la formation, à un suivi médical ou à des prêts pour l'acquisition d'un logement.

La politique de recrutement des entreprises a certes évolué au fil des années, et demeure très variable selon les entreprises, sans relation d'ailleurs évidente avec la taille de celles-ci. Il est néanmoins possible de dresser à grands traits le profil de la population atteinte par cette offre d'emplois (Figure 2.3.1) :

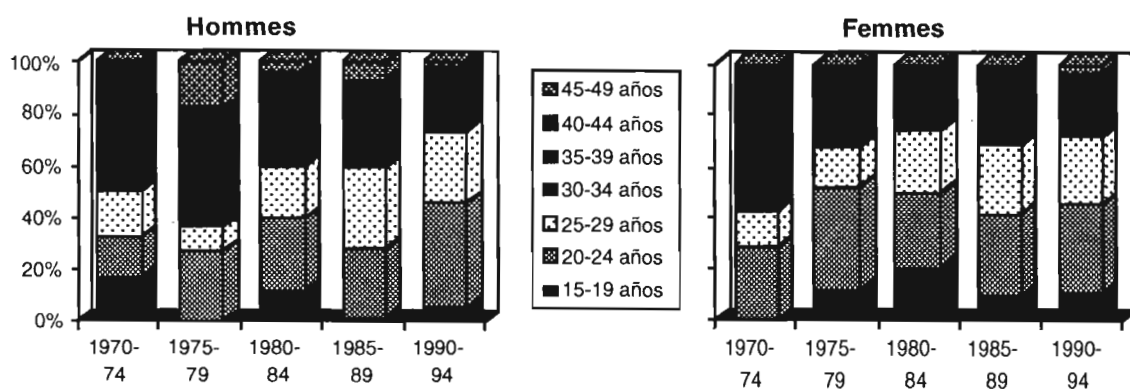
- le secteur des fleurs emploie toujours plus de femmes que d'hommes, même si cette tendance est moins accentuée qu'auparavant : elles représentent 59% des ouvriers dans les exploitations

¹ Selon l'étude : ORSTOM-IGAC, 1988. *Estudio Regional integrado del Altiplano Cundiboyacense. Sabana de Bogotá*. Bogota, IGAC - ORSTOM, 417 p.

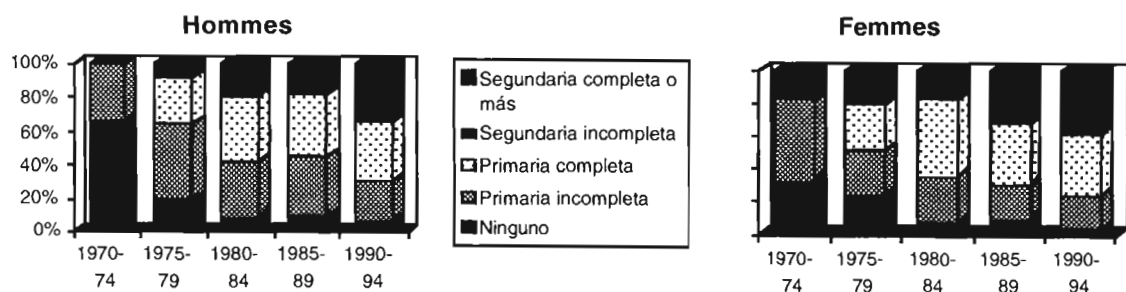
² *Asociación de Floricultores de la Sabana*.

Figure 2.3.1
Caractéristiques des ouvriers de la floriculture de Madrid

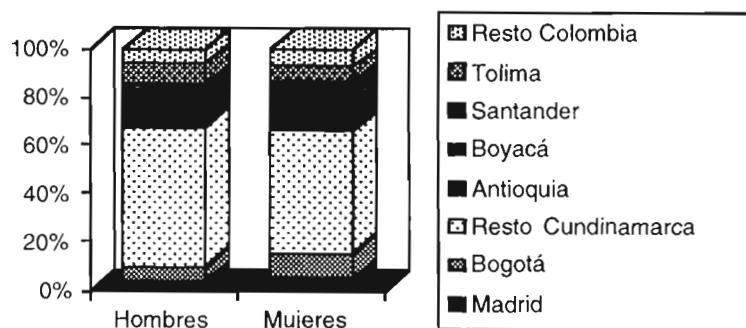
Age à l'embauche, selon la date d'entrée dans l'entreprise, par sexe



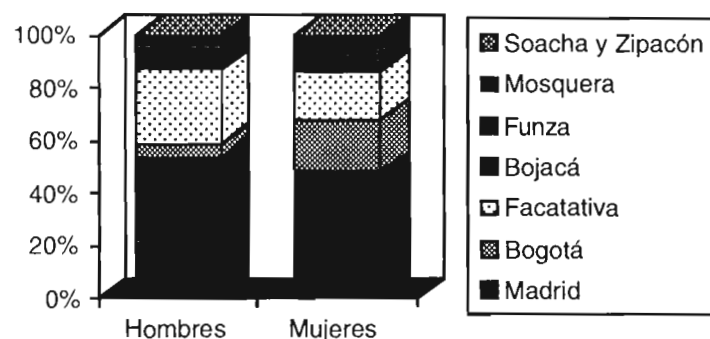
Niveau d'éducation, selon la date d'entrée dans l'entreprise, par sexe



Département de naissance, par sexe



Lieu de résidence actuel, par sexe



Source : Fichiers du personnel de cinq entreprises de floriculture de Madrid .

de Madrid, la proportion étant très variable selon les entreprises (entre 45% et 87%)¹. En raison de leur fréquente condition de chef de famille, l'absentéisme important des femmes est compensé par une plus grande stabilité professionnelle, qui explique que la préférence leur soit souvent donnée par les responsables du recrutement;

- la préférence est maintenant donnée aux jeunes adultes, aucune embauche ne se faisant après 40 ans, alors qu'aux débuts de l'industrie des fleurs à Madrid, l'âge n'entraîne pas en considération dans les critères de recrutement;
- après une phase initiale où le recrutement se faisait sans considérer le niveau scolaire des candidats à l'embauche, s'est imposé progressivement le recrutement de personnes ayant au moins achevé le cycle primaire, avec éventuellement un début d'enseignement secondaire;
- la priorité est clairement donnée aux personnes de souche paysanne, considérées par les services du personnel des entreprises comme plus aptes à assurer sans contester les tâches, physiquement exigeantes, que requiert la floriculture;
- le lieu de résidence constitue une condition importante pour l'embauche : en effet, quasiment toutes les entreprises ont un service de ramassage de leurs travailleurs, qui effectuent des horaires matinaux (6h00 - 15h00). Les circuits de ramassage de chaque entreprise étant préétablis, le recrutement d'une personne ne se fait qu'à la condition qu'elle réside à proximité de ce trajet. Même si le transport public entre Madrid et Bogota est assuré avec une haute fréquence de bus, une entreprise n'ayant pas de circuit de ramassage sur Bogota n'embauchera pas de travailleurs résidant dans la capitale.
- enfin, dernière caractéristique, tout à fait essentielle, des modalités de recrutement dans le secteur de la floriculture : le système de recommandation, qui a été et demeure la principale forme de recrutement. Les entreprises n'embauchent souvent qu'à la condition d'être présenté par un parent ou un ami déjà employé dans l'entreprise, qui puisse se porter garant du nouveau venu.

Ces modalités de recrutement déterminent directement la composition des flux migratoires déclenchés par l'offre d'emploi dans l'industrie des fleurs, et les modalités d'insertion résidentielle et professionnelle des migrants à Madrid.

- Une dynamique démographique directement liée à l'offre d'emplois dans la floriculture

Madrid est à l'évidence une ville de la migration : selon les données censitaires, la proportion de natifs de la commune est passée de 42% en 1985 à 27% en 1993, et plus du quart de la population résidant dans la commune en 1993 n'y résidait pas cinq années auparavant. Selon notre enquête de 1993, les deux tiers des adultes âgés de 20 ans et plus sont nés en dehors de la commune; parmi les chefs de ménage, 21% sont nés dans la commune, 29% dans le reste de l'aire métropolitaine, et 50% en dehors de celle-ci. Le bassin migratoire de Madrid est particulièrement concentré géographiquement : si l'on considère l'ensemble des non natifs de Madrid, quelque soit leur âge, non seulement une proportion importante d'entre eux est née à Bogota (14%) ou dans les autres communes de la périphérie métropolitaine (29%), mais aussi ceux nés en dehors de l'aire métropolitaine sont originaires de zones très peu distantes de Madrid. Près de la moitié (44%) d'entre eux proviennent du reste du département de Cundinamarca, 40% des trois départements limitrophes, et seulement 16% du reste du pays.

Autre caractéristique importante de la migration vers Madrid : le caractère direct des trajectoires migratoires précédant l'arrivée dans l'aire métropolitaine. Les trois quarts des personnes résidant à Madrid en 1993 et nées hors de l'aire métropolitaine de Bogota n'ont connu aucune étape

¹ Ces statistiques, et celles qui suivent, relatives aux caractéristiques de la main d'oeuvre employée dans des exploitations de fleurs, se réfèrent à la population employée dans les cinq entreprises où nous avons eu accès aux fichiers du personnel, c'est-à-dire 1345 ouvriers.

migratoire intermédiaire entre leur lieu de naissance et leur arrivée dans l'aire métropolitaine; et, pour les migrants arrivés après 1989, tous sans exception sont arrivés directement depuis leur lieu de naissance¹. Enfin, dernière remarque qui souligne l'attraction propre de Madrid, distincte de celle du reste de l'aire métropolitaine : les deux tiers des adultes nés hors de l'aire métropolitaine se sont installés directement dans cette commune, sans étape intermédiaire dans un autre lieu de l'aire métropolitaine, cette proportion étant encore plus élevée chez les hommes (71%) que chez les femmes (62%). L'ensemble de ces observations souligne clairement la spécificité de la dynamique démographique de Madrid : la migration vers Madrid est le produit d'une attraction propre de la commune, et non pas le résultat d'une migration vers Bogota et son aire métropolitaine qui ferait s'établir les migrants vers une commune périphérique quelconque.

Les caractéristiques des migrants, leurs origines et leurs trajectoires migratoires traduisent l'attraction exercée par cette ville offrant, en abondance, des emplois à des paysans peu qualifiés des deux sexes ; elles reflètent aussi l'évolution de la politique de recrutement des entreprises au fil des années. Après avoir d'abord recruté une main d'oeuvre locale paysanne résidant dans les campagnes de la Sabana, les entreprises de fleurs se sont mises à embaucher des travailleurs originaires de régions plus éloignées, mis en contact à travers un parent ou un ami déjà employé dans l'entreprise : la proportion de natifs du département de Cundinamarca passe de 72% parmi les travailleurs recrutés à la fin des années 1970, à 62% chez ceux embauchés à la fin des années 1980 et à 33% pour ceux ayant intégré ces entreprises en 1994. La distribution des lieux de provenance des migrants employés dans le secteur des fleurs à Madrid montre aussi clairement comment les régions pauvres et touchées par la violence expulsent une population pour qui l'emploi dans la floriculture représente une des rares options possibles : Fosca, Gutierrez, Cáqueza, Villeta, Utica o La Palma, communes déprimées et occupées par des groupes armés, sont les lieux d'origine les plus fréquents des travailleurs des fleurs. Ces paysans, peu éduqués, souvent confrontés à des dettes ou devant fuir pour des raisons de sécurité, décident, avec l'aide d'un parent ou d'un ami, de migrer vers Madrid pour y chercher un emploi. Appréciée par les entreprises d'abord de l'industrie de céramique, puis de la floriculture, cette main d'oeuvre d'origine paysanne a toujours trouvé et continue de trouver facilement à s'employer, plus facilement même que les citadins : les hommes chômeurs de Madrid sont tous originaires de l'aire métropolitaine, les trois quart d'entre eux étant nés dans la ville même. Les jeunes hommes élevés à Madrid, pour la plupart fils d'anciens migrants, aspirent plutôt à un emploi dans la construction ou le gardiennage : il est clair que l'emploi dans la culture de fleurs ne satisfait absolument pas les attentes de cette deuxième génération que la forte instabilité professionnelle rend peu prisée des chefs d'entreprise de Madrid.

- Des conditions d'habitat précaires dans un périmètre urbain constant

Alors que la population augmentait à un rythme soutenu sous l'arrivée de migrants généralement accompagnés de leur famille, l'administration municipale n'a pas agrandi le périmètre urbain pendant de longues années; c'est seulement en 1995, au moment où la mairie était en négociations avec l'entreprise d'eau potable de Bogota, que le périmètre urbain a fait l'objet d'une modification (Carte 2.3.1). Dans ce périmètre urbain conservé à l'identique, la population s'est entassée dans un cadre bâti souvent ancien (Planche 2.3.2, photo 2), les seules

¹ Rappelons, à titre de comparaison, que la commune de Soacha qui reçoit des migrants de même rang social que ceux s'installant à Madrid compte seulement la moitié de migrants directs vers l'aire métropolitaine. Le nombre moyen d'étapes migratoires avant l'arrivée dans l'aire métropolitaine n'est que de 1,1 à Madrid, ce qui représente le chiffre le plus bas rencontré dans les onze zones ayant fait l'objet de l'enquête Mobilité spatiale en 1993. A Soacha, cette moyenne est de 1,8 étapes. De plus, quelque soit le lieu de naissance, la migration directe vers l'aire métropolitaine est toujours plus fréquente à Madrid qu'à Soacha.

extensions récentes de la ville correspondant à quelques développements illégaux tels que le Sosiego. Créé il y a une quinzaine d'années sur les terres d'une ancienne hacienda, ce quartier rassemble actuellement environ le quart de la population de la ville sur un espace très réduit. L'origine paysanne de la plupart des habitants se lit encore dans la préférence donnée à la *casalote*¹, où un espace libre est conservé à côté de la maison. Mais, les parcelles y sont de très petite taille, souvent inférieure à la taille "standard" dans les quartiers populaires de Bogota (12x6 mètres); et les habitants, dont la majorité travaillent dans la culture des fleurs, y occupent des logements exigus, qu'ils partagent avec des locataires.

La location est en effet la solution adoptée par la moitié de la population de Madrid pour se loger (47% des ménages en 1993); cette pratique est donc encore plus fréquente que dans le centre historique Bogota. Le plus souvent, il ne s'agit que d'une pièce, louée dans une maison ancienne du centre-ville (contrairement à d'autres villes voisines de la Sabana, Madrid compte toujours des îlots de maisons coloniales), ou dans les lotissements plus récents comme El Sosiego où les propriétaires peu fortunés améliorent ainsi leurs revenus². Pour se loger, les migrants louent des pièces qu'ils partagent avec d'autres ouvriers avant de louer leur propre pièce pour s'établir avec leur famille qu'ils font venir après un ou deux mois, après avoir trouvé un travail. Dans tous les cas, la promiscuité dans les logements est forte : dans l'ensemble de la ville on compte en moyenne 2,6 personnes par pièce utilisée pour dormir et, dans les logements en location sans contrat, 3,0 personnes. Le niveau d'entassement y est donc du même ordre que celui observé dans le centre historique de Bogota (2,9 personnes) dont les *inquilinos* sont justement réputés pour leurs fortes densités. A Madrid comme à Bogota, l'itinéraire des locataires, dont la plupart n'ont pas de contrat de location, est marquée par une très forte mobilité résidentielle : les conflits entre locataires, souvent provoqué par l'usage partagé de la cuisine et des toilettes, sont monnaie courante dans les *inquilinos* où l'espace privé se réduit à une pièce de taille réduite.

Diminution de la taille des parcelles dans les rares nouveaux lotissements, subdivision des logements existants, sont les réponses adoptées pour héberger une population toujours plus nombreuse dans un espace urbain encerclé dans des terres agricoles dont l'usage intensif empêche leur urbanisation. Les originaires de la ville ne sont pas les seuls acteurs de ce processus de partage des habitations pour la mise en location de certaines de leurs pièces : des anciens migrants ayant accédé à la propriété adoptent la même conduite. La migration vers Madrid se traduit en effet par un établissement définitif des migrants dans la ville : aucun des migrants interrogés n'envisage de retourner s'établir dans son village d'origine, et leurs investissements sont clairement consacrés à l'acquisition de leur logement à Madrid. Leur propre maison devient alors le lieu d'accueil de nouveaux migrants apparentés ou originaires du même village; toutefois, contrairement à ce que l'on peut observer dans d'autres régions du monde, cet hébergement ne se fait jamais à titre gracieux : il s'agit bel et bien d'une location.

Les conditions d'habitat, mauvaises dans l'ensemble de la ville mais plus particulièrement dans les quartiers El Sosiego, San José et Echevarria (Carte 2.3.1) sont aggravées par de sérieux problèmes dans la distribution de l'eau potable : l'eau n'est distribuée que quelques heures par jour, et encore pas tous les jours de la semaine. L'éloignement des sources d'eau superficielle de bonne qualité, la pollution du Rio Subachoque et le mauvais fonctionnement de la centrale de traitement des eaux, qui se conjuguent avec la forte consommation d'eau par les entreprises de

¹ Maison sur une parcelle en partie non construite.

² On retrouve ici la pratique décrite dans la section 2.2.1, à propos du secteur León XIII, dans la banlieue sud de Bogota.

fleurs, ont conduit à décréter la commune en "situation d'urgence sanitaire" ; la solution négociée par la Mairie de Madrid en 1994 consiste à acheter à l'EAAB¹ l'eau potable et à en assurer ensuite sa distribution au sein de la commune. Au moment où nous réalisons nos enquêtes, aucun effet de cette mesure sur la qualité du service n'était encore perceptible; par contre, la levée de la situation d'urgence s'était accompagnée de l'agrandissement du périmètre urbain (cf. supra). Quant aux autres services publics, ils sont également déficients, sans qu'il soit là possible d'évoquer une responsabilité directe de la floriculture : le réseau d'égout, qui ne couvre pas l'ensemble de la ville, se déverse directement dans le Rio Subachoque et la collecte des ordures ne fait pas l'objet de circuit organisé de ramassage.

• Le village urbanisé de Harola dans la ville nouvelle de Noida, à l'est de Delhi²

NOIDA (ou *New Okhla Industrial Development Authority*) a été créée à la fin des années soixante-dix dans la périphérie est de Delhi à une quinzaine de kilomètres du centre de la capitale. L'objectif des planificateurs était de développer un pôle urbain et industriel autonome. De fait, NOIDA comprend aujourd'hui un domaine industriel très important, abritant environ 4000 établissements, et a attiré des populations de tous niveaux de revenus, à la recherche d'emplois ou de logements moins chers que dans la capitale. La croissance démographique de cette ville périphérique a été extrêmement rapide pendant les années 1980 : sa population s'est accrue au rythme de 13,3% par an de 1981 à 1991, pour atteindre 146 514 habitants en 1991. Sa population actuelle est estimée à 250 000. Administrativement, NOIDA fait partie de l'État de l'Uttar Pradesh, considéré comme un État "sous-développé" du point de vue social et économique. Cependant, en raison de sa proximité et de ses bonnes liaisons routières avec la capitale, la ville de Noida est devenue une composante intégrale de l'aire métropolitaine de Delhi.

Le territoire de la nouvelle ville de Noida a été délimité administrativement en 1976 par annexion des terres d'un ensemble de 53 villages couvrant une zone rurale de 15 000 hectares ; le premier schéma directeur à l'horizon 2001 planifiait le développement de 7800 hectares, correspondant à l'agglomération des terres de 23 villages. Alors que l'aménagement des quartiers résidentiels et du domaine industriel, comme des divers services urbains, suit un

¹ Entreprise de Bogota assurant la distribution d'eau potable et gérant les égouts.

² Les analyses présentées dans cette section reposent sur une combinaison de plusieurs sources d'information :

- l'enquête démographique ORSTOM-IEG de 1995 sur les mobilités spatiales ;
- des entretiens avec des urbanistes et gestionnaires de la ville de NOIDA et un rapport d'étude de cette administration : NEW OKHLA INDUSTRIAL DEVELOPMENT AUTHORITY, 1994. *NOIDA. Industrial Model Town. A report*, New Okhla Industrial Development Authority, 39 p. ;
- le recueil d'information sur le contexte des quartiers enquêtés, effectué par M. Sidhu et présenté pour Noida dans le chapitre 5 du rapport : SIDHU M., 1995. *Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi. Working Paper N° 2: Residential profile of the studied areas*. ORSTOM-IEG, New Delhi, 143 p. ;
- les observations de R. Montezuma sur l'organisation spatiale de la ville et des modes d'utilisation de l'espace, avec une étude de cas du village de Harola présentée dans le chapitre 3 du rapport : MONTEZUMA R., 1996. *Rapport de mission à Delhi dans la perspective d'une comparaison avec Bogota : observation visuelle de l'organisation spatiale de la ville et des modes d'utilisation de l'espace*, Convention CNRS-ORSTOM: CONV940034VILL, Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi, Bogota, 63 p. ;
- une série d'une quinzaine d'interviews approfondies réalisées en octobre et novembre 1996 par V. Dupont avec la collaboration de J. Prakash dans le village urbanisé de Harola et les bidonvilles voisins.

zonage rigoureux, et la voirie un quadrillage régulier et hiérarchisé, les villages originels apparaissent aujourd'hui encore, 20 ans après la création de Noida, comme des îlots distincts. Que ces villages aient gardé leur caractère rural, ou que leur morphologie se soit radicalement transformée sous l'impact de l'urbanisation, ils se sont dans tous les cas développés de manière non planifiée, et leur organisation spatiale ne présente aucune continuité avec le tissu urbain des zones planifiées de la ville nouvelle (Planche 1.2.3).

L'intégration des villages dans la zone urbanisée a apporté une modernisation indéniable en termes d'infrastructures de base : électrification, branchements au réseau d'approvisionnement en eau, au réseau d'égout et au réseau de téléphone (dans les villages les plus centraux), construction de routes de desserte - même si le développement de certaines infrastructures reste inégal selon les villages, et leur entretien par les services de la ville négligé. Toutefois, pour les villageois "urbanisés", la création d'une ville nouvelle dont ils sont devenus citoyens obligés, a d'abord entraîné des changements des modes de vie beaucoup plus radicaux, et même dramatiques, que le confort résultant de l'arrivée de l'électricité ou de l'eau à domicile. L'exemple du village de Harola, situé aujourd'hui au cœur de la zone industrielle, et le premier à être incorporé effectivement dans le schéma d'urbanisme, permet d'illustrer les transformations qui ont eu cours et ses effets actuels.

L'acquisition par le gouvernement de l'Uttar Pradesh de la totalité des terres agricoles du village de Harola a eu lieu en 1976. L'état d'urgence était en vigueur, et c'est en voyant les bulldozers à l'action, ouvrant le tracé de routes à travers leurs champs, détruisant les récoltes en cours, que les fermiers ont appris que leurs terres étaient expropriées pour l'édification de la future ville. Sans aucune information préalable, donc sans avoir pu se préparer aux changements qui allaient les affecter, les villageois ont perdu brutalement leurs moyens d'existence traditionnels. Les fermiers durent ainsi abandonner leurs cultures et se reconvertir à d'autres activités avec l'aide des indemnités compensatoires octroyées par le gouvernement - à des taux toutefois inférieurs à la valeur marchande réelle des terres concernées. Certains ont développé, le plus souvent à petite échelle, l'élevage de bufflonnes et de vaches laitières, et la vente de produits laitiers. D'autres ont ouvert des commerces, des ateliers de réparation, des ateliers de confection en sous-traitance, des entreprises de transport ...etc. Les pourtours du village présentent ainsi aujourd'hui un front de locaux à usage professionnel, y compris de véritables petits complexes de commerces et agences diverses à deux ou trois étages. Cependant la plupart des activités commerciales, manufacturières ou de services n'ont pu prospérer que lorsque la zone industrielle et la ville nouvelle se sont elles-mêmes développées, offrant de nouveaux débouchés. De même, lorsque les agriculteurs ont été soudainement rendus oisifs, aucune usine n'était encore construite et susceptible de les embaucher. Seulement un petit nombre de villageois, mieux insérés que les autres dans les réseaux politico-administratifs, ont obtenu un emploi dans l'administration de Noida, pour eux-mêmes ou pour leurs fils. Quant aux femmes qui travaillaient auparavant dans les champs de la ferme familiale, l'urbanisation des terres agricoles a signifié un repli sur la sphère des activités domestiques, les conventions sociales ne leur permettant pas d'exercer une activité économique à l'extérieur de la famille ; et cette évolution forcée a été souvent vécue comme un cloisonnement.

Néanmoins, la reconversion économique la plus spectaculaire intervenue à Harola, qui a aussi entraîné la transformation de la morphologie du village, est la construction de logements à louer. Curieusement, les planificateurs de la nouvelle ville industrielle, dont l'ambition était pourtant d'intégrer dans un même projet de ville modèle centre d'emplois et lieu de vie, ont "oublié" la question du logement de la main-d'œuvre des usines. L'administration de Noida a bien mis en œuvre une politique active de logement comme en témoigne la construction de

Planche 2.3.2. Le village urbanisé de Harola au coeur de la zone industrielle de la ville nouvelle de Noida



© Surendra Rajan

1. Immeuble de chambres à louer pour les travailleurs migrants.



© Véronique Dupont

2. Immeuble de chambres à louer en construction, avec en arrière plan des immeubles du même type.

Au premier plan au centre : puits de lumière, seule source d'éclairage naturel du bâtiment.

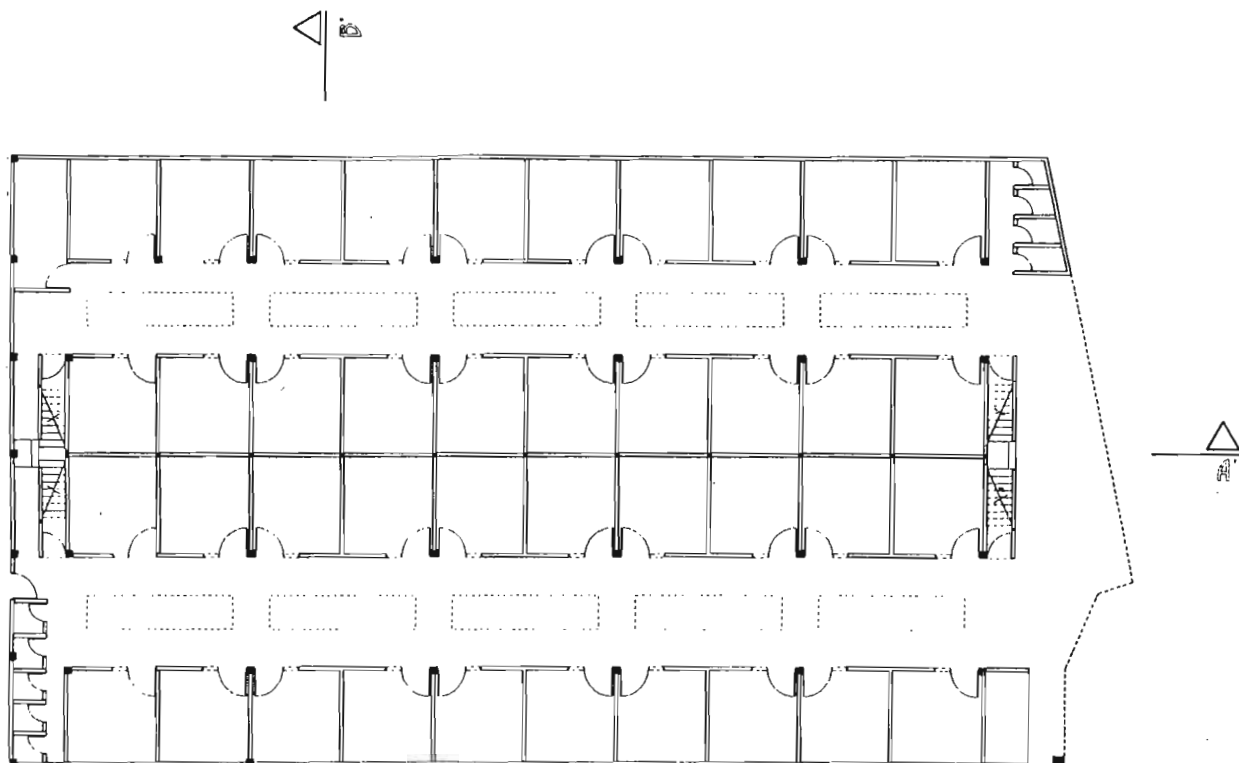
nombreux ensembles d'appartements et maisons individuelles pour différentes catégories de revenus, et leur attribution au personnel des services d'administration de la ville, aux chefs d'entreprises, aux cadres et techniciens, ainsi qu'à une certaine catégorie d'ouvriers (les permanents, ou ceux employés régulièrement depuis plus de 5 ans dans le même établissement, ou encore ceux disposant d'un salaire mensuel dépassant un seuil fixé). Cependant, d'une part les ouvriers éligibles ne représentent qu'une petite minorité (environ 10%) de l'ensemble de la main-d'œuvre industrielle à Noida; en outre les logements proposés sont à la vente, et restent hors de portée de la plupart des bourses ouvrières, même avec des facilités de crédits. Les pouvoirs publics n'ont pas investi dans le secteur locatif, et rien n'a été prévu pour les catégories les plus défavorisées, pour la masse des ouvriers précaires et des journaliers venus travailler dans les industries de Noida. Ceux-ci ont donc envahi les terrains inoccupés de la zone industrielle pour y construire des habitations précaires, ou ont cherché des chambres à louer dans les villages proches. Les ex-agriculteurs ont ainsi trouvé dans cette demande de logement non satisfaite par les autorités de la ville une source de revenu facile. Harola se trouvant au coeur du domaine industriel, les premières demandes de chambre à louer sont venues spontanément, et les propriétaires de maison dans le village ont commencé par aménager les pièces inoccupées de leur propre habitation. L'afflux de travailleurs migrants s'intensifiant avec le développement des industries, la demande de locations s'est également accrue - et avec elle le niveau des loyers, et la construction de nouveaux bâtiments est apparu comme un investissement rentable. Des enfilades de chambres en rez-de-chaussée et surtout des immeubles de un à trois étages ont ainsi été construits - et le sont encore aujourd'hui - sur les parcelles inoccupées du village, sur les moindres terrains libres, ou libérés après la démolition de structures anciennes (Planche 2.3.2). Ces ensembles de locations offrent des chambres de taille très réduite (7 à 12 m²) qu'occupent jusqu'à 3 ou 4 adultes ou un couple et ses enfants, avec des équipements sanitaires, en général rudimentaire, d'usage collectif (voir Figure 2.3.2 qui illustre un de ces bâtiments, parmi ceux les mieux planifiés). La multiplication de tels bâtiments a provoqué une transformation radicale de la morphologie du village, et une très forte densification résidentielle. Cela a également entraîné un changement de la composition socio-démographique de la population, avec un afflux de migrants en provenance d'autres régions comprenant une forte proportion d'hommes seuls, les villageois originaires devenant minoritaires. D'à peine quelques milliers d'habitants à la veille de la création de la ville nouvelle, la population du village de Harola était estimée 10 ans plus tard aux environs de 20.000 ¹.

De témoins contraints et forcés de l'urbanisation les englobant, les habitants de Harola sont devenus des agents de ce processus au niveau de leur propre village : victimes dans un premier temps d'une planification urbaine autoritaire, ils ont ensuite contribué à l'urbanisation outrancière et accélérée de leur environnement immédiat. La transition particulièrement abrupte pour les agriculteurs natifs et la rapidité des transformations consécutives rendent cet exemple d'imbrication du rural et de l'urbain spécialement remarquable.

Les transformations de ce village, la dialectique entre la demande et l'offre de logements pour la classe ouvrière, ont également généré un type de mobilité spécifique, dont l'impact démographique est certes limité, mais qui n'en demeure pas moins révélateur de certaines stratégies résidentielles. Ainsi, de la même manière qu'à Bogota de nombreuses familles abandonnent leur logement en location pour acquérir leur propre maison dans des quartiers

¹ Harola n'étant plus une division de recensement depuis la création de Noida, nous ne disposons pas de chiffre précis sur l'évolution de la population de ce village, mais seulement des estimations fournies par les leaders locaux.

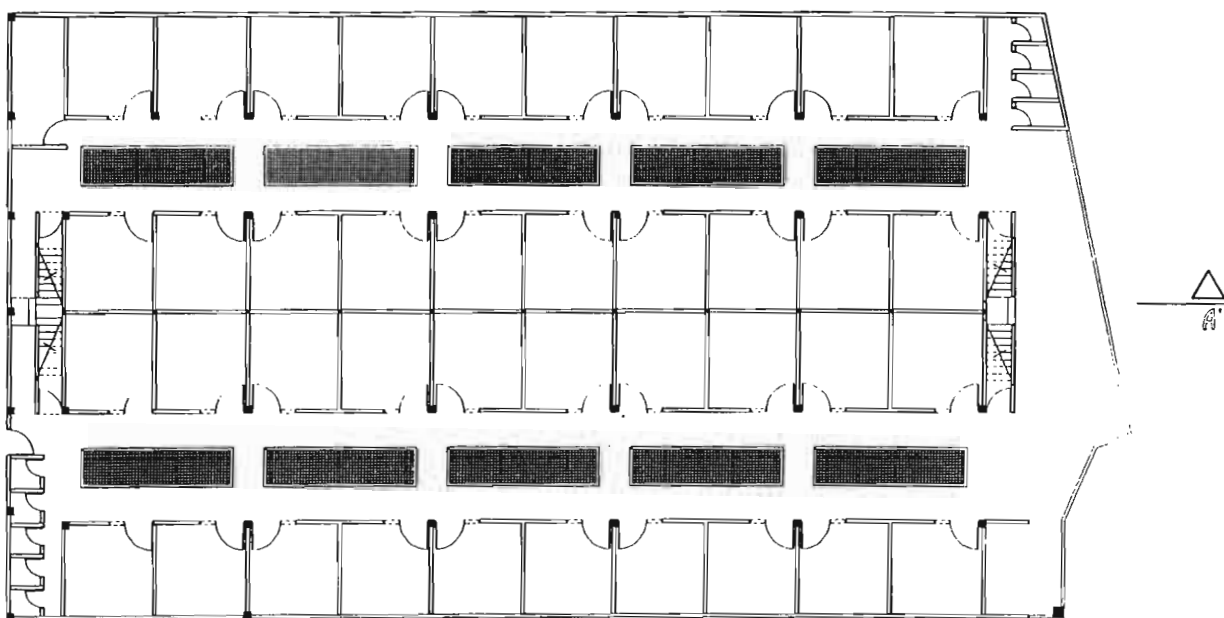
Figure 2.3.1. Plans et sections d'un immeuble de chambres en location dans le village urbanisé de Harola



Rez de chaussée



Echelle : 1 : 200

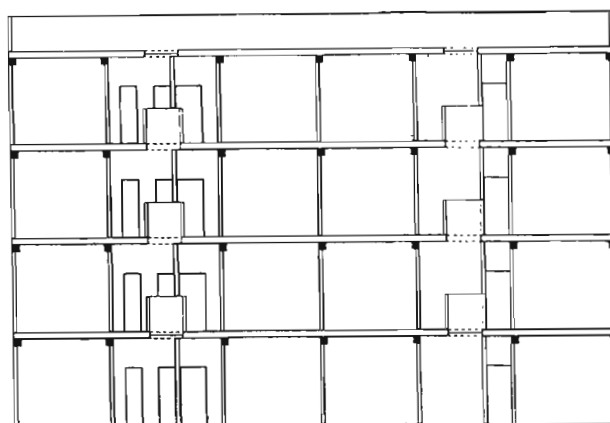


Premier étage

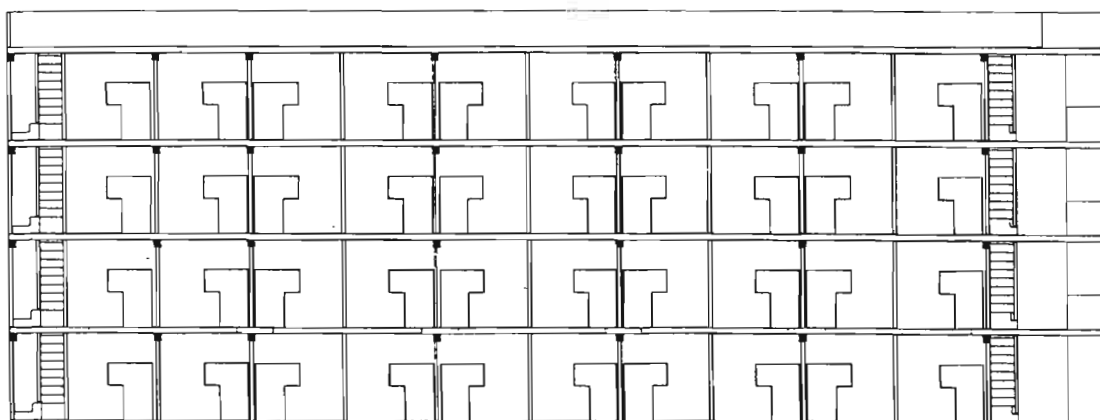


Source : dessin sur place (R. MONTEZUMA), et digitalisation en Minicad (J. HURTADO).

Figure 2.3.1 (suite). Plans et sections d'un immeuble de chambres en location dans le village urbanisé de Harola



CORTE BB'
ESC. 1:200



CORTE AA'
ESC. 1:200

Sections AA' BB'

Echelle : 1 : 200

Source : Dessin sur place (R. MONTEZUMA) et digitalisation en Minicad (J. HURTADO)

illégaux de la périphérie (cf. sections 2.2.1 et 2.2.5), des groupes d'individus et de familles qui logeaient auparavant dans des chambres en location dans le village de Harola ont aussi déménagé pour aller s'installer dans le bidonville voisin : pour économiser sur un loyer jugé trop élevé, pour avoir leur propre "maison", pour être indépendants d'un propriétaire imposant des contrôles sur l'utilisation de leur espace privé. Dans ces cas de passage d'un logement "en dur" légalement reconnu, mais en location, vers une habitation précaire, autoconstruite ou achetée à son précédent occupant dans un bidonville illégal, la trajectoire résidentielle peut être malgré tout perçue comme ascendante pour les habitants concernés. En effet, en dépit du statut d'occupation illégale dans le bidonville et des risques d'éviction, ce passage est vécu comme une accession à la propriété (si précaire soit-elle et sans aucune droit de propriété effectif). Ici le "meilleur" logement n'est pas celui qui est "en dur", mais celui que l'on possède, dont on est -ou plutôt dont on a l'impression que l'on est- propriétaire.

L'expansion spatiale de Delhi par absorption des villages alentours a engendré de multiples exemples de changements morphologiques et socio-économiques des noyaux villageois originels¹. Ces villages urbanisés bénéficient d'un statut spécial, applicable aux terres *'lal dora'*² (la zone habitable), dont l'objectif était de préserver l'identité originale de la vie villageoise et ses valeurs traditionnelles. Ces terrains villageois restent en dehors du contrôle et des règlements d'urbanisme de la municipalité comme de l'Administration de Delhi. Ainsi il n'y a aucune restriction au type de constructions érigées ni au type d'activités exercées dans ces zones. Paradoxalement, ce statut spécial a accéléré la transformation des anciens villages : cela a favorisé leur commercialisation et la prolifération de petits ateliers industriels, en offrant aux entrepreneurs des loyers moins chers que dans les zones commerciales ou industrielles reconnues, tout en échappant aux contrôles de la municipalité. La multiplication des activités économiques a également attiré une main d'oeuvre ouvrière, se logeant si possible dans le village, et entraînant ainsi une densification résidentielle et de l'habitat.

*

Les pouvoirs publics ont bien mis en oeuvre à Noida une politique active de logement; dans un autre registre, les grandes entreprises de la floriculture à Madrid ont aussi mis en place des solutions visant à favoriser l'acquisition d'un logement en propriété par leurs ouvriers. Mais dans un cas comme dans l'autre, se vérifie une situation classique dans les villes des pays en développement : l'absence d'action en direction du secteur locatif, qui repose donc entièrement sur une initiative privée non aidée et non encadrée. Et, lorsque la norme devient totalement permissive comme c'est le cas dans les espaces villageois indiens, la ville produite à Delhi présente alors de nombreux points communs avec celle produite à Bogota, où des normes urbanistiques très laxistes, tendant à la dérégulation, prédominent sur l'ensemble de l'agglomération : développement du secteur locatif, pression foncière, transformations morphologique et sociale s'exercent avec un rythme et une ampleur considérables dans ces espaces villageois apparaissant comme des "enclaves libérales" au milieu de vastes espaces profondément contrôlés par l'administration. Les dynamiques qui se jouent dans les espaces villageois du territoire métropolitain de Delhi s'y trouvent exacerbées par leur localisation au sein de vastes espaces planifiés : les acteurs privés agissent alors dans le cadre "extraordinaire" justement défini par la planification qui crée aux portes d'un village une ville nouvelle avec un

¹ Voir : LEWIS Ch., LEWIS K., 1997. *Delhi's Historic Villages. A Photographic Evocation*, Ravit Dayal Publisher, Delhi, 150 p.

² *Lal dora* signifie littéralement la ligne rouge qui sur les documents fonciers délimite les terrains habitables du village.

pôle industriel de 4000 établissements sans résoudre la question du logement des ouvriers. A Bogota, sans que cela soit le résultat d'une volonté planificatrice sinon plutôt le résultat d'une politique gouvernementale favorisant par des avantages fiscaux le développement de la floriculture dans la Sabana occidentale, Madrid est lui aussi encerclé par les exploitations agricoles qui génèrent une croissance démographique accélérée de la ville : la situation présente en ce sens de nombreux parallèles avec celle de Harola, mais l'intensité des contrastes entre l'espace villageois et son environnement y est sans commune mesure.

2.2.4. Les invasions de terrains inoccupés : des implantations spatiales contrastées

La section 2.2.1 a permis de considérer une première pratique d'occupation illégale des terres, le lotissement clandestin, qui contribue de manière significative à l'expansion périphérique des deux métropoles. Les populations les plus pauvres de Bogota et de Delhi ont aussi recours à une seconde forme d'occupation illégale, identifiée en Amérique latine sous le terme d' "*invasión*", c'est-à-dire sans intervention de l'acteur "*urbanizador pirata*". En termes de formes de production, les bidonvilles ("*slums*", "*squatter settlements*") de Delhi correspondent au même processus d'invasion de terres; par contre, leurs caractéristiques morphologiques sont bien distinctes de leur équivalent colombien. Dans le cas de Bogota, les quartiers d'invasion ont une trame orthogonale régulière, qui leur donne une apparence très semblable aux lotissements clandestins et même aux quartiers formels, lorsque le processus de consolidation arrive à son terme. A Delhi, où la distance entre la norme sociale en vigueur et les normes des urbanistes est sans doute beaucoup plus grande qu'à Bogota, la forme de production de l'espace urbanisé est directement lisible dans la physionomie des quartiers d'invasion : leur dessin labyrinthique les différencie nettement du reste de la métropole.

Outre leurs différences en termes de formes urbanistiques et architecturales, les quartiers d'invasion des deux métropoles se distinguent aussi par leur implantation spatiale au sein de l'aire métropolitaine et leur rôle dans la dynamique urbaine. Dans la capitale colombienne, les invasions ont une localisation clairement périphérique, et participent au processus d'expansion spatiale de l'agglomération; même si il tend à s'affirmer, leur rôle demeure secondaire par rapport aux lotissements clandestins. A Delhi, les invasions hébergent au contraire pratiquement autant de population que les lotissements clandestins ; et elles n'épargnent aucun secteur de la capitale, occupant non seulement des terres en périphérie (où sont situés les deux plus grands bidonvilles de la capitale), mais aussi des interstices du tissu urbain, y compris dans les zones planifiées ou centrales de la capitale (Section 2.1.2).

• Les Altos de Cazuca : des invasions en périphérie de Bogota, au-delà des limites du District¹

Une grande partie des quartiers illégaux de la capitale colombienne se développe maintenant dans les communes de la périphérie métropolitaine : c'est notamment le cas à Soacha, qui en 1993 concentre le quart de la population de Bogota et sa banlieue vivant dans des quartiers subnormaux. Une fois épuisée la ressource traditionnelle des urbanisateurs pirates, à savoir les terrains plats inondables du sud et sud-ouest de Bogota, les occupations illégales de terres se portent maintenant sur les reliefs du sud de la capitale, dont ceux situés sur le territoire municipal de Soacha. Le déplacement géographique, hors des limites du District de Bogota, des occupations illégales de terres s'accompagne d'un changement de nature : le lotissement clandestin cède plus souvent la place à l'invasion. Traditionnellement, nous l'avons vu (Section 2.1.1), Bogota se distinguait des autres métropoles latino-américaines et des autres villes colombiennes : l'invasion demeurait minoritaire dans le processus d'occupation illégale de terrains, au regard du lotissement clandestin, qui constituait, de loin, la forme la plus courante. Par contre, parmi les ménages vivant en 1992 dans des quartiers d'origine illégale de Soacha, les deux tiers résidaient dans des lotissements clandestins, et un tiers dans des quartiers d'invasion². Dans cette commune, le secteur des Altos de Cazuca composé d'une série de quartiers d'invasion (Strate 1 de la Carte 2.1.1) illustre bien les nouvelles dynamiques des occupations illégales de terres dans la périphérie métropolitaine de Bogota. Les enquêtes statistique et anthropologiques menées entre 1993 et 1995 montrent clairement la dynamique de production de l'espace résidentiel et le système de peuplement de ces quartiers populaires de la partie orientale de Soacha. Elles révèlent aussi l'ampleur des différences entre les quartiers illégaux des Altos de Cazuca, occupant des versants abrupts, et ceux du secteur León XIII, situés sur la partie plane de la commune (Section 2.2.1).

Le quartier le plus ancien est celui de Julio Rincón, du nom d'un leader des sans-logis colombien; l'invasion, organisée avec la *Central Nacional Provienda*³, a eu lieu en 1978 sur des terres d'haciendas. A l'heure actuelle, c'est le seul quartier à avoir été légalisé et dont les habitants ont un titre de propriété. Les autres quartiers du secteur ont moins de six années d'existence ; situés au-delà du périmètre urbain (Carte 2.1.1), ils sont tous illégaux. En même temps que se créait un peu plus haut sur le versant, le quartier Villa Mercedes, également sous

¹ Les analyses présentées dans cette section reposent sur deux sources d'information :

- l'enquête démographique CEDE-ORSTOM sur la mobilité spatiale, dont les résultats ont fait l'objet du rapport : DUREAU et al, 1994. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 3. Resultados preliminares de la encuesta cuantitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 309 p.;

- des entretiens approfondis menés par M. C. Hoyos auprès d'habitants du quartier travaillant dans le secteur informel, de leaders de quartiers et de fonctionnaires municipaux, dont l'analyse est présentée dans: HOYOS M.C., 1996. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre el área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 5. Metodología y resultados de la encuesta cualitativa*. Bogota, CEDE-ORSTOM, 159 p.

Une analyse combinée de ces deux sources d'information a été présentée dans :

DUREAU F., HOYOS M.C., FLOREZ C.E., 1995. Soacha : un barrio de Bogotá. *Movilidad y acceso a la vivienda de la población de los sectores orientales del municipio*. Bogota, Universidad de los Andes, CEDE, *Revista Desarrollo y Sociedad*, n°34, pp. 95-147.

² Municipio de Soacha, 1992. *Plan de desarrollo municipal Soacha Siglo XXI. Vol. III : aspectos urbanísticos*. Bogota, 87 p.

³ Organisation fondée à Cali en 1959 : initiée par un groupe de dirigeants syndicaux communistes, cette association s'est consacrée à organiser et soutenir des invasions dans différentes villes du pays.

Cf.: TORRES A., 1993. *La ciudad en la sombra. Barrios y luchas populares en Bogotá*. Bogota, CINEP, 222 p.

l'auspice de Provienda, se sont formés les quartiers Carlos Pizarro et Santo Domingo, sur des terrains obtenus par le M19 au moment de leur réinsertion¹. Dans le courant de l'année 1994, deux autres quartiers ont vu le jour : Arrayanes et Santa Bibiana. L'ensemble des quartiers des Altos de Cazuca sont considérés comme des invasions par l'administration municipale de Soacha. En fait, deux des quartiers de ce secteur ont été créés avec l'intervention d'un lotisseur clandestin bien connu², qui a commencé par occuper les terres en organisant une invasion collective, avant de les diviser et vendre des lots de ces terrains acquis illégalement. La frontière entre invasion et lotissement clandestin n'est donc pas toujours si nette que le laisse entendre la littérature latino-américaine qui oppose systématiquement ces deux formes d'occupation illégale.

Les 14 quartiers formant le secteur des Altos de Cazuca s'échelonnent le long de pentes abruptes, soumises à une érosion très active et à de grands risques d'éboulements, tout particulièrement dans les parties proches des carrières en activité (Planche 2.4.1, photo 1). Dans les quartiers situés au pied des versants, recevant des torrents de terre et d'ordures lors de chaque pluie importante, le risque d'inondation est permanent. Certains quartiers occupent des zones considérées "à haut risque" : 35 maisons du quartier La Capilla ont été emportées par la boue le 12 décembre 1992 (Arango, 1992)³. Comme souvent, les risques naturels se trouvent aggravés par l'action anthropique, principalement dans ces quartiers non équipés de réseaux d'égouts souterrains. Comme les autres zones d'habitat illégales situées en extrême périphérie, hors des limites du District, les Altos de Cazuca cumulent les déficits en matière de services publics. En 1992, les deux tiers des quartiers du secteur ne bénéficiaient ni de distribution d'eau potable, ni de réseau d'égout, ni de service de ramassage d'ordure. Pour pallier l'absence de services, se sont développées des solutions de substitution coûteuses. Ainsi, l'eau distribuée par des ânes approvisionnés à une borne fontaine située au pied de la montagne est vendue à 100 pesos les 5 gallons, les tarifs les plus élevés étant pratiqués au sommet du versant, occupé par les populations les plus pauvres : les habitants des Altos de Cazuca, les plus démunis de la Capitale satisfont donc leurs besoins en eau potable avec l'eau la plus chère du pays ! Quand les services existent, ils sont particulièrement déficients : le raccordement au réseau d'eau potable de certains quartiers des Altos de Cazuca, effectué au cours de l'année 1994, a abouti à un service de distribution d'eau potable moins efficace que la situation antérieure où la distribution était assurée par des camions-citernes ou des ânes.

Dans une métropole comme Bogota, où l'individualisme est plutôt la règle, les classes populaires résidant dans les quartiers illégaux se distinguent lors des premières années de l'occupation de terres par une forte solidarité au niveau du quartier, plus prononcée dans les invasions que dans les lotissements clandestins. Condition *sine qua non* pour l'invasion de terres dans des conditions d'affrontement prolongé avec la police et l'armée, cette solidarité permet aux plus démunis de faire pression sur les autorités locales pour accéder à une "normalisation" du quartier, en termes de propriété comme de services publics. C'est elle qui permet à un individu ou une famille pauvre d'avoir accès au sol et à un logement. C'est également la solidarité entre les habitants qui résout fréquemment l'accès aux réseaux par des branchements pirates, en attendant une solution légale : dans les Altos de Cazuca, on estime ainsi à 40% la proportion de branchements clandestins au réseau d'électricité, et 20 à 30% au

¹ Le M19 est un groupe de guérilla passé à la vie civile en 1989.

² Julio Chacib, qui a été assassiné à Bosa avec ses gardes du corps en 1993.

³ ARANGO G.A., 1992. *Estudio de zonas de alto riesgo*. Soacha, Oficina de Planeación Municipal, 33 p.+ ann.

Planche 2.4.1
Les Altos de Cazuca, dans la commune de Soacha au sud de Bogota



© Maria Cristina Hoyos

1. De nombreuses maisons sont situées des zones à haut risque, à proximité de carrières en activité. En arrière plan : le quartier résidentiel pour classes moyennes de San Mateo qui se développe au pied des Altos de Cazuca.



© Maria Cristina Hoyos

2. Quartier Villa Mercedes III. Même après cinq années d'existence, le quartier compte toujours de nombreuses maisons en matériaux précaires.

réseau d'eau potable. Ces branchements clandestins sont le plus souvent organisés par la communauté, et non le fruit d'actions individuelles telles qu'on peut les rencontrer dans d'autres parties de la capitale. L'accès au réseau d'égout est souvent le résultat d'une action collective organisée par une association : celle-ci fournit à titre gratuit les canalisations, et les habitants du quartier participent en main d'oeuvre à leur installation, le raccordement d'un logement étant soumis à la participation d'au moins un membre de la famille ou, à défaut, au paiement d'une personne assurant cette contribution. Par des actions de ce type, certains quartiers du secteur ont été récemment raccordés au réseau d'égouts; de même, la seule école de cette zone a été ainsi construite par la communauté.

Cette forte solidarité entre les habitants du quartier au moment de l'invasion, indéniable pour ce qui a trait à la sphère collective (légalisation, services publics) ne se retrouve pas au niveau de la sphère individuelle. Ainsi, dans les Altos de Cazuca, où 96% des logements ont été autoconstruits et 80% totalement autofinancés, aucun des ménages enquêtés n'a bénéficié de l'aide des voisins pour construire sa maison : lorsque des voisins ayant des compétences en construction ont participé, c'est à titre de main d'oeuvre rémunérée, et non à titre gracieux. Les 2/3 des logements de ce secteur ont été construits par une main d'oeuvre purement ou majoritairement familiale, et le 1/3 restant à travers une main d'oeuvre rémunérée¹. Dans une seconde phase de la vie des quartiers d'invasion, le niveau de solidarité diminue sensiblement, au fur et à mesure que s'équipe le quartier et que se substitue aux participants à l'invasion une nouvelle population n'ayant pas participé aux actions collectives initiales. La solidarité se traduit alors surtout dans des actions de surveillance : surveillance des terrains attribués non encore construits, contrôle/sélection des personnes s'installant dans le quartier, et surveillance des logements dont les habitants se sont absentés. Dans ces quartiers hors du champ d'action de la police municipale, les hommes travaillant de nuit exercent dans la journée la surveillance et le contrôle du quartier.

Quant aux fondements de ces réseaux de solidarité, deux éléments méritent d'être soulignés, tous deux directement liés à des caractéristiques des rapports sociaux en Colombie, et plus spécifiquement à Bogota. D'une part, ce sont dans la plupart des cas les femmes qui depuis longtemps sont les acteurs principaux de ces réseaux ; pour les réseaux familiaux, la personne de référence est systématiquement la mère ou la grand-mère, autour d'elles se maintient l'unité familiale entre les membres de la parentèle dispersée entre différents lieux. D'autre part, dans de nombreux cas les réseaux sont fondés sur l'amitié et non sur la famille, et n'ont pas forcément un caractère très stable : pour les réseaux extra-familiaux, là encore le rôle des femmes apparaît absolument primordial. Même si les habitants sont les acteurs de cette solidarité quotidienne, il faut reconnaître l'importance des associations communautaires, souvent à base politique, telles que la *Central Provienda* ou le M19 dans le cas des Altos de Cazuca, d'une part dans l'organisation des actions collectives, d'autre part dans les démarches pour l'obtention de la légalisation du quartier et des services publics.

Les caractéristiques physiques du secteur des Altos de Cazuca, la faiblesse des investissements de la part d'une population à très bas revenus et n'ayant que peu d'espoirs de légalisation rapide

¹ Cette observation rejoint celle de Rochefort (1988), qui note que l'autoconstruction est rarement totale et souligne le rôle du secteur informel du bâtiment dans le processus de production du logement des pauvres. Voir : ROCHEFORT M. (ed. scientif.), 1988. *Le logement des pauvres dans les grandes villes du Tiers Monde*. Paris, PUF, Revue Tiers-Monde, tome XXIX, n° 116, 1279 p.

de son terrain¹, rendent la consolidation de ce secteur problématique, voir quasi impossible dans les parties les plus accidentées (Planche 2.4.1, photo 2). De ce fait, la règle générale caractérisant les quartiers illégaux de Bogota dans les années 1980 qui voulait que l'habitat en matériaux précaires cède progressivement la place à des constructions en dur, toujours en vigueur dans les quartiers récents de León XIII, se trouve par contre largement remise en cause aux Altos de Cazuca : les Altos de Cazuca comptent une proportion de maisons en matériaux précaires encore élevée, même plusieurs années après l'occupation du terrain (60% en 1992). Les maisons sont de petite taille, la moitié d'entre elles n'étant composées que d'une pièce unique. Le rythme de densification et de consolidation de l'habitat dans ces quartiers est bien plus lent que celui qui s'observe dans d'autres quartiers illégaux de Soacha : en une année, le nombre de logements n'a augmenté que de 2% dans les îlots des Altos de Cazuca recensés en octobre 1993 et 1994, soit dix fois moins que dans le secteur León XIII. Ce différentiel dans les rythmes de production et de transformation de l'espace bâti a un impact direct sur le système de peuplement et la composition démographique de ces quartiers. Tandis que dans l'ensemble de la population pauvre de Bogota la moitié des ménages sont locataires, seulement 10% des ménages habitant les Altos de Cazuca occupent un logement en location : ces locataires sont, pour l'essentiel, des jeunes couples nés dans l'aire métropolitaine. La quasi-totalité des ménages du secteur sont propriétaires de leur logement. La majorité des familles qui habitent des maisons construites sur des terrains envahis 5 ou 6 ans auparavant ont participé activement au processus d'invasion et ont payé de très faibles sommes, ou seulement l'inscription à la centrale Provienda. D'autres terrains en sont maintenant à leur deuxième ou troisième propriétaire et les prix ont sensiblement augmenté au fil du temps.

Le peuplement de ce secteur de Soacha est complètement exogène à la commune : les natifs de la commune, qui sont pour l'essentiel des jeunes de moins de 20 ans, ne représentent que 13% de la population résidant en 1993 aux Altos de Cazuca. Une bonne partie des migrants est même née en dehors de l'aire métropolitaine : 48% de la population totale, et 79% des chefs de ménage sont dans cette situation. Si l'on considère le déplacement des non natifs de Bogota et son aire métropolitaine depuis leur lieu de naissance jusqu'à la capitale, il apparaît que la recherche de meilleures opportunités professionnelles et économiques constitue le facteur déterminant de ces migrations. La plupart de ces migrations trouvent leur origine dans les départements voisins de Bogota, et la moitié se sont effectuées directement depuis le lieu de naissance : seulement un dixième des migrants ont effectué au moins 2 étapes entre le lieu de naissance et Bogota (ou une commune de l'aire métropolitaine). Une question fortement débattue en Colombie réside dans l'importance de la violence, de quelque nature que ce soit (liée aux activités des narcotrafiquants, de la guérilla, des groupes paramilitaires ou de l'armée), dans les migrations; la presse diffuse largement l'idée que les quartiers populaires du sud de Bogota sont envahis de réfugiés. Pour ce qui est de la situation prévalant à Bogota jusqu'en 1995, un premier élément de réponse réside dans l'origine de la migration vers la capitale : le bassin migratoire de Bogota, d'ailleurs remarquablement stable depuis plus de vingt ans, ne correspond pas aux zones du territoire colombien affrontant la plus grande violence. De plus, l'ensemble des statistiques récentes² tendent à montrer la faible proportion des migrations à

¹ La Mairie légalise beaucoup plus rapidement les quartiers illégaux plus faciles à équiper, tels que ceux de León XIII situés dans les terrains plats. De plus, du fait de leur localisation dans des zones décrétées à haut risque, certaines zones des Altos de Cazuca ne pourront jamais être légalisées.

² Voir notamment :

- *Encuesta Pobreza y Calidad de Vida*, réalisée en 1991 par le DANE : DUREAU F., FLOREZ C.E., HOYOS M.C., 1993. *La movilidad de las poblaciones y su impacto sobre la dinámica del área metropolitana de Bogotá. Documento de trabajo n° 1 : análisis de los datos existentes*. Bogota, CEDE - ORSTOM, 286 p.

Bogota (moins de 3%) dues à la violence. Même s'il est certain que ces sources statistiques sous-estiment ce facteur et que l'augmentation importante de la violence en Colombie depuis 1996 a dû modifier la situation, l'insistance des media à considérer une bonne part des migrants vers Bogota comme des paysans fuyant la violence des zones rurales et venant chercher leur salut dans l'anonymat de la capitale paraît largement exagérée : cette explication est réelle pour un certain nombre d'autres villes colombiennes¹, mais ne se vérifiait pas à l'échelle de Bogota au moment de notre recherche.

Comme dans le secteur León XIII, la majorité des familles migrantes ne se sont pas installées directement aux Altos de Cazuca, mais sont passées d'abord par une phase dans le secteur locatif de Bogota ou d'autres secteurs de Soacha. Alors que le quartier le plus ancien du secteur a été créé en 1978 et que les autres ont moins de 6 ans d'existence, les 2/3 de familles ayant à leur tête un migrant avaient déjà une longue expérience de la capitale, supérieure à 10 ans, et la moitié avaient vécu plus de 20 ans à Bogota ou une autre commune de l'aire métropolitaine. Avant de s'installer dans ces quartiers d'invasion, ces familles ont suivi un itinéraire de durée très variable², marqué par de multiples déménagements dans le secteur du logement en location. Le changement fréquent de pièce en location constitue une pratique fréquente chez les personnes ne pouvant faire face au paiement du loyer, qu'il s'agisse d'une solution de fuite adoptée volontairement pour échapper à l'échéance du loyer, ou de l'expulsion du logement par le propriétaire en cas de non paiement de celui-ci. Un autre facteur, moins souvent souligné dans les études sur les locataires dans les villes latino-américaines, réside dans les problèmes de tensions dans les relations entre voisins, que les habitants des Altos de Cazuca mentionnent fréquemment dans les entretiens approfondis. Dans les parties de la ville où existe un secteur locatif important, la densité de population peut être extrême : dans certains pâtés de maisons du centre de Bogota, les densités dépassent le chiffre de 400 personnes à l'hectare, dans des constructions ayant 1 ou 2 niveaux au maximum. Dans de telles conditions de promiscuité, les problèmes de tensions entre voisins sont le lot quotidien des personnes résidant dans les *inquilinatos* : ces tensions, forme quotidienne de la violence citadine, constituent une raison fréquente de déménagement pour une autre location, et fonde largement le désir d'accéder à son propre logement, quitte à perdre tant sur le plan des caractéristiques physiques du logement (superficie et nature des matériaux), que sur celui de l'accès aux services publics et du transport jusqu'au lieu de travail. La promiscuité est bien une des composantes majeures de la précarité du logement des pauvres à Bogota, qui pousse nombre d'entre eux à préférer s'installer dans leur propre maison aux Altos de Cazuca. Enfin, les changements dans la composition des unités familiales contribuent également fortement à la mobilité résidentielle. Parmi la population pauvre de Bogota, l'union libre s'est largement substituée au mariage; la vie conjugale de ces

- Enquête réalisée par le CINEP en 1992 : HATAYA N., ALFONSO O., CAICEDO C., CUERVO L.M., 1993. *Problemas urbanos y descentralización fiscal en Colombia : el caso de los servicios públicos en algunos barrios populares de Bogotá*. Bogota, IDEM - CINEP, 160 p.

¹ C'est notamment le cas de grandes villes telles que Medellin, Baranquilla, Monteria, etc., situées plus près des zones de conflit. L'impact de la migration pour cause de violence est également tout à fait net dans des villes telles que celles localisées à proximité des zones d'exploitation pétrolières : l'enquête que nous avons réalisée en 1996 dans trois villes pétrolières du Casanare le confirme tout à fait.

Voir : FLOREZ C.E., DUREAU F., MALDONADO M.M., 1997. *Movilidad espacial en ciudades de zonas de expansión. Los casos de Yopal, Aguazul, Tauramena (Casanare)*. Documento 6. Informe final. Bogota, CEDE-ORSTOM, 278 p.

² De 1 an à plus de 15 années : il n'apparaît pas de différence entre migrants et natifs quant à la durée passée dans le secteur locatif avant d'acquérir son premier logement en propriété, ni quant aux caractéristiques du logement. Par contre, la fréquence des changements de logement est plus forte chez les migrants que chez les natifs de Bogota.

populations, dont l'entrée en union est très précoce, est marquée par une très forte instabilité familiale. En cas de séparation, phénomène plus fréquent dans ce segment pauvre de la population¹, c'est toujours l'homme qui quitte le domicile, la femme gardant les enfants à sa charge ; dans la mesure de ses possibilités, elle reste dans le logement alors occupé, sinon la séparation se traduit également par un déménagement, souvent pour un séjour temporaire dans la maison de ses parents. Outre les séparations fréquentes, la population la plus démunie de Bogota est soumise à une très forte surmortalité masculine aux âges adultes, liée aux homicides et aux morts accidentelles² : là encore, ces événements sont souvent associés à des changements de domicile, d'autant plus fréquents si les personnes n'avaient pas encore accédé à la propriété. La grande instabilité des unités familiales des populations les plus pauvres de la capitale colombienne contribue très fortement à l'instabilité résidentielle de cette partie de la population, et à une différenciation assez nette de l'intensité de la mobilité intra-urbaine selon le sexe, variable selon l'âge : tandis qu'entre 30 et 39 ans les femmes sont légèrement plus mobiles que les hommes, à partir de 40 ans les hommes ont une mobilité résidentielle nettement plus forte que les femmes.

Il semble se dessiner une évolution récente dans cette trajectoire allant de la location à l'invasion, déjà observée dans d'autres capitales latino-américaines (Tomas, 1994)³. 20% des adultes migrants résidant aux Altos de Cazuca ont moins de cinq ans de séjour dans Bogota et son aire métropolitaine; et la moitié des migrants résidant dans les Altos de Cazuca en 1993, arrivés dans la capitale au cours des cinq années précédentes, se sont installés directement à Soacha. Ces observations rejoignent celles faites dans la section 2.2.1, sur le rôle croissant joué par le secteur locatif de la périphérie dans l'insertion résidentielle des migrants, et la diminution de la durée passée dans le secteur locatif avant de construire son propre logement dans un quartier illégal⁴.

L'extrême segmentation socio-économique de la capitale colombienne a été maintes fois soulignée. La population des Altos de Cazuca vérifie le caractère traditionnellement populaire du Sud de Bogota : les ménages y sont même plutôt plus pauvres que ceux de León XIII, et très peu ont développé dans le quartier des activités commerciales ou de services⁵. Très peu des actifs résidant aux Altos de Cazuca travaillent à Soacha : l'offre d'emploi dans les établissements

¹ La proportion de séparés ou divorcés est deux fois plus élevée dans la population résidant dans les Altos de Cazuca que dans l'ensemble de la population de Bogota, ou dans les quartiers populaires consolidés.

² Ainsi, une municipalité habitée par une population majoritairement pauvre comme Soacha, a une structure de mortalité par causes sensiblement différente de celle de l'ensemble de la population de Bogota: parmi l'ensemble des décès, tous âges confondus, à Soacha, 15% des décès sont attribués à des homicides (contre 8 % pour Bogota) et 8 % à des morts accidentelles (contre 5% à Bogota) (DANE, 1990; cité par Calvo et Bernal, 1992 : 193).

Entre les deux passages de notre enquête, à un an d'intervalle, les décès d'hommes jeunes sont apparus en nombre alarmant dans ce secteur.

Cf. : CALVO H., BERNAL J., 1992. *El futuro de la Capital. Un estudio de prospectiva urbana. Articulación regional*. Bogotá, Misión Bogota Siglo XXI, 299 p.

³ TOMAS F., 1994. L'habitat populaire irrégulier dans les périphéries urbaines. Paris, La Documentation Française, *Problèmes d'Amérique latine* n° 14, La ville et l'Amérique Latine, pp. 249 - 267.

⁴ La saturation du secteur locatif accessible aux plus démunis dans le centre de Bogota se traduit aussi par un autre phénomène qui mérite d'être signalé, même si nous ne pouvons le développer dans le cadre de ce rapport : le développement récent de l'occupation illégale de maisons abandonnées, en ruines, dans les quartiers centraux de Bogota.

⁵ En 1993, moins de 10% des actifs des Altos de Cazuca exerçaient leur activité à leur domicile, alors que la moitié des femmes actives et 20% des hommes actifs du secteur León XIII étaient dans cette situation.

industriels implantés au pied du secteur (Carte 2.1.1) n'est pas utilisée par les habitants des Altos de Cazuca¹, qui effectuent de longs trajets pour travailler à Bogota, souvent dans le secteur du bâtiment ou des services personnels.

Au-delà des simples clivages socio-économiques, il importe d'insister sur l'importance du processus de segmentation démographique, résultat des pratiques de mobilité intra-urbaine. Pour une même catégorie sociale, les quartiers de la capitale connaissent des différences considérables quant à leurs caractéristiques démographiques : structure par âge, taille et composition des ménages. Dans une zone d'auto-construction de création récente telle que les Altos de Cazuca, les irrégularités des structures par âge sont majeures : ainsi, outre la très faible proportion de population âgée qui caractérise l'ensemble de la périphérie populaire, observe-t-on une nette sur-représentation des classes d'âge 5-19 ans et 40-49 ans. On note également dans ce secteur une plus grande variabilité de la taille des ménages : 9% des ménages ne comptent qu'un seul individu, et 17% sont composés de 7 personnes ou plus². Le mode et le stade de formation du quartier, auto-construction sur des terrains envahis où le processus de consolidation demeure à un stade très peu avancé, se retrouvent ainsi directement dans la structure démographique de la population. Dans les quartiers illégaux de Soacha ou du District de Bogota situés au bord du Rio Bogota, correspondant au même mode de production du logement, mais ayant connu un processus de consolidation déjà bien avancé, les structures démographiques sont nettement plus régulières. Quant aux quartiers d'habitat populaire du centre de la capitale, ce sont eux qui concentrent l'essentiel de la population âgée de bas revenus. La pratique généralisée à Bogota de décohabitation des couples qui, dès qu'ils se forment, quittent le domicile parental, et le processus de stabilisation résidentielle liée à l'acquisition du logement³. Quelque soit la strate socio-économique, parmi les personnes habitant à Bogota âgées de 60 ans ou plus, la proportion de chef de ménage propriétaires de leur logement est supérieure à 75%, expliquent cette forte liaison entre l'âge du quartier et la structure par âge de sa population, dans le cas de l'habitat populaire. Pour les populations les plus démunies de la capitale, cette différenciation démographique des zones d'habitat populaire est une traduction directe des caractéristiques de la formation du quartier : de son mode de production, et de l'étape dans laquelle le quartier se trouve en terme de processus de consolidation.

¹ Dans le cadre d'un plan d'action dirigé vers la population des Altos de Cazuca, l' Association des industriels de Cazuca et la Chambre de commerce de Soacha ont monté en 1992 une bourse d'emploi dans les industries de ce secteur : ce plan a connu un échec total, du fait de l'inadéquation aux emplois proposés avec le niveau de formation de la population, mais aussi aux attentes de celle-ci qui ne sont visiblement pas l'insertion dans le secteur formel. Les habitants n'ont pas manifesté d'intérêt à s'employer de manière stable dans un emploi salarié, qui aurait impliqué une remise en question de nombreux éléments de leur mode de vie.

² Dans le secteur de León XIII, 6% des ménages sont unipersonnels, et 10% comptent 7 personnes ou plus.

³ Quelque soit la strate socio-économique, parmi les personnes habitant à Bogota âgées de 60 ans ou plus, la proportion de chef de ménage propriétaires de leur logement est supérieure à 75 %.

• Le bidonville du stade Nehru à New Delhi, dans le péricentre de la capitale¹

Le développement du bidonville du stade Nehru (connu sous le nom de Rajiv Gandhi Camp) illustre un exemple de transformation de la morphologie urbaine du péricentre de Delhi. C'est aussi un cas typique de création d'une concentration illégale d'habitations précaires.... comme résultat d'un programme de construction de prestige, destiné à renforcer l'image internationale de Delhi.

Ce bidonville s'est développé dans les années 1979-81, avec la construction du stade Nehru pour les Jeux Asiatiques de 1982. Les ouvriers recrutés pour le chantier de construction se sont installés sur le site même de travail, et ont ensuite déplacé leurs habitations précaires un peu plus loin une fois le chantier terminé, occupant les terrains vacants. Un complexe de services administratifs destinés à abriter les départements de certains ministères et entreprises publiques a été ensuite érigé dans la même zone, comprenant une série d'immeubles aux multiples étages, et offrant de nouvelles opportunités d'emplois pendant la période de construction. Certaines de ces constructions sont toujours en cours. La population du bidonville s'est ainsi renforcée par l'arrivée de nouveaux ouvriers migrants travaillant sur les chantiers proches, ou ailleurs, la situation centrale du bidonville, également bien reliée par les axes de transport au reste de la ville, en faisant une localisation très pratique. Le secteur de la construction, au rôle fondateur pour le bidonville, reste encore déterminant pour la survie de ses habitants : ainsi 44% des actifs enquêtés en 1995 étaient employés dans ce secteur, qui en comparaison n'occupait que 8% des actifs de la population active de Delhi selon le recensement de 1991.

Déplacé partiellement au gré de l'avancement de l'occupation des terrains par de nouveaux immeubles administratifs, le bidonville s'est malgré tout agrandi et densifié, coincé entre le stade, le complexe administratif, le boulevard circulaire et un drain à ciel ouvert (Planche 2.4.2, photo 1). Le terrain envahi illégalement est propriété publique, appartenant à la *Delhi Development Authority*, et cette administration ne cache pas son intention de récupérer ses terrains en délogeant le bidonville. Sur la base des listes électorales de 1994, on dénombrait environ 2300 unités d'habitations. Une nouvelle visite du site en mars 1997 a permis de constater l'étalement du bidonville le long du drain au cours des deux dernières années (depuis l'enquête de mars 1995) : selon un des leaders locaux, environ 250 nouvelles unités d'habitations ont été construites pendant cette période, essentiellement par des habitants du bidonville même qui étaient auparavant en location et souhaitaient avoir leur propre habitation.

La consolidation et l'extension du bidonville sur maintenant près d'une vingtaine d'années se reflètent dans le type de structure d'habitation, qui traduit bien sûr aussi les disparités économiques et financières des occupants. Ces deux facteurs - ancienneté de l'installation et

¹ Les analyses présentées dans cette section reposent sur les sources d'information suivantes :

- l'enquête démographique ORSTOM-IEG sur les mobilités spatiales ;
- le recueil d'information sur le contexte des quartiers enquêtés, effectué par M. Sidhu et présenté pour le bidonville du stade Nehru dans le chapitre 2 du rapport : SIDHU M., 1995. Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi. Working Paper N° 2: *Residential profile of the studied areas*. ORSTOM-IEG, New Delhi, 143 p. ;
- les interviews sur la mise en oeuvre des politiques urbaines en interaction avec les stratégies des habitants, réalisés par I. Milbert auprès d'habitants du bidonville, de politiciens locaux et d'administrateurs, et dont une première analyse est présentée dans : MILBERT I., 1996. *Social policies, competition and electoral politics: an explosive cocktail in a New-Delhi slum*. Communication présentée à 8ème Conférence Générale de l'EADI: Globalisation, Compétitivité et Sécurité Humaine, Vienne, 11-14 septembre 1996, 14 p.

niveau de revenu - produisent une large gamme de situations, beaucoup plus diversifiées que dans le secteur des Altos de Cazuca : des abris en toile de jute pour les installations les plus récentes, à des constructions aux murs de briques parmi les plus anciennes et pour les familles les plus prospères, en passant par diverses combinaisons possibles de matériaux, fréquemment des assemblages de planches et de terre séchée. Les toits restent toutefois toujours rudimentaires, la petitesse des habitations est de règle (une pièce unique, souvent d'environ deux mètres sur deux), et il n'y a que rarement de petites fenêtres.

S'agissant des infrastructures et équipements collectifs, les habitants de Rajiv Gandhi Camp ne sont pas complètement démunis. Les ruelles sont pavées dans certaines sections du bidonville ; nombre d'entre elles sont toutefois très étroites, et leurs caniveaux souvent encombrés d'ordures. Le nettoyage des rues et l'entretien des caniveaux est à la charge des employés municipaux, ces derniers ne venant cependant pratiquement pas dans le bidonville ; de même les ordures empilées dans la décharge en bordure des habitations sont rarement enlevées. Un ensemble de toilettes publiques a été construit, comprenant 70 W-C pour une population de plus de 12 000 personnes ; ce dernier a été suppléé très récemment par des "toilettes mobiles" d'une quinzaine de W-C, localisées dans une autre partie du bidonville. Des pompes à eaux ont été installées initialement par le gouvernement, selon un ratio d'une pompe pour 150 à 200 familles; l'encombrement résultant, les dysfonctionnements dues à leur sur-utilisation, ont incité les habitants à installer eux-mêmes leurs propres pompes. Quelques rues ont été électrifiées mais aucun branchement individuel n'a été accordé, la plupart des habitants ont donc effectué des branchements illégaux à partir des pylônes voisins. La fourniture d'équipements de base par la municipalité et autres agences publiques illustre la position contradictoire des pouvoirs publics vis à vis des bidonvilles, celui de Rajiv Gandhi Camp comme de nombreux autres dans Delhi : théoriquement aucun service n'est dû à des occupants illégaux d'un terrain appartenant au gouvernement, sur lesquels pèsent en outre des menaces d'éviction ; mais par ailleurs les programmes anti-pauvreté, en particulier de fourniture de services de base pour les pauvres des zones urbaines, sont parties intégrantes de l'agenda des différents gouvernements qui se sont succédés au pouvoir. Enfin, dans un système de démocratie parlementaire, aucun député n'oublie que les bidonvilles sont également des "banques de votes", dont on ne peut complètement ignorer certaines des demandes ; dans les faits l'accès aux services de base pour les habitants des bidonvilles passe par des pressions exercées auprès des politiciens et bureaucrates, par l'intermédiaire de leurs leaders et représentants locaux.

La dynamique de peuplement du bidonville repose très largement sur la migration et les effets (directs et induits) de l'attraction exercée sur les populations rurales par la capitale comme pourvoyeuse d'emplois. Ainsi selon l'échantillon enquêté en 1995, 76% des résidents sont des migrants, la plupart d'entre eux (91%) d'origine rurale, seulement 4% des résidents sont des natifs de Delhi venus d'une autre localité, et les 20% restant correspondent aux enfants nés dans le bidonville même. Si l'on ne considère que les deux premières catégories, le rôle du bidonville comme premier lieu d'accueil en ville pour les migrants apparaît clairement : 61% des habitants de Rajiv Gandhi Camp qui n'ont pas toujours vécu dans leur logement actuel sont arrivés directement de l'extérieur de la capitale. La situation est donc bien différente de celle des invasions des Altos de Cazuca, qui reçoivent plutôt une population ayant déjà une longue expérience de la capitale. Quant aux habitants en provenance d'un autre logement dans Delhi (les 39% restant), les raisons données pour ce dernier changement permet d'illustrer un type de mobilité résidentielle tout à fait spécifique de la condition des occupants illégaux de terrain : l'éviction et la mobilité forcée, première raison citée par 18% des personnes concernées. Un groupe d'habitants de Rajiv Gandhi Camp avait ainsi été délogé une dizaine d'années auparavant de leur précédent squat, situé dans un parc d'un quartier résidentiel proche... les

Planche 2.4.2. Le bidonville du stade Nehru, dans le péricentre de Delhi



© Surendra Rajan

1. Vue d'ensemble de Rajiv Gandhi Camp, au pied d'un complexe administratif moderne.



© Véronique Dupont

2. Parcelles assainies livrées avec bloc sanitaire dans un lotissement pour le relogement des bidonvillois, à Dwarka-Papankala (sud-ouest de Delhi).

fonctionnaires de la Municipalité en charge de cette éviction ayant eux-mêmes suggéré aux familles délogées d'aller s'installer dans le bidonville voisin. En 1987, une section de Rajiv Gandhi Camp a également été détruite, afin de libérer le terrain destiné à la construction d'un des immeubles du complexe administratif. Les familles délogées sont allées s'installer - ou plutôt s'entasser - dans une des sections non affectées du bidonville, provoquant une densification considérable de l'habitat. Des exemples similaires de déplacements forcés ont été relevés dans les bidonvilles d'autres quartiers couverts par l'enquête sur les mobilités spatiales : ils montrent comment la destruction de bidonvilles entraîne souvent de nouvelles invasions de terrain, et l'extension ou la densification des bidonvilles proches déjà existants. Ce processus en chaîne est courant à Delhi, le développement planifié et les opérations de "nettoyage" ou d'embellissement de la capitale ne faisant dans de tels cas que repousser plus loin les occupations illégales sans en résoudre le problème.

Aujourd'hui à nouveau les habitants de Rajiv Gandhi Camp sont directement menacés d'éviction. Une telle issue paraît inéluctable pour au moins une partie des familles, toutes celles installées au pied d'un bâtiment administratif dont la construction est déjà très avancée : l'accès à l'immeuble nécessitera inévitablement la destruction de leurs habitations. Environ six cent familles ont ainsi reçu fin 1996 une notice d'avertissement du gouvernement, mais sans aucune précision sur le calendrier des opérations. Un an plus tard, en novembre 1997, la situation reste inchangée. Contrairement aux évictions précédentes mentionnées supra, la menace de déplacement semble assortie cette fois d'un projet de relocalisation dans une nouvelle zone d'urbanisation, Dwarka-Papankala, en périphérie lointaine au sud-ouest de la ville, à une vingtaine de kilomètres du site actuel. Les habitants du bidonville n'ont cependant reçu aucune assurance ni information officielle à ce sujet. Ce qui paraît certain en revanche est que la relocalisation sera soumise à certaines conditions, financières d'une part, et d'ancienneté de résidence dans le bidonville de l'autre.

Premièrement, trois séries de paiement sont à la charge des familles éligibles pour avoir accès à une parcelle viabilisée dans une 'colonie de relogement' :

- un versement initial de 222 roupies, à titre de droit d'enregistrement,
- un versement de 5.000 roupies, pour obtenir le droit d'occupation de la parcelle,
- et un autre versement de 7.500 roupies à payer après l'installation sur la parcelle.

Afin d'évaluer ce que représente une telle charge financière pour les habitants du bidonville, il est important de noter ici que 87% des actifs enquêtés en 1995 ont déclaré un revenu mensuel inférieur à 2.000 roupies (68% ont reporté un revenu mensuel compris entre 1.000 et moins de 2.000). Il est ainsi fort probable que de nombreux ménages à faible capacité d'épargne ne puissent pas mobiliser de telles sommes. Le coût d'accession à une parcelle viabilisée (sous un régime de bail à très long terme) est pourtant fortement subventionné, et reste largement inférieur aux prix réels du marché foncier à Delhi. Le devenir des parcelles allouées dans le cadre des projet de relocalisation est en conséquence suivi par une série de personnes, agents immobiliers, spéculateurs,... jusqu'aux escrocs. Ces acquéreurs potentiels savent parfaitement que de nombreux habitants du bidonville ne seront pas en mesure d'aller effectivement s'installer dans les nouveaux lotissements, et cherchent à récupérer des parcelles à faible coût en négociant avec les ayants droits.

Deuxièmement, pour être éligible, les habitants doivent prouver non seulement leur statut de résident du bidonville mais aussi une certaine ancienneté de résidence, généralement sur la base de leur carte de rationnement (carte donnant accès aux magasins de produits de base à prix subventionnés et sur laquelle figure l'adresse), avec 1990 comme année charnière après laquelle les nouveaux arrivants ne sont plus pris en considération par les projet de relocalisation.

La combinaison de ces deux conditions excluent de fait une large proportion des habitants du bidonville de tout projet de relocalisation. Pour toutes ces familles, la seule option restante sera une nouvelle invasion de terrain, ou l'installation dans un autre bidonville.

La série d'entretiens effectués dans Rajiv Gandhi Camp en 1996 et en 1997 par Isabelle Milbert a permis de sonder les réactions des habitants, leur niveau d'information et les stratégies résidentielles mises en oeuvre. L'ensemble des habitants sont conscients de la menace d'éviction, et le site envisagé pour la relocalisation, Papankala, a une image très mitigée, personne ne semblant vraiment prêt à aller s'y installer de plein gré. Le niveau d'information sur le projet de relocalisation et ses modalités, en particulier les conditions financières, est en revanche très variable selon les habitants. Pendant la campagne électorale d'avril 1996 pour les élections législatives des tracts étaient distribués dans le bidonville, promettant le relogement, mais sans aucune mention du coût d'un tel plan pour les habitants eux-mêmes. L'ambiguïté est ainsi entretenue, le lieu le plus probable pour le nouveau lotissement, Papankala, n'est pas non plus confirmé officiellement, et d'autres hypothèses de sites alternatifs de relocalisation circulent également. Ces incertitudes ne font que renforcer le dilemme auxquels les habitants du bidonville font face depuis plusieurs années : doivent-ils investir financièrement pour améliorer leurs conditions d'habitat sur le site même de Rajiv Gandhi Camp et continuer de lutter à travers divers réseaux pour obtenir de meilleurs services collectifs ? ou doivent-ils plutôt diriger leurs efforts pour négocier une relocalisation optimale à Papankala, afin de garantir les conditions de leur évacuation et de leur déplacement, et s'assurer de la provision d'infrastructures de base dans le nouveau lotissement ? Cette hésitation s'avère préjudiciable pour la vie quotidienne des habitants du bidonville, et certainement aussi pour leur avenir car ils sont contraints de jouer un double jeu, ce qui affaiblit leurs objectifs : ils s'efforcent d'obtenir de meilleurs équipements sur place et de repousser l'échéance d'un déplacement.

La visite du site envisagé pour la relocalisation, Papankala, et quelques interviews réalisés dans un lotissement alloué aux habitants d'un autre bidonville déjà déplacés, nous ont donné un aperçu des conditions et difficultés que rencontreront probablement aussi les habitants de Rajiv Gandhi Camp lorsque le plan de leur déplacement se concrétisera. Des parcelles viabilisées de 18 m² ont été attribuées, avec des fondations en briques et des toilettes individuelles, le réseau d'égout est installé, ainsi que les canalisations d'eau et les pylônes et câbles électriques (Planche 2.4.2, photo 2). L'eau et l'électricité ne sont cependant toujours pas fournies depuis deux ans, et les habitants ont dû installer eux-mêmes des pompes à eau. Selon le leader local, sur le millier de familles déplacées, environ la moitié ont déjà revendu leur parcelle à des agents immobiliers, commerçants et même à quelques fonctionnaires, pour des sommes variant de 40.000 à 100.000 roupies. Théoriquement la revente des parcelles n'est pas autorisée dans les projets de relocalisation de ce type, et les habitants ont été mis en garde par l'administration chargée de la mise en oeuvre du projet... mais par la suite, aucun contrôle strict n'a été appliqué. La principale raison mise en avant par le leader local interrogé pour expliquer ces reventes et départs du site est le manque d'emplois dans le voisinage, facteur à nouveau cité comme problème majeur auquel sont confrontées les familles relogées. Les possibilités d'emplois à Papankala constituent également - et à juste titre - un sujet d'inquiétude évoqué par les habitants de Rajiv Gandhi Camp, d'autant plus que cette zone d'urbanisation très récente est encore mal desservie par les transports publics. Actuellement, près de 40% des actifs enquêtés dans Rajiv Gandhi Camp travaillent dans un rayon de seulement un kilomètre et demi environ dans ou autour du bidonville, et plus du tiers de ceux travaillant hors de leur domicile se déplacent à pied (29%) ou en bicyclette (10%) à leur lieu de travail, annulant ou minimisant ainsi les coûts de transport quotidiens.

Pour les populations à bas revenus ne pouvant se permettre des coûts de transport quotidien élevés, priorité est donnée à l'accès à des sources d'emplois relativement proches, et non aux conditions de logement. Ceci explique pourquoi nombreuses tentatives de relogement d'habitants de bidonvilles sur des parcelles assainies et légales, mais situées loin du centre (et donc souvent loin des emplois), se sont soldées par la revente d'une large proportion des parcelles allouées et un retour vers le centre ville dans l'habitat précaire et illégal.

Les trajectoires et stratégies résidentielles observées à Rajiv Gandhi Camp illustrent un type d'insertion dans la capitale assez commun parmi les habitants des bidonvilles, que l'on peut résumer par quelques étapes principales : attraction en ville due à une offre d'emplois spécifiques (ici un chantier de construction, ailleurs un domaine industriel) ; installation provisoire sur le site de travail ou à proximité ; stabilisation et consolidation partielle de l'habitat et appel des autres membres de la famille ; stratégies mises en oeuvre pour avoir accès aux services urbains de base ; et lorsque la menace d'éviction devient pressante, stratégie pour avoir accès à une parcelle dans un site de relogement.

*

Si les invasions jouent un rôle de réception des migrants dans la capitale indienne, il n'en n'est absolument pas de même à Bogota : là, c'est une population ayant déjà un long itinéraire dans le secteur locatif de la capitale qui s'installe. Au delà des différences dans l'implantation spatiale et dans la morphologie des invasions dans les deux capitales, le rôle de ces quartiers dans les trajectoires résidentielles sont aussi bien distincts. L'histoire des quartiers suit également des trajectoires bien différentes : les statuts donnés aux invasions par l'administration locale expliquent sans doute que les enjeux et les transformations dont ils sont l'objet soient bien distincts dans les deux capitales. A Delhi, l'administration de la ville intervient dans le développement et le devenir des bidonvilles à travers un département spécialisé (*Slum & Jhuggi-Jhomprî*¹ *Department*) selon trois stratégies : fourniture de services publics de base à travers des programmes anti-pauvreté, relocalisation des habitants des bidonvilles avec droit d'accès à une parcelle dans de nouveaux lotissement légaux, et réhabilitation du bidonville sur le site même (forme d'intervention moins fréquente jusqu'à présent, mais remise récemment à l'ordre du jour²). Si la reconnaissance officielle d'un *slum* par les pouvoirs publics n'est pas une condition nécessaire à la mise en oeuvre des deux premières formes d'intervention (comme le montre l'exemple de Rajiv Gandhi Camp qui n'a aucun statut reconnu), elle les facilite toutefois. Ce qui semble le plus déterminant dans les faits pour avoir accès à certains bénéfices, ce sont les actions des différents groupes de pression, en particulier des politiciens qui patronnent les bidonvilles. En revanche, la menace de l'éviction plane toujours. Aux Altos de Cazuca, les habitants des quartiers existants ne craignent maintenant plus d'être délogés, hormis ceux situés dans les zones déclarées à risque ; par contre, les services publics sont encore plus déficients, et les conditions d'habitat plus précaires que dans le bidonville du stade Nehru à

¹ Terme hindi désignant les cabanes des bidonvilles.

² En mai 1997 la Haute Cour de Delhi ayant sommé la Municipalité et le Gouvernement du Territoire de Delhi de soumettre leur plan d'action en vue de la résorption de tous les bidonvilles de la capitale et de leur relocalisation, la Municipalité de Delhi a recommandé une stratégie de réhabilitation *in situ*, plus facilement réalisable que les projets de relocalisation qui nécessiteraient l'acquisition et la viabilisation de superficies considérables de terrain pour les nouveaux lotissements. A l'occasion de la Journée Mondiale de l'Habitat (5 octobre 1997), la Corporation Municipale de Delhi a ainsi inauguré un projet de réhabilitation de bidonville *in situ* concernant 4800 familles, dans le nord-ouest de la capitale.

Delhi. L'action des pouvoirs publics est toujours nettement en retrait à Bogota par rapport à ce qui existe à Delhi, et, en matière de logement populaire, elle se résume à une reconnaissance d'une voie extralégale d'accès au sol urbain : la production de logement pour les pauvres était "résolue" jusque là par une légalisation a posteriori des quartiers populaires illégaux et leur connexion aux services publics, après 8 à 10 ans de pression sur les autorités locales. L'exemple des Altos de Cazuca, où le processus de consolidation se révèle problématique ou même impossible, montre les limites que rencontre maintenant le système qui avait permis durant deux décennies de résoudre le problème du logement des pauvres à Bogota.

2.2.5. Densification et transformations des espaces centraux et péricentraux

Si, comme on l'a vu dans la section 2.2.2, des familles aisées de Bogota sont attirées par la banlieue nord, d'autres au contraire cherchent actuellement à résider dans des zones plus centrales. L'allongement des temps de transport et l'augmentation sensible de l'activité féminine expliquent ce retour, qui se concrétise notamment dans le péricentre nord, à proximité de la plus importante zone d'emploi tertiaire de la capitale. En un temps record, s'y développe un nouveau quartier résidentiel de populations à très hauts revenus. Le retour au centre est une aspiration partagée avec les citadins aisés des pays industrialisés; à Bogota, la capacité d'adaptation du secteur de la construction dans un contexte de dérégulation des normes urbanistiques a précipité le processus et intensifié ses conséquences.

Dans *Old Delhi*, se dessine aussi une évolution de l'usage du bâti et une recomposition sociale notable, tout à fait comparables à celles observées une trentaine d'années auparavant dans le centre historique de Bogota, lorsque la concentration des activités commerciales dans le *Casco colonial* s'accompagnait simultanément du départ des habitants de classes aisées vers des localisations plus septentrionales (Section 2.1.1). De très fortes densités résidentielles s'y combinent à une grande concentration de commerces et de petites industries, dans un parc immobilier fortement dégradé. Depuis une trentaine d'années, de nombreuses familles de commerçants et entrepreneurs sont parties vers des quartiers moins congestionnés, tout en maintenant leurs activités dans le centre : ce dépeuplement résidentiel, observable depuis les années soixante dans certains secteurs et dont la tendance s'est depuis confirmée et généralisée correspond à un des objectifs du Schéma Directeur d'Urbanisme. Par contre, dans le même temps, en opposition aux objectifs de ce même Schéma Directeur, le nombre de commerces et ateliers industriels a fortement crû et les emplois informels ont proliféré, ce qui attire une population flottante de travailleurs migrants masculins, souvent non qualifiés. Venant en célibataires, ils retournent régulièrement dans leur village d'origine, et, plus par stratégie que par effet d'exclusion sociale, ils ont une insertion résidentielle très précaire : nombreux sont ceux qui dorment sur les trottoirs, mais toujours près du lieu de travail effectif ou potentiel, économisant loyer et transport, et maximisant ainsi l'épargne envoyée à leur famille au village.

Contrairement à l'exercice présidant à la présentation des études de cas menées dans les autres sections, les deux exemples présentés ci-après ne rendent bien évidemment pas compte de processus directement comparables dans les deux métropoles. En revanche, l'analyse conjointe des secteurs du péricentre nord de Bogota et de Old Delhi, permet d'approfondir deux questions importantes pour la compréhension des recompositions internes aux deux capitales :

- le rôle du lieu d'emploi dans les choix résidentiels, question peu abordée dans l'analyse des questions résidentielles dans les villes des pays en développement, et encore moins pour les populations les plus démunies de celles-ci, mais dont l'importance a déjà été soulignée dans le cas des habitants des bidonvilles de Delhi (Section 2.2.4) ;

- le rôle relatif des acteurs institutionnels à travers la planification, des acteurs privés (entrepreneurs du secteur de la construction mais aussi des autres branches d'activité) et de la population à travers ses logiques résidentielles, dans les transformations qui affectent les espaces anciennement urbanisés.

Une question fera l'objet de développements ultérieurs, les résultats produits jusqu'ici ne permettant pas d'y répondre véritablement : il s'agit de l'impact des transformations internes à Delhi. Certes, en dehors des villages connaissant à l'heure actuelle un véritable boom immobilier et des vastes étendues périphériques faisant l'objet d'aménagements de grande envergure, le nombre de chantiers semble particulièrement faible à Delhi, comparativement à Bogota, où l'on rencontre des chantiers dans la quasi totalité de l'agglomération, y compris dans des quartiers anciens. A Bogota, la dynamique d'expansion spatiale n'est pas exclusive de transformations internes importantes : mouvements de redensification de certains quartiers centraux ou péricentraux, ou de changements de composition de la population dans le cadre bâti ancien. A Delhi les transformations physiques les plus importantes s'exercent manifestement en périphérie, alors qu'à Bogota des mutations importantes de l'espace bâti sont aussi observables dans certains quartiers centraux et péricentraux. Des recompositions sociales pouvant s'effectuer même sans traduction évidente dans la morphologie urbaine, ce constat "visuel" devra faire l'objet d'analyses plus approfondies. C'est pourquoi, dans une prochaine phase d'analyse des résultats de la recherche, une exploitation systématique de tous les éléments permettant d'appréhender la mobilité au sein du parc des logements existants permettra de conclure plus précisément sur les dynamiques des zones centrales de Delhi ; ces dernières pourront ainsi être véritablement comparées au schéma classiquement observé dans d'autres grandes métropoles, à savoir de profondes recompositions internes se jouant simultanément avec des dynamiques d'expansion toujours plus lointaine.

• Le retour au centre des classes aisées de Bogota¹

Délimités à l'est par la cordillère orientale et à l'ouest par l'*Avenida Caracas* qui se prolonge avec l'autoroute du nord, les arrondissements de Chapinero et Usaquen, voisins, constituent un ensemble continu (Carte 1.1.11). Les traversent un axe nord-sud également très fréquenté, l'*Avenida Septima*, et des avenues orientées est-ouest le long desquelles se sont en général développées des activités de type tertiaire et commercial. C'est plus particulièrement le cas à Chapinero, notamment avec l'*Avenida Chile* qui, au cours des années 1970, commence à devenir un centre d'affaires très important (Cartes 1.3.3 et 1.3.4). Plus ancien, l'arrondissement

¹ Cette section correspond à une recherche reposant sur : une analyse de l'offre de constructions neuves réalisée par A. Parias à partir des permis de construire délivrés entre 1980 et 1991; une analyse des politiques urbaines, menées par T. Lulle; une analyse des dynamiques démographiques et comportements résidentiels menée par F. Dureau. Cette recherche a donné lieu à une communication et deux articles, qui ont servi à la rédaction de cette section :

DUREAU F., LULLE T., PARIAS A., 1995. *Interactions entre politiques urbaines, marché du logement et comportements résidentiels : leur rôle dans les transformations des quartiers aisés de Bogota (Colombie)*. Communication au Séminaire "Les pratiques de la ville. Transformations sociales et évolutions spatiales", Centre de Recherche sur l'Habitat, PIR-Villes, Nanterre, 21-22 Septembre 1995, 19 p.

DUREAU F., 1997. Trajectoires résidentielles et recompositions urbaines à Bogota (Colombie). Paris, IHEAL, *Cahiers des Amériques Latines* n° 22, pp. 181-200.

DUREAU F., LULLE T., PARIAS A., 1997. Las transformaciones de los barrios de clase alta en Bogotá : nuevas lógicas y estrategias de producción de vivienda en un marco reglamentario altamente permisivo. in: *La investigación urbano-regional en Colombia. Retos para el desarrollo*, Bogota, Ediciones El Ancora, DNP - ACIUR.

Carte 2.5.1 - Les arrondissements de Chapinero et Usaquen

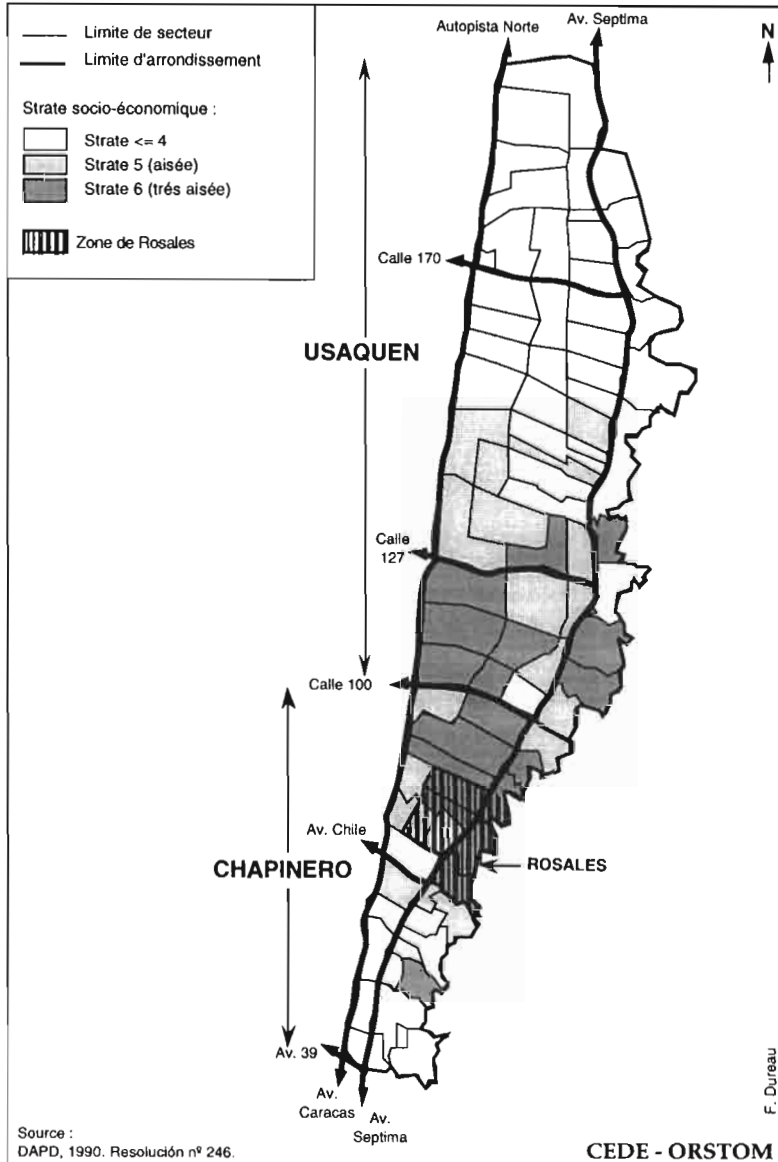
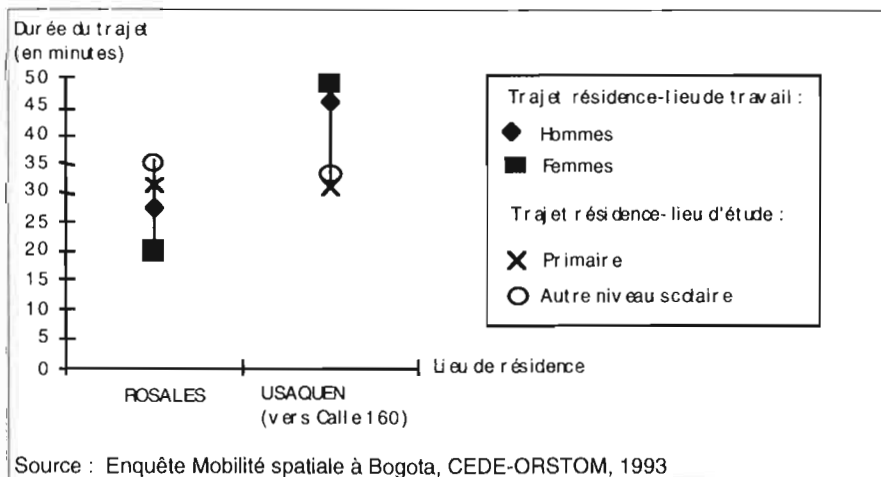


Figure 2.5.1
Durée moyenne des déplacements des familles aisées depuis le logement au lieu de travail et au lieu d'étude, selon le quartier de résidence (1993)



de Chapinero est plus petit que celui d'Usaquen, qui n'a cessé de s'étendre très rapidement, l'étalement de Bogota rattrapant et dépassant l'ancien bourg. Si Chapinero présente davantage de diversité fonctionnelle qu'Usaquen, par contre, on y trouve une composition sociale plus homogène qu'à Usaquen où les écarts sociaux peuvent être très accusés.

La majorité (près de 60% en 1991) des ménages à hauts revenus de Bogota, c'est-à-dire ceux appartenant aux strates 5 (aisée) et 6 (très aisée)¹, réside dans ces deux arrondissements, où les classes aisées sont nettement sur-représentées : alors qu'en 1991 seulement 8% de la population de Bogota est classée en strates 5 et 6, ces deux strates représentent 37% de la population de l'arrondissement d'Usaquen et 57% de celle de Chapinero (Carte 1.1.5). Elles sont donc davantage présentes à Chapinero et plus encore dans un de ses quartiers, Rosales, où domine la strate 6 et que nous évoquerons également dans la mesure où les dynamiques étudiées ici s'y sont tout particulièrement manifestées. Ces populations à hauts revenus sont concentrées spatialement au sein de chaque arrondissement : elles forment un ensemble continu, composé de la moitié nord de Chapinero et la moitié sud d'Usaquen (Carte 2.5.1). Au sein de cet ensemble s'étendant sur une centaine de rues (de la *Calle 55* à la *Calle 153*), une différence mérite d'être soulignée : l'existence d'un gradient socio-économique de la population depuis le sud de cette zone, dans l'arrondissement de Chapinero, où se concentrent les populations ayant les plus hauts revenus, jusqu'à l'extrême nord, dans l'arrondissement d'Usaquen, où les revenus ne sont jamais aussi élevés.

- *De nouvelles aspirations résidentielles*

L'allongement des temps de transport durant les vingt dernières années touche particulièrement la partie nord de la capitale, où le parc automobile est le plus dense. En 1994, il faut une heure pour se rendre en voiture de la *Calle 150* jusqu'au centre de la capitale, alors que le même trajet ne nécessitait qu'un peu plus d'une demi-heure en 1973 (Ardila, 1995)². La dégradation des conditions de transport et l'augmentation de l'activité féminine entraînent une revalorisation sensible des localisations plus centrales : l'attraction traditionnelle vers un Nord supposé plus agréable à vivre et plus sûr se trouve largement remise en question. C'est pourquoi, depuis le milieu des années 1980, la dynamique résidentielle des familles aisées de Bogota, traditionnellement caractérisée par un déplacement continu vers le nord, connaît un net revirement.

Alors que certaines familles aisées s'installent dans les communes périphériques du Nord telles que Chia, Cota ou Tabio (Section 2.2.2), où elles vont chercher une qualité de vie et un environnement qu'elles ne peuvent plus trouver dans une ville affectée par le manque d'espaces verts, les encombrements et la pollution, un nombre croissant de familles aisées décident de retourner vivre dans le péricentre nord, où les parents peuvent diminuer sensiblement leurs temps de transport sans pénaliser pour autant gravement leurs enfants. Dans les familles résidant à Rosales, fin 1993, la durée moyenne de transport est de l'ordre de 25 minutes entre le logement et le lieu de travail, et d'une demi-heure entre le logement et le lieu d'étude (Figure 2.5.1). A la même date, les adultes vivant dans les résidences d'Usaquen aux alentours de la *Calle 160* passent en moyenne entre 45 et 50 minutes pour se rendre de leur domicile au lieu de travail, et leurs enfants consacrent aussi une demi-heure en moyenne pour se rendre au collège. Confrontées à des temps de transport devenus prohibitifs, nombre de familles à hauts revenus

¹ La classification de chacun des flots de Bogota en six strates repose sur l'application de critères de qualité des matériaux de construction des logements et d'accès aux services publics. Les tarifs des services publics varient en fonction de cette stratification.

² ARDILA A., 1995. Op. cité dans la section 2.2.2.

Planche 2.5.1
Rosales, quartier résidentiel de haut standing du péricentre nord de Bogota.



© Maria Cristina Hoyos

1. Quelques maisons, le plus souvent utilisées pour des commerces ou des bureaux, résistent à l'invasion des immeubles.



© Maria Cristina Hoyos

2. Les immeubles de haut standing commencent à occuper les versants boisés d'eucalyptus.

où généralement les deux conjoints travaillent font le choix de vivre dans une zone plus centrale, près du centre d'affaires de l'Avenida Chile, dans la partie nord de l'arrondissement de Chapinero (Carte 2.2.1).

Les ménages qui s'installent maintenant à Chapinero, et plus particulièrement à Rosales, sont des ménages qui d'une part ont un emploi et lieu de travail stables, et, d'autre part, ont les moyens financiers de choisir leur lieu de résidence : faisant de la proximité entre lieux de travail et de résidence un élément important de qualité de la vie, ils choisissent de vivre à Chapinero, à proximité de la plus importante zone d'emploi tertiaire de la capitale. Ainsi en 1993, plus de la moitié des actifs résidant à Rosales travaillent dans l'arrondissement de Chapinero et le tiers dans les arrondissements limitrophes. La proximité entre lieu de résidence et lieu de travail est encore plus marquée pour les chefs de ménage récemment installés dans le logement. A Rosales, 88% des chefs de ménage ayant emménagé en 1993 dans leur logement travaillent dans l'arrondissement de Chapinero, alors que cette proportion n'est que de 47% pour ceux ayant entre 1 an et 10 ans de résidence dans le logement, et de 24% pour ceux ayant plus de 10 ans dans le logement. Il est clair que le rapprochement du lieu de travail devient un paramètre déterminant dans le processus de choix du lieu de résidence.

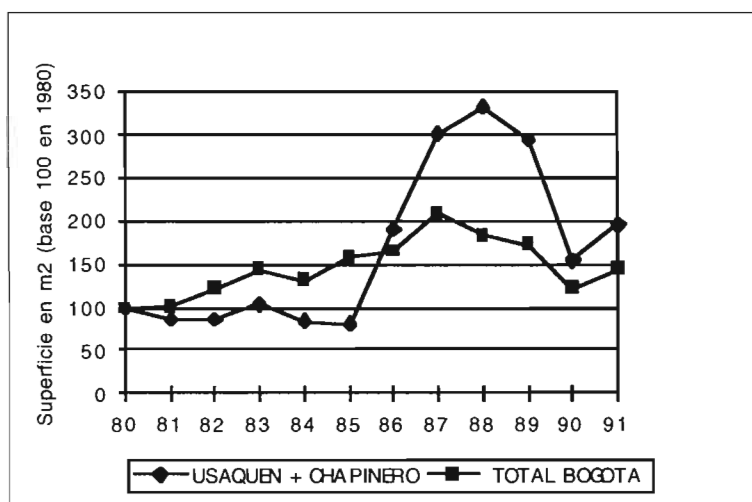
Cette évolution dans les logiques résidentielles des classes aisées de Bogota marque une rupture importante avec la situation qui prévalait jusqu'au milieu des années 1980. Comme le note Barco, "alors que les notions théoriques de l'économie spatiale prévoient une forte détermination du lieu de travail sur les décisions résidentielles (en termes de minimisation du coût de transport), dans les villes latino-américaines et en particulier à Bogota, on observait que cette association était relativement faible"(1996 : 6)¹. Effectivement, telle était la situation traditionnelle à Bogota, pour les différentes classes sociales. Certes, il y a eu un premier mouvement de retour au centre il y a une vingtaine d'années, de la part de certaines familles aisées qui se sont installées au début des années 1970 à la Macarena ou dans les Torres del Parque², mais ce mouvement n'avait pas l'ampleur de celui qui se joue actuellement à Chapinero, et correspondait à des mécanismes bien distincts. Il s'agissait alors d'intellectuels et d'artistes qui désiraient rompre avec le mode de vie en vigueur dans la bourgeoisie traditionnelle de Bogota : ils trouvaient dans la Macarena et ses environs un lieu adéquat pour mettre en oeuvre cette rupture, en tirant parti de la proximité du centre historique, où se concentrent la plupart des lieux culturels de la capitale, et de la possibilité de vivre "autrement", à côté d'autres couches sociales (Ospina, 1981)³. Le retour à Chapinero de la fin des années 1980 est nettement moins idéologique : Rosales et les quartiers voisins sont devenus une nouvelle option résidentielle, parmi d'autres plus septentrionales, des classes aisées de Bogota, liée à une évaluation des temps de transport de familles où souvent les deux parents travaillent. Enfin, si le retour à Chapinero concerne un plus grand nombre de personnes que le cas de la Macarena, cette nouvelle logique de localisation de la population aisée ne peut pas pour autant être généralisée à l'ensemble de cette population : d'autres familles aisées continuent de préférer des localisations plus lointaines, y compris dans d'autres communes (Chia, Cota), offrant des avantages en termes de qualité de vie et d'environnement par rapport à Bogota.

¹ BARCO C. (coord.), 1996. *Desarrollo espacial de Bogotá durante las dos últimas décadas. Una aproximación preliminar a sus principales rasgos*. Bogota, Universidad de los Andes, CEDE, 46 p.

² Quartiers situés à l'extrémité Nord de l'arrondissement de Santa Fe (Carte 1.1.10).

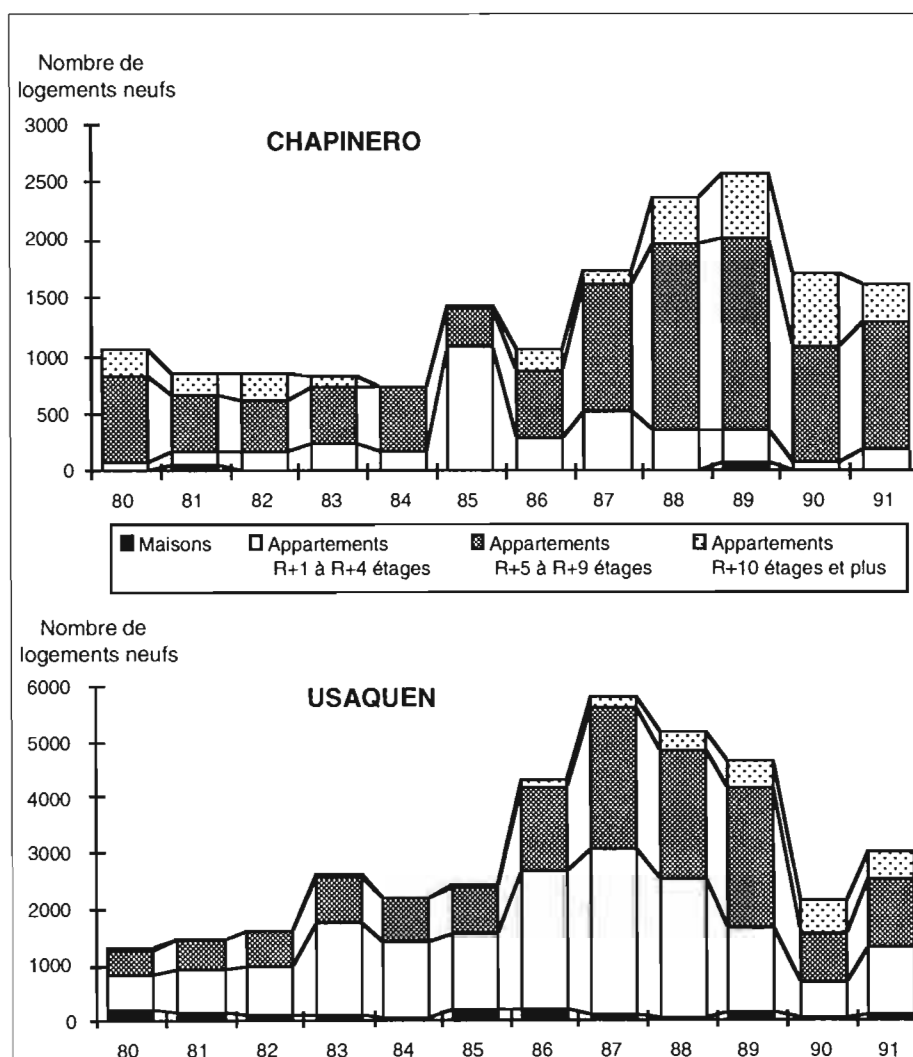
³ OSPINA, 1981. M., 1981. *El proceso de recuperación del centro de Bogotá. La Macarena y las residencias El Parque*. Bogotá, Universidad de los Andes, Facultad de Economía, Tesis de Grado, 126 p.+ ann.

Figure 2.5.2 - Superficie construite en logements à Bogota (1980 - 1991)



Source : Permis de construire, DANE.

Figure 2.5.3 - Nombre de logements neufs selon le type de logement et la hauteur de l'immeuble (Bogota, 1980 - 1991)



Source : Permis de construire, DANE .

- Les transformations de l'espace bâti

Cette nouvelle demande de logement de la part de strates à hauts revenus trouve un écho immédiat auprès des promoteurs immobiliers et des entrepreneurs du bâtiment. Ces derniers réorientent rapidement leurs investissements sur la construction de logements de luxe dans la partie nord de Chapinero. La politique de financement du logement et les normes urbanistiques très permissives font que cette réorientation s'exprime avec une intensité particulière. A partir de 1986, dans cette zone de Bogota, le volume de la construction, resté stable au début de la décennie, augmente sensiblement, et se concentre sur les bâtiments à usage résidentiel (Figure 2.5.2).

Le processus de densification est plus net à Chapinero qu'à Usaquen : entre 1985 et 1991, le nombre de logements neufs augmente, en termes relatifs, deux fois plus à Chapinero. A Chapinero, de 1980 à 1991, la construction de maisons est négligeable : elle ne représente qu'1% des logements neufs (Figure 2.5.3). La majorité (60%) des logements neufs correspond à des appartements dans des immeubles ayant entre 5 et 9 étages, le reste se répartissant à égalité dans des immeubles de moins de 5 étages ou de plus de 9 étages (Planche 2.5.1, photo 2). Entre 1987 et 1990, la densification physique connaît un rythme exceptionnel : la production annuelle d'appartements dans des immeubles de 5 étages ou plus (dont un quart dans des immeubles de plus de 9 étages) est alors 2 à 3 fois plus importante qu'au début de la décennie.

A Usaquen, les maisons constituent une proportion plus importante des logements construits entre 1980 et 1991 (4%). La densification est moins aiguë qu'à Chapinero : la moitié des logements neufs de la décennie correspondent à des appartements dans des immeubles de moins de 5 étages, et seulement 7% à des immeubles de plus de 9 étages. Néanmoins, se dessine une évolution très nette au cours de la période, avec une accélération sensible de la densification : des immeubles de plus de 9 étages font leur apparition à partir de 1986, et à partir de 1988, la construction d'appartements dans des immeubles de plus de 5 étages devient majoritaire.

- Augmentation et transformation de la population du nord de Chapinero

L'importance des transformations qui affectent l'espace bâti au cours des années 1980 se traduit dans des changements radicaux dans l'effectif et la composition de la population qui réside dans le secteur, spécialement à Chapinero. Pendant les années 1970, le mouvement d'expansion vers le nord se traduisait par une stagnation de la population de Chapinero, liée au déclin de la fonction résidentielle dans ces quartiers au profit des activités tertiaires. Au contraire, on observait des taux d'accroissement supérieurs à 10% dans l'arrondissement d'Usaquen, correspondant à la dynamique d'expansion de la ville vers le nord. Au milieu des années 1980, s'opère un changement sensible de la dynamique démographique du nord de Bogota, au profit de la partie Sud d'Usaquen et des secteurs orientaux de la partie nord de Chapinero.

A la fin des années 1980, un flux de population en provenance du nord de la capitale se substitue au peuplement centrifuge traditionnel du nord de Chapinero, en provenance de quartiers plus centraux. Parmi les ménages résidant antérieurement à Bogota qui se sont installés entre 1985 et 1991 dans cette zone, 42% résidaient auparavant plus au nord, dans l'arrondissement d'Usaquen ; pour ceux installés avant 1985, cette proportion n'était que de 26%. Dans le quartier de Rosales, en 1993, la moitié des chefs de ménage résidant antérieurement en dehors de l'arrondissement de Chapinero proviennent du nord de la capitale, et seulement 10% des quartiers plus centraux; si l'on ne considère que les ménages installés au cours de l'année 1993 dans leur logement, ce sont les trois quart qui proviennent du nord.

A Usaquen, un nouveau type de flux résidentiel interne à Bogota se combine avec la tendance traditionnelle de déplacement vers le nord des familles aisées. Actuellement Usaquen ne reçoit pas seulement des habitants qui vivaient auparavant à Chapinero et qui ont décidé de vivre plus au nord, mais aussi ceux en provenance de localisations occidentales : ces nouveaux mouvements sont liés à la diversification des zones de résidence de la population de strate 5 pendant les années 1980.

Environ 90% de l'accroissement démographique de Chapinero entre 1985 et 1991 peut être attribué à la densification physique de la zone, et à son extension sur les flancs des *cerros* orientales (Planche 2.5.1, photo 1). La destruction des maisons, patrimoine architectural de ces anciens quartiers bourgeois, et leur remplacement par des immeubles d'appartements explique l'intensité du processus de densification. Mais une autre composante ne saurait être négligée : l'augmentation de la taille moyenne des ménages, du fait de l'arrivée d'une vague de peuplement plus familiale dans un quartier qui comptait une forte proportion de ménages unipersonnels au début des années 1980. La grande majorité des ménages ayant déménagé entre 1985 et 1991 d'Usaquen vers la partie nord de Chapinero sont des familles nucléaires composées de 3 à 5 personnes, avec à leur tête des chefs de ménage jeunes (86% ont entre 29 et 43 ans). A une vague de peuplement du quartier par des ménages unipersonnels, succède une vague plus familiale se traduisant par un net changement dans la composition démographique de la population de Chapinero. La proportion d'enfants augmente sensiblement : quasi-absents en 1985, les enfants de moins de 5 ans forment 6% de la population en 1991, soit autant que dans les quartiers résidentiels de haut standing d'Usaquen. Et, malgré le départ de nombreuses familles étendues habitant les anciennes maisons de Chapinero, la taille moyenne des ménages passe de 3,3 à 3,5 personnes. La baisse de la proportion de ménages unipersonnels est particulièrement spectaculaire à Rosales, où elle passe de 17% en 1985, à 7% en 1991 et 5% en 1993. L'évolution ascendante du quartier se lit directement dans la composition socio-professionnelle des ménages en fonction des durées de séjour dans le logement : les ménages les plus récemment installés sont plus aisés que ceux installés durant les années 1970, à une époque de déclin du quartier où les classes les plus aisées l'abandonnaient pour des localisations plus septentrionales. Ce recentrage résidentiel s'effectue le plus souvent à travers l'acquisition du logement : en 1994, à Rosales, les trois quart des logements neufs, achevés au cours de l'année précédente, sont occupés par des propriétaires.

A Usaquen, comme pour le cadre bâti, les changements ont une ampleur moindre qu'à Chapinero. Sur le plan démographique, l'évolution la plus notable concerne une standardisation autour du schéma de ménages nucléaires de taille moyenne avec enfants, avec une augmentation sensible de la taille moyenne des ménages. La vocation familiale d'Usaquen se poursuit donc, mais dans un cadre bâti évoluant rapidement : à la maison de rigueur dans le quartier, se substitue un habitat en appartements. Cette évolution d'Usaquen se réalise simultanément avec l'émergence d'une certaine ségrégation au sein des quartiers aisés du nord de Bogota : les familles ayant les plus hauts revenus se concentrent sur la partie orientale, à l'est de l'autoroute du Nord, où elles satisfont leur besoin de grands logements avec un environnement de qualité, tandis que les autres résident dans les quartiers occidentaux, affectés par des temps de transport supérieurs et une image moins favorable.

On retrouve donc à la fin des années 1980 à Bogota une évolution mise en évidence dans les métropoles des pays industrialisés "dans les couches sociales ayant une capacité résidentielle stratégique" : "la recherche de localisations plus centrales, permettant le meilleur accès des membres du ménage au marché de l'emploi, aux équipements, et aux domiciles des parents et

des amis" (Ascher, 1995)¹. Dans une métropole neuve comme Bogota, les dysfonctionnements des transports, et la grande flexibilité du secteur de la construction, dans un contexte de dérégulation, ont précipité le processus et intensifié ses conséquences. Outre leur impact direct sur la partie nord de Chapinero, se traduisant par une forte densification résidentielle et une évolution fonctionnelle liée à la satisfaction de cette nouvelle demande locale en équipements, commerces et services personnels de proximité, les comportements résidentiels de ces populations aisées ont aussi un effet indirect au delà de cette zone de Bogota, sur le marché du logement neuf et ancien de la capitale. Ces nouvelles aspirations résidentielles, générant une forte demande de logements dans une zone aux terrains déjà valorisés par un des principaux centres d'affaires de la capitale entraîne une profonde recomposition de la partie nord de Bogota.

• Old-Delhi : mutations dans la vieille ville et population sans logis²

Le centre historique de la capitale, Old Delhi, se caractérise par des densités de population extrêmement élevées (voir section 2.1.1), combinées à une très forte concentration de commerces et de petites entreprises industrielles (Planche 2.5.2, photo 1). Un double mouvement marque la dynamique de ce vieux centre : un dépeuplement résidentiel, observable depuis la décennie 1961-71 dans certains secteurs, et dont la tendance s'est depuis confirmée et généralisée ; et d'autre part une croissance très forte du nombre d'établissements commerciaux et d'ateliers industriels. Si la déconcentration de la population du centre ville correspond à un des objectifs du schéma directeur d'urbanisme, la concentration croissante des activités économiques est en revanche en totale contradiction avec ce dernier, soulignant les limites des tentatives de planification urbaine.

La sur-utilisation du bâti ancien dans la ville fortifiée - à la fois en termes d'usage résidentiel et économique - a contribué à la dégradation du parc immobilier. Le cycle de détérioration à l'oeuvre est aussi un effet pervers de la loi de blocage des loyers de 1958, qui en maintenant les loyers à un très bas niveau engendre des revenus insuffisants pour les propriétaires, ce qui décourage ces derniers de toutes dépenses d'entretien de leur bâtiment³. L'ensemble de la ville fortifiée a d'ailleurs été déclarée zone d'habitat insalubre ("notified slum") depuis 1956.

La transformation de l'usage du bâti s'accompagne d'une certaine recomposition sociale de la population résidente. D'un côté, on observe des départs de familles de commerçants, négociants et entrepreneurs propriétaires à la recherche de meilleures conditions de logement dans des

¹ ASCHER, 1995. Op. cité dans la section 2.2.2.

² Les analyses présentées dans cette section reposent sur plusieurs sources d'information :

- un recueil de données secondaires et d'informations sur le contexte des sans-logis dans Old-Delhi, réalisé par D. Tingal, et rassemblé dans un rapport : TINGAL D., 1996. *Survey on spatial mobilities in the metropolitan area of Delhi, Working Paper N°4: Report on pavement dwelling areas and night shelters in Old Delhi*. ORSTOM-IEG, Delhi, August 1996, 59 p. ;

- l'enquête démographique ORSTOM-IEG de 1996 sur les mobilités spatiales auprès d'un échantillon de sans-logis dans la vieille ville ;

- des entretiens approfondis conduits par V. Dupont avec la collaboration de D. Tingal auprès d'un sous-échantillon de 36 individus et dont une première analyse est présentée dans : DUPONT V., TINGAL D., 1997. *Residential and economic practices of pavement dwellers in Old Delhi*. Working Paper Series, N° E/186/97, Institute of Economic Growth, Delhi, 41 p.

³ Voir HSMI, 1988. *Renewal of historical housing stock in Delhi*. Indian Human Settlement Programme, HSMI Studies 1, Human Settlement Management Institute, New Delhi.

Planche 2.5.2. Old Delhi



© Manish Swarup

1. Le marché de grains de Fathepuri, dans la vieille ville.
De nombreux tireurs de charrettes à bras et portefaix qui trouvent à s'employer au jour le jour dans le marché de gros dorment la nuit sur leur charrette, ou sur le trottoir.



© The Pioneer

2. L'abri de nuit de Turkman Gate, ouvert par la municipalité : contre une somme modique les personnes sans abri disposent d'une place pour dormir, avec un tapis de sol et une couverture.

quartiers moins congestionnés - mais qui restent propriétaires de leur maison et maintiennent leurs activités dans la vieille ville. Ce sont ainsi les sections les plus aisées qui partent, laissant sur place les groupes aux revenus plus faibles, en particulier les locataires qui ne seraient pas en mesure de trouver des logements en location à des taux si bas dans d'autres localités. Par ailleurs, la prolifération des activités commerciales et artisanales ainsi que des services rattachés, pourvoyeurs de nombreux emplois informels, attire une population flottante de travailleurs migrants masculins souvent non qualifiés. Ceux-ci peuvent trouver du travail au jour le jour dans les marchés de gros comme portefaix ou tireur de charrette à bras (Planche 2.5.2, photo 1), travailler à leur compte comme tireur de *cyclo-rickshaw*¹, mécanicien, vendeur de rue, se faire employer comme serveur par les petits restaurants et marchands de thé, ou encore aller se faire embaucher dans les divers marchés du travail spécialisés (pour la construction et pour les activités de restauration en particulier). Ces migrants viennent en célibataires, et leur insertion résidentielle reste des plus précaires : nombreux sont ceux que l'on retrouve la nuit dormant sur leur lieu de travail, sous les vérandas du bazar, dans les abris de nuit ouverts par la Municipalité pour les sans-logis (Planche 2.5.2, photo 2) ou simplement sur les trottoirs, dans les parcs et autres espaces publics extérieurs. Une série de services spécialement orientés vers les besoins de cette population sans logis a aussi vu le jour : à côté des abris de nuit municipaux, de petits entrepreneurs privés squattent - en toute illégalité - des espaces publics extérieurs pour louer des emplacements de couchage et des couettes, ou même des lits, pour la nuit.

Sur l'ensemble des personnes sans abri dans la capitale - dont l'effectif total est estimé aux environs de 100.000 - les plus fortes concentrations sont relevées dans la vieille ville, où la municipalité a logiquement installé 8 de ses abris de nuit, représentant les trois quarts des 4.000 places mises à la disposition des sans-logis dans l'ensemble de la ville.

La population des sans-logis de la vieille ville est constituée essentiellement de migrants dont la grande majorité sont d'origine rurale (les trois quarts pour l'échantillon enquêté en 1996), et qui illustrent un cas limite d'intégration urbaine et une fusion des identités citadines et villageoises réalisée au niveau des individus, comme résultante des migrations circulaires. Les migrants sans logis ne sont certes pas les seuls à pratiquer cette forme de mobilité entre village d'origine et ville de migration : cette mobilité circulaire s'observe aussi dans les catégories socio-professionnelles plus élevées, ou installées dans des types d'habitat plus "conventionnels"². En revanche, mieux peut-être que pour toute autre catégorie de citadins, les pratiques résidentielles de la population des sans-logis appuient une vision de la ville refaçonnée par l'espace des migrants, "celui du mouvement qui suggère d'envisager la ville non pas comme lieu des sédentarités, mais comme carrefour des mobilités"³.

L'analyse - sur la base des entretiens approfondis - des conditions d'insertion en ville de ces citadins sans abri, des relations maintenues avec leur lieu d'origine et de leurs projets, permet de reconstituer leur espace de vie et d'en identifier les pôles structurants.

¹ Tricycle servant au transport des passagers et des marchandises dans la ville.

² Pour Delhi, voir :

BANERJEE B., 1986. *Rural to Urban Migration and the Urban Labour Market (A case study of Delhi)*. Himalaya Publishing House, Delhi (chap. V).

BASU A., BASU K., RAY R., 1987. Migrants and the native bond. An analysis of micro-level data from Delhi. *Economic and Political Weekly*, vol. XXII, N° 19-20-21, Annual Number, May, pp. AN-145-154.

³ TARRIUS A., 1993. Territoires circulatoires et espaces urbains. in: *Mobilités, Les Annales de la Recherche urbaine*, N° 59-60, Juin-Sept., Plan Urbain, METT, Paris, pp. 51-60.

- *Conditions de l'insertion en ville*

L'information préalable sur les conditions de vie et les possibilités d'emploi à Delhi ainsi que l'aide reçue à l'arrivée en ville mettent en évidence le rôle du réseau des apparentés et originaires du même village ou de la même région pour la circulation de l'information et l'insertion en ville des migrants sans logis - comme cela est couramment observé pour les migrants dont l'insertion résidentielle n'est pas aussi précaire¹.

Outre l'attraction propre à une grande métropole et à ses perspectives d'emplois multiples, le choix de Delhi est souvent influencé par la présence de parents, d'alliés ou de co-villageois travaillant déjà dans la capitale, et transmettant des informations sur les possibilités d'emploi. Parmi ceux qui reconnaissent avoir été aidés dans leur première insertion en ville (soit les deux tiers des personnes interviewées), pour trouver un travail ou un endroit pour dormir, le réseau des parents et des co-villageois est abordé dans la majorité des cas, montrant que la condition actuelle de sans-abri ne signifie pas nécessairement que ces migrants opèrent dans un vide familial et social. Au cours du séjour en ville, les personnes originaires du même village ou de la même région restent dans certains cas un groupe de socialisation significatif à côté du groupe des co-travailleurs.

Dans cette perspective, un type intéressant de migration est à signaler parmi les sans-logis : les filières migratoires de tradition familiale ou même villageoise. Il s'agit par exemple de certains tireurs de *cyclo-rickshaw*, ou de charrettes à bras, ou encore d'ouvriers de la construction, travaillant à Delhi souvent sur une base saisonnière, et qui perpétuent ainsi une pratique initiée par leurs pères, ou par d'autre villageois. Ces travailleurs migrants suivent une filière bien établie, se rendant sur les mêmes marchés du travail, dans les mêmes garages de location de *rickshaws*, et dormant dans les mêmes emplacements à l'extérieur. On trouve de tels groupes de villageois dans le marché de gros de Khari Baoli ou sous les vérandas d'Asaf Ali Road. A titre d'exemple, un groupe de 25 à 30 personnes originaires d'un même village de l'Uttar Pradesh a pu être identifié dans cette rue, tous dormant côte à côte bien que de castes différentes, quelquefois cuisinant aussi ensemble ; en outre ils retournent en groupe au village pour les principaux festivals, et chaque mois l'un d'entre eux rentre porter les économies de tous pour les redistribuer à leurs familles respectives. Une vie communautaire a pu être ainsi reconstituée sur les trottoirs de la capitale, fondée sur l'appartenance au même lieu d'origine, et ce lien transcende les différences de caste, du moins pendant le séjour à Delhi, dominé par des préoccupations liées au travail.

- *Relations maintenues avec le milieu d'origine*

De fait, la plupart des personnes sans abri enquêtées dans la vieille ville ont des membres de leur famille dans leur localité d'origine et la majorité d'entre eux s'y rendent plus ou moins régulièrement pour des visites - au moins une fois pendant les deux dernières années - ou ont l'intention de le faire dans le cas des migrants nouvellement arrivés. En outre, environ la moitié de ceux qui ont encore de la famille dans leur village (ou ville natale) leur procure une aide financière, souvent complétée par l'achat de vêtements ou produits ménagers au moment des visites.

L'attachement à la famille et au lieu d'origine est encore révélé par les projets futurs de retour au 'village' (dans les prochaines années ou beaucoup plus tard), souhait partagé par la majorité des sans-logis interrogés. Parmi ceux-ci, les projets d'investissements futurs sont fréquents, en particulier pour y ouvrir une épicerie générale, ou un autre type de commerce, pour acheter

¹ Voir par exemple : BANERJEE, 1986, op. cité.

davantage de terres agricoles et plus généralement pour investir dans l'agriculture. Pour réaliser leurs projets d'investissement, les migrants sans-logis ont l'intention de mobiliser leur propre épargne, complétée si nécessaire par des contributions familiales. Certains de ces projets d'investissement ne verront peut-être jamais le jour, d'autres semblent viables étant donné la capacité d'épargne des travailleurs migrants concernés. Cela montre un degré appréciable de dynamisme économique parmi certains migrants sans-logis ; on peut également y lire un calcul économique entraînant un sacrifice temporaire en termes de conditions de logement en ville, afin d'améliorer la situation économique au lieu d'origine.

Au terme de cette première investigation, on peut dresser une typologie des migrants sans logis vivant seuls dans la vieille ville en fonction de leur degré d'enracinement au lieu d'origine. En particulier deux types distincts et diamétralement opposés de situations peuvent être identifiées, avec tout l'éventail des situations intermédiaires.

Correspondant au plus haut degré d'intégration familiale et d'attachement au village, se trouvent les migrants saisonniers venant chaque année travailler à Delhi pour quelques mois, habituellement pendant la basse saison agricole, et qui soutiennent directement leur famille dans leur lieu d'origine. Proche de ce groupe, se placent les migrants mariés dont l'épouse et les enfants (s'ils en ont) restent au 'village' avec le reste de la famille élargie, et qui envoient régulièrement des mandats, ainsi que les migrants non mariés qui contribuent au revenu familial; ces deux groupes visitent régulièrement leur famille. Ces migrants-remetteurs exemplifient un principe de solidarité familiale transcendant l'unité résidentielle : ceci est une caractéristique courante du procès migratoire, en particulier des migrations des campagnes vers les villes, en Inde comme dans d'autres pays en développement. Le point qui mérite d'être souligné ici est le fait que la condition de sans abri du migrant en ville ne l'empêche pas d'exercer cette solidarité ; en fait, c'est précisément cette condition qui lui permet de soutenir financièrement sa famille.

Au degré le plus bas de l'attachement à la communauté d'origine, engagées dans un processus d'individualisation et d'anomie, se trouvent les personnes sans logis qui ont fui leur foyer - en particulier des enfants - à la suite de tensions familiales aiguës¹, souvent accompagnées de violences, et qui ont ensuite coupé tous les liens avec leur famille et leur lieu d'origine. Étant donné les circonstances du départ du foyer, ces migrants ou 'réfugiés' ne peuvent pas compter sur les réseaux familiaux et villageois pour leur insertion dans une nouvelle ville.

La rupture d'avec l'institution traditionnelle de base, la famille, ne s'applique toutefois qu'à une section limitée des sans-logis. Bien que vivant seuls à Delhi, la majorité des sans-logis maintiennent des relations diverses avec leur famille dans leur localité d'origine, celle-ci restant leur référence de base. En fait, la référence au village natal, comme pôle structurant de l'espace de vie, pourrait être plus particulièrement significative pour les migrants sans abri (à l'exception bien sûr de ceux qui ont coupé tous les liens avec leur famille) comparés aux migrants dont l'insertion résidentielle est moins précaire : en effet cette référence, qui comprend aussi une composante mythique, permet sans doute de mieux accepter les conditions de vie en ville, de mieux en justifier la dureté et les aspects dégradants. "Citadins par nécessité, mais villageois de coeur", pourrait ainsi résumer la double identité de la majorité des migrants sans logis.

¹ Environ un tiers des personnes sans logis interrogées pour les interviews approfondies ont rapporté ce type de raison dans leur parcours migratoire.

- Stratégies économiques et pratiques résidentielles

Les sans-logis de Old Delhi font partie intégrale de la force de travail urbaine, et sont en mesure de générer des revenus les plaçant dans le groupe des bas revenus, certes, mais au dessus du seuil de pauvreté, y compris après retenue des envois d'argent à la famille à l'extérieur de Delhi. Néanmoins, l'insécurité d'emploi et l'incertitude quant au travail, et donc l'absence de garantie de tout revenu régulier, constitue une préoccupation essentielle.

Dans de telles conditions économiques, les contraintes financières et l'incertitude des revenus représentent sans aucun doute un obstacle majeur pour l'accès à un logement. Ce facteur doit cependant être considéré dans une perspective à long terme et en relation avec les autres facteurs explicatifs intervenant, qui forment un système dans lequel des éléments de choix sont souvent présents. Par exemple les contraintes financières sont probablement plus sévères au stade initial de la vie de sans-logis, en particulier quand celui-ci correspond à l'arrivée à Delhi, et que le migrant doit s'insérer sur le marché du travail. Ensuite, les contraintes financières peuvent résulter non pas tant du niveau moyen de revenu, mais davantage de l'absence de garantie de revenu régulier. Cet élément d'incertitude empêche de nombreux sans-abri aux emplois précaires d'envisager la location d'un logement même s'ils disposent du potentiel financier correspondant, parce qu'un loyer engage des dépenses fixes non ajustables au revenu effectif. A l'inverse, les dépenses pour l'entrée dans un abri de nuit ou la location d'une couette, sont encourues sur une base journalière et peuvent en conséquence être facilement ajustées en fonction du revenu de la journée. Enfin, certains sans-logis qui disposeraient d'une capacité d'épargne suffisante pour une location (seul ou en la partageant), donnent la priorité aux envois d'argent à leur famille ou à l'épargne à long terme pour des projets d'investissements futurs dans la localité d'origine. En d'autres termes, la préférence est donnée aux conditions de vie de la famille au lieu d'origine sur les conditions de vie du migrant à Delhi, et au futur sur le présent. Dans ce cas, on ne peut pas dire qu'il y ait des contraintes financières absolues empêchant le migrant sans abri de louer une pièce, mais plutôt des contraintes relatives, résultant de ces propres choix et priorités.

La proximité entre le lieu de couchage et le lieu de travail s'avère un autre élément fondamental pour comprendre la situation de sans abri de nombreux travailleurs migrants de Old Delhi et le choix de leur lieu de couchage. Une meilleure proximité du lieu du travail ou de la source d'emplois potentiels est une des raisons reportées explicitement par certains enquêtés pour expliquer leur arrivée initiale sur le trottoir ou dans un abri de nuit, et plus souvent pour expliquer le choix d'un emplacement spécifique pour la nuit. Les faits sont encore plus révélateurs que ces réponses explicites. Ainsi, une très forte proportion des personnes sans-logis interrogées dans Old Delhi travaille dans la vieille ville même (pour l'activité principale 78% de l'échantillon de l'enquête statistique), ou dans des quartiers adjacents. Si l'on s'en tient à l'activité principale, 80% des actifs sans-logis enquêtés se déplacent à pied à leur lieu de travail, le temps de transport moyen est 16 minutes seulement par trajet, et pour 57% d'entre eux dix minutes ou moins. Le coût de transport quotidien au lieu de travail est en conséquence réduit à zéro pour la plupart des sans-logis. Un emplacement près du lieu de travail ou d'embauche permet ainsi aux travailleurs de minimiser - ou même supprimer - leurs dépenses de transport. Il permet aussi d'éviter la fatigue de navettes quotidiennes et d'assurer un repos adéquat, autre facteur vital pour les travailleurs manuels engagés dans des activités exigeant un effort physique intense. En outre, pour les journaliers, une plus grande proximité entre le lieu de couchage et le lieu d'embauche journalière accroît leur probabilité de trouver du travail.

La mobilité résidentielle des sans-logis dans l'agglomération même de Delhi permet de souligner à nouveau l'importance des stratégies de rapprochement du lieu de travail. Les

changements de lieux de couchage sont fréquemment observés au cours de l'année, selon la saison et les conditions climatiques d'une part, mais aussi suivant la mobilité professionnelle. Dans ce cas, les travailleurs sans logis ajustent leur localisation résidentielle en fonction des opportunités d'emplois et de la localisation de ces derniers.

Une autre question importante soulevée par la condition des sans-abri est le caractère définitif ou temporaire de cette situation : celle-ci correspond-elle à une étape dans un processus d'insertion en ville ou se pérennise-t-elle?

Il existe une proportion notable de sans-logis qui vivent dans cette condition depuis dix ans ou plus (16% de l'échantillon) - ce qui n'exclut pas toutefois des séjours réguliers dans la localité d'origine. Pour cette catégorie de sans-logis, en particulier pour ceux qui sont en outre dans le même abri de nuit ou sur le même coin de trottoir, ou qui répètent chaque année le même modèle saisonnier de changement de place de couchage pour les dix ou même quinze dernières années, la condition de sans-abri semble être devenue un mode de vie permanent à Delhi, ou du moins pour la durée de leur vie active, avant le retour définitif au lieu d'origine.

Le désir de nombreux sans-logis d'accéder à un logement décent à Delhi est susceptible de rester le plus souvent un vœux abstrait, étant donné les conditions - très contraignantes - nécessaires à la réalisation d'un tel projet : trouver une location bon marché pas trop éloignée du lieu de travail, et obtenir un revenu régulier et un emploi sûr comme exigence préalable à tout changement résidentiel. Les arguments de ceux qui déclarent ne pas vouloir changer pour un meilleur logement, et qui forment un groupe non négligeable, sont aussi révélateurs pour apprécier le caractère temporaire ou pérenne de la situation de sans abri. Ceux qui ne veulent rien dépenser pour un logement ne sont pas nécessairement ceux qui n'ont aucune capacité d'épargne et donc aucun potentiel financier. Dans ce cas, deux types de raisons sont mises en avant pour expliquer l'absence de volonté de payer pour accéder à un logement :

- certains sans-logis n'ont pas l'intention de rester à Delhi pour une longue période, et trouveraient donc illogique et inutile de prendre une location ;
- d'autres donnent clairement la priorité à la maximisation de leur épargne, en particulier pour pouvoir envoyer de l'argent à la famille au 'village', et ils essaient donc de minimiser leurs dépenses de logement et de transport, ou même de réduire ces dépenses à zéro. Restant seules à Delhi, sans leur famille, certaines personnes sans logis ne perçoivent pas un logement décent comme une nécessité pour eux. En fait, la plupart des sans-logis interviewés n'ont pas l'intention de rester définitivement à Delhi, mais de retourner un jour dans leur localité d'origine, ou bien d'émigrer vers une autre ville. Ainsi, ils perçoivent leur séjour à Delhi comme limité dans le temps, même si cette situation transitoire peut éventuellement durer pour la durée de leur vie active, et en conséquence un logement n'est pas perçu comme un besoin prioritaire.

En résumé, les pratiques résidentielles de la majorité des sans-logis révèlent des éléments de rationalité économique qui visent à maximiser l'épargne et les envois d'argent à la famille dans la localité d'origine, par la minimisation des dépenses de logement et de transport¹. Quand la logique de la situation de sans abri à Delhi est une part intégrale des stratégies familiales enracinées au lieu d'origine, avec priorité donnée à la condition économique de la famille au

¹ La part des éléments de choix rationnel dans les pratiques résidentielles des sans-logis a été mise en évidence dans d'autres études, comme celle de Jagannathan et Halder sur les sans-abri à Calcutta, qui concluent ainsi : "La majorité des personnes vivant sur le trottoir vivent ainsi sans abri suivant une décision délibérée et rationnelle" (p. 1177, *notre traduction*). Voir :

JAGANNATHAN N.V., HALDER A., 1988-a. Income-housing linkages. A case study of pavement dwellers in: Calcutta. *Economic and Political Weekly*, vol XXIII, N° 23 (June 4), pp. 1175-1178.

village aux dépens des conditions de vie du migrant en ville, la situation de sans abri du migrant a de fortes chances de se prolonger pendant toute la durée de son séjour dans la capitale.

*

Dans les deux métropoles existent donc des segments de la population pour qui le rapprochement du lieu de travail constitue un élément important dans les choix de localisation résidentielle : que le coût du transport soit évalué en termes de dépenses pour les migrants de Delhi, ou en termes de temps pour les familles aisées de Bogota, c'est bien une volonté de réduire le coût du transport qui sous-tend le désir de résider dans des localisations centrales de ces métropoles. Un second élément important à souligner réside dans la logique collective de ces pratiques : d'un côté, les comportements des sans-logis s'expliquent souvent par une rationalité économique au niveau de la famille, spatialement segmentée entre le village et Delhi; de l'autre, maintenant que l'insertion professionnelle des femmes s'est généralisée à Bogota, l'appréhension des déplacements de l'ensemble des membres du ménage, en particulier des deux parents exerçant une activité, conduit certaines familles à retourner vers des localisations plus centrales, près des lieux d'emploi de cette strate aisée de la population.

Au delà de la stricte analyse du système qui a opéré dans le péricentre nord de Bogota et dans le centre historique de Delhi, il est intéressant de souligner l'importance que peut avoir la connaissance de ces dynamiques dans la définition et l'évaluation des instruments à disposition des acteurs de la planification et la gestion urbaines.

On a vu comment à Bogota, dans un contexte de dysfonctionnement des transports, une "anti-planification", tendant à la dérégulation, a engendré une densification d'un secteur de la ville, dans la mesure où elle s'est associée conjoncturellement à de nouvelles aspirations et possibilités des habitants de classes aisées comme des constructeurs. Sans entrer dans un débat sur les avantages et désavantages de certains niveaux de densité résidentielle, il est nécessaire de souligner certains coûts d'une densification non planifiée. Outre la perte culturelle liée à la destruction du patrimoine architectural, l'irrationalité économique que représente la destruction de bâtiments encore en bon état, la saturation du réseau de voirie et des services publics en général, observations souvent faites à propos de Chapinero, on ne devrait pas non plus oublier le coût social et humain que représente l'évolution actuelle de ce secteur, pour les habitants qui vivent actuellement une dégradation de leur conditions de vie. Un grand nombre des habitants qui se sont installés à Chapinero dans une époque de relative "décadence" du quartier qui le rendait accessible à des familles de classes moyennes, doivent maintenant affronter simultanément : une forte augmentation de prix des commerces et des services de proximité, une pression fiscale accrue, et une forte augmentation des tarifs des services publics. Avant leur évolution ascendante actuelle, ces quartiers ont connu une histoire de vie marquée par différentes phases. Cette histoire a rendu possible un changement si brutal et si intense de ce secteur de Bogota; cette même histoire a laissé en scène certains de ses acteurs, et non des moindres : les familles venues y habiter. Il n'y a pas eu besoin de rappeler le premier point aux entrepreneurs de la construction; par contre, des planificateurs auraient été bien utiles pour leur rappeler le second, et réguler la transformation de ces quartiers.

A Delhi, où l'intervention des planificateurs est visible dans l'ensemble de l'aire métropolitaine, le vieux centre ville est en outre démarqué comme "zone spéciale" et fait l'objet d'un traitement particulier dans le dernier schéma directeur (plan établi en 1990, à l'horizon 2001) dont les recommandations soulignent de fait l'échec du plan d'urbanisme précédent (1962), et a contrario le rôle des acteurs privés dont la logique économique s'oppose à celle des acteurs

institutionnels. Ainsi l'objectif du plan de développement pour Old Delhi est-il de "nettoyer la ville fortifiée des industries et commerces nocifs et polluants¹, de contrôler une industrialisation et commercialisation additionnelle de cette zone et de lui restaurer la gloire de son passé"². Comme nous l'avons décrit, la prolifération des établissements économiques dans le vieux centre ville au cours des dernières décennies en dépit des tentatives de régulation du premier schéma directeur a entraîné une détérioration accélérée du bâti ancien et a par ailleurs attiré une population flottante de travailleurs migrants, ce qui a favorisé le développement de pratiques résidentielles et économiques en marge de la légalité : l'occupation la nuit des espaces publics extérieurs par les migrants sans-logis et par les entrepreneurs leur offrant des services de "couchage". Mais, de fait, ces entreprises illégales suppléent l'insuffisante capacité des abris de nuit ouverts par la Municipalité.

¹ Le non enregistrement de la plupart des petites industries dans la ville fortifiée ne rend que plus difficile la tâche des planificateurs. Sur l'ensemble du Territoire de Delhi, alors que les enquêtes officielles font état de 97.000 unités industrielles en 1994 (26.000 en 1970-71), seulement 6.404 entreprises industrielles sont enregistrées (selon les données du *Directorate of Industries & Labour Commissioner, Government of National Capital Territory of Delhi*).

² DDA, *Master Plan for Delhi. Perspective 2001*. Prepared by Delhi Development Authority, New Delhi, August 1990, p. 46 (notre traduction).

2.3. CONCLUSIONS ET PERSPECTIVES

2.3.1. Les dynamiques en cours dans les deux métropoles : conclusions et questions à approfondir

Pourquoi comparer Bogota avec Delhi ? C'est la question inévitablement posée à propos de ce projet et l'étonnement est souvent la première réaction de la plupart de ceux qui pensent que ces deux villes n'ont a priori rien en commun. Mais n'a-t-on pas tort de vouloir seulement comparer des objets qui appartiennent à un même univers de référence ? Bogota et Delhi ne se ressemblent pas physiquement, elles présentent des réalités urbaines très différentes au premier abord. Mais le fait que ces deux métropoles multimillionnaires (6 et 10 millions d'habitants respectivement) se soient développées dans le cadre de politiques urbaines opposées, dans le contexte de pays en développement, rendait précisément la comparaison intéressante. L'analyse systématique des processus en cours a permis de nuancer les oppositions apparentes, de mettre en évidence certaines similarités dans les logiques et mécanismes de l'urbanisation, et de mieux identifier la spécificité de chaque contexte métropolitain. Ce sont les principales conclusions de la mise en oeuvre de cette démarche comparative que nous présentons ci-dessous, en proposant également quelques perspectives pour des recherches ultérieures.

• Le jeu des acteurs non-institutionnels face à des politiques urbaines différentes

De prime abord, c'est dans le domaine des politiques urbaines que le contraste entre Bogota et Delhi apparaît le plus accusé, les divergences dans l'organisation spatiale et dans les pratiques résidentielles et de mobilité reflétant en partie l'emprise différente des pouvoirs publics sur l'espace de chaque métropole. Delhi est ainsi une ville planifiée avec une forte volonté de l'État, marquée par des projets d'aménagement de très grande envergure ; Bogota est au contraire une ville placée sous le règne du libéralisme, sans système de planification urbaine équivalent et construite en grande partie à partir de projets de moindre ampleur du secteur privé. Mais, en fin de compte, les résultats ne correspondent pas nécessairement aux intentions affichées dans chaque ville. Les réalités sur le terrain mettent en évidence le décalage entre le discours sur Delhi, "laboratoire d'expériences des politiques urbaines et d'aménagement du territoire" (se traduisant à la fois par une planification rigoureuse de l'espace urbain, des mesures de maîtrise foncière, le développement de villes satellites, des efforts de relocalisation des habitants des bidonvilles, une politique de transports publics,...etc.) et l'importance, de fait, de l'illégalité (au delà des seuls *slums*), et de la spéculation foncière (le prix de la terre peut être très élevé, alors que le système visait à le contrôler). Le système mis en place à Delhi n'est manifestement pas parvenu à empêcher le désordre, c'est-à-dire l'informel, l'illégal et la surdensité, qui sont dénigrés officiellement, mais *de facto* indispensables au fonctionnement même de la structure urbaine.

Les autorités administratives de la capitale indienne interviennent très fortement à une échelle macro, par exemple dans l'orientation de l'expansion urbaine. De plus, suivant une attitude partagée par de nombreuses villes de pays en développement, l'action des pouvoirs publics à Delhi porte plus sur la production de l'espace urbain, que sur la gestion de l'espace déjà urbanisé: comme le notent très justement Carrion et Barco¹, cette attitude logique dans la phase

¹ Cf. la position exprimée en 1997 par F. Carrion dans le quotidien équatorien *Hoy*. A propos de Bogota, C. Barco fait le même constat de décalage entre les réalités urbaines actuelles de la capitale colombienne,

de formation rapide des grandes métropoles du tiers-monde se trouve maintenant en décalage avec la situation actuelle de ces villes où l'espace urbanisé est déjà considérable, et requiert des mesures spécifiques. L'intervention des autorités de Delhi, forte dans la phase de production de l'espace urbain, se traduit même par de nombreuses constructions d'immeubles d'habitation, mais leur contrôle sur les espaces déjà urbanisés s'efface ensuite. On assiste ainsi à Delhi à des transformations remarquables des projets urbanistiques ainsi qu'à des formes d'usage des espaces publics qui estompent nettement à une échelle micro le caractère très planifié de la ville. L'occupation informelle des espaces publics y est en fait plus omniprésente que dans la capitale colombienne, où l'intervention des pouvoirs publics est pourtant beaucoup moins lisible dans la morphologie urbaine, mais où d'autres logiques économiques et d'autres formes de contrôle social interviennent pour réguler l'emprise et l'usage du sol.

De manière paradoxale également, la lutte, parfois vigoureuse, des autorités de Delhi contre la prolifération des bidonvilles au sein de la capitale et la politique de relocalisation des habitants dans des lotissements en périphérie, n'a pas arrêté la multiplication des occupations illégales de terrains publics y compris dans les zones centrales de la capitale, alors qu'à Bogota les invasions abritent non seulement une proportion plus faible de la population, mais elles sont en outre reléguées par les forces du marché immobilier vers les franges urbaines. De plus, les quartiers d'invasion à Bogota présentent généralement une structure orthogonale régulière, commune à celle des lotissements clandestins et des quartiers formels, alors qu'à Delhi leur dessin labyrinthique les distingue clairement des quartiers planifiés de la capitale. La physionomie caractéristique des bidonvilles de Delhi mériterait de plus amples recherches : traduit-elle une distance plus grande qu'à Bogota entre les normes sociales en vigueur et les normes des urbanistes ? Dans quelle mesure l'organisation spatiale de ces bidonvilles correspond-elle à une reconstitution de l'espace villageois (espace de référence de la plupart des migrants y résidant) et dans quelle mesure répond-elle aux contraintes du terrain et de l'espace disponible conjuguées à une forte pression démographique, en particulier dans les implantations centrales ?

En revanche, lorsqu'à Delhi le contrôle des planificateurs est battu en brèche et que l'espace urbain est produit par les mêmes processus, avec l'intervention des mêmes catégories d'acteurs qu'à Bogota, il existe une grande similarité dans les formes urbanistiques et architecturales observées dans certains quartiers des deux métropoles ainsi que dans leur implantation spatiale : c'est le cas de nombreux lotissements clandestins localisés dans les zones périphériques et développés hors des règlements d'urbanisme par des promoteurs privés. Ce type d'urbanisation met également en évidence un processus commun aux métropoles des pays en développement, à savoir le rôle important de "la petite promotion immobilière informelle" dans la production de l'habitat pour les populations à faibles revenus¹.

Ainsi, dans chacune des deux capitales, invasions et lotissements clandestins se combinent pour former la "ville illégale" qui abrite près de la moitié de la population urbaine, dans des proportions toutefois différentes (les premières abritant une population aussi importante que les

soumise à de profondes transformations internes, mais où l'administration municipale continue à concentrer ces actions sur l'expansion périphérique : "nous sommes probablement en train de prendre des décisions sur Bogota en nous basant sur l'image que nous avons de cette ville deux décennies auparavant, éventuellement actualisée par une projection linéaire des tendances mises en évidence à l'époque".

BARCO C. (coord.), 1996. *Desarrollo socioespacial de Bogotá durante las dos últimas décadas. Una aproximación preliminar a sus principales rasgos*. Bogota, Universidad de los Andes, CEDE, 46 p.

¹ ROCHEFORT M. (éd.), 1988. *Le logement des pauvres dans les grandes villes du Tiers Monde*. Paris, PUF, *Revue Tiers Monde*, tome XXIX, n° 116.

seconds à Delhi, et moins d'un quart de la population des quartiers illégaux à Bogota). Cas exemplaires des dynamiques en cours dans les métropoles des pays en développement, l'habitat irrégulier joue également un rôle majeur dans la croissance de ces métropoles et leur étalement spatial¹. Laissez-faire, puis régularisation à terme des lotissements clandestins, sont les attitudes communes suivies par les pouvoirs publics des deux capitales ; en revanche l'administration de Delhi a mis en oeuvre des stratégies plus interventionnistes qu'à Bogota vis à vis des invasions : éviction, relogement, réhabilitation, fourniture de services de base. Au total, est ainsi illustré l'éventail des diverses mesures adoptées par les pouvoirs publics dans les villes en développement face à la prolifération des quartiers illégaux².

De même, dans les deux métropoles, on observe une situation également classique dans les villes du Tiers Monde : l'absence d'action des pouvoirs publics en direction du secteur locatif populaire³, qui repose donc entièrement sur une initiative privée non aidée et non encadrée, et peut alors engendrer des formes d'urbanisation voisines. Ceci est en particulier manifeste dans les espaces villageois de l'aire métropolitaine de Delhi, dont l'autonomie en matière de maîtrise foncière et de construction a été préservée par l'administration de la ville, impliquant une grande permissivité en matière de normes urbanistiques, ce qui les rapproche de la situation colombienne, caractérisée par des normes urbanistiques très laxistes. Dans les villages urbanisés de la périphérie de Delhi, véritables enclaves libérales, comme dans les communes de la périphérie de Bogota, on assiste ainsi à des processus similaires de développement du secteur locatif, de pression foncière, de densification résidentielle et de transformations morphologiques et sociales.

A l'échelle de l'aire métropolitaine, les différences initiales dans les contextes de planification entre les deux capitales s'estompent également lorsque l'on considère les effets induits des dynamiques démographiques. Alors que le développement des villes de l'aire métropolitaine de Delhi s'inscrit dans un plan régional d'aménagement du territoire, la croissance des municipalités périphériques de l'aire métropolitaine de Bogota n'est aucunement liée à une politique volontariste, mais le résultat de stratégies résidentielles et économiques dans un contexte d'absence de planification. La non-reconnaissance légale de l'aire métropolitaine rejoint d'ailleurs les intérêts des municipalités périphériques, qui conservent ainsi leur complète autonomie et utilisent les services de la capitale sans participer à leur financement, tout en récupérant des impôts importants sur les entreprises industrielles situées sur leur territoire et en bénéficiant des économies d'échelle des grandes entreprises de services publics de Bogota. Paradoxalement, les efforts de planification de la région métropolitaine de Delhi, animés par le désir de contrôler la croissance de la capitale et de ralentir l'immigration, aboutissent en fin de compte à une situation également déséquilibrée en termes de services urbains, qui permet de douter de l'efficacité des options adoptées à Delhi et que l'administration de Bogota se propose de mettre en oeuvre dans les prochaines années. En particulier, l'accent initial mis sur le développement des villes de la couronne proche, y compris des villes nouvelles, a en fait renforcé l'attraction de la capitale et intensifié les navettes. En raison même de leur trop grande proximité avec Delhi, et malgré le développement industriel indéniable de la plupart d'entre elles, ces villes périphériques restent en général dépendantes des services de la capitale, exerçant une pression accrue sur ses équipements. A Delhi comme à Bogota, que l'aire métropolitaine

¹ Voir par exemple : DURAND-LASSERVE A., 1996. L'intégration des quartiers irréguliers dans les villes en développement. *Le Courrier du CNRS*, N° 82, *Villes*, pp. 69-72.

² DURAND-LASSERVE A., 1996 (op. cité).

³ Voir par exemple : MASSIAH G., TRIBILLON J.-F., 1988. *Villes en développement. Essai sur les politiques urbaines dans le Tiers Monde*. Paris, La Découverte, Collection Cahiers libres, 320 p.

soit formellement reconnue ou non comme une entité territoriale, aucune redistribution des ressources fiscales ne s'effectue au sein de cet espace. De ce fait, en franchissant les limites administratives de la métropole centrale, la logique de ségrégation résidentielle, et de manière plus générale la spécialisation fonctionnelle des espaces, se révèlent lourdes de conséquences pour les communes intégrées dans le système métropolitain.

• Expansion spatiale et redistribution des densités

En dépit de contextes nationaux très contrastés, et d'un impact très différencié des politiques urbaines, les dynamiques démographiques et spatiales de Bogota et de Delhi présentent des similitudes caractéristiques d'un processus de métropolisation à l'oeuvre dans les deux capitales. L'évolution démographique globale de Bogota comme de Delhi, marquée par un fléchissement récent après une période de forte croissance, masque en fait un dépeuplement de certains quartiers centraux et une croissance rapide dans les quartiers périphériques. Cette dynamique de peuplement centrifuge dépasse les limites du territoire de chaque capitale, et dans les deux pays également le ralentissement de la croissance de la métropole même s'est opéré au profit du développement de villes périphériques, engendrant une circulation accrue des populations dans l'aire métropolitaine. Ces processus "d'extension des zones urbanisées, de suburbanisation (zones urbaines de banlieues), de péri-urbanisation (zones rurales investies par des résidents travaillant en ville) et de rurbanisation (diffusion de population urbaine dans des zones rurales plus éloignées)" sont aussi les traits marquants de l'évolution de l'urbanisation dans les pays développés, où, comme autour de Bogota et de Delhi, ils "ont considérablement emmêlé les frontières entre villes et campagnes"¹. Toutefois, dans un contexte de croissance urbaine rapide, propre à de nombreuses métropoles des pays en développement, il est d'autant plus difficile de "distinguer ce qui est banlieue continue et périurbain discontinu"².

La dynamique d'expansion spatiale à Bogota n'est pas exclusive de profondes recompositions internes: des mutations importantes de l'espace bâti dans certains quartiers centraux et péri-centraux, des mouvements de redensification, ou des changements de composition de la population dans le cadre bâti ancien sont aussi observables. Ceci rejoint le schéma classique observé dans d'autres métropoles, y compris de pays industrialisés, où des dynamiques d'expansion toujours plus lointaines se combinent simultanément à des mutations internes, et en particulier à des mouvements de "gentrification" des centres villes et péri-centres³. A Delhi, les transformations physiques les plus importantes s'exercent manifestement en périphérie ; quant au centre historique, il est marqué par la dégradation de son parc immobilier, accompagnée d'un mouvement de déconcentration de la population et d'une certaine paupérisation de ses résidents (mais non du point de vue des activités économiques qui s'y développent).

Au delà de l'analyse du mécanisme de redistribution des densités au sein des deux espaces métropolitains (abordées dans les sections précédentes), les analyses ultérieures gagneront à

¹ LE GLEAU J.-P., PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., 1996. Villes d'Europe : à chacun sa définition. *Economie et Statistiques*, 4/5, N° 294-295, pp. 25-45.

² STEINBERG J., 1993. Le périurbain : définition, délimitation et spécificité. in: *Métropolisation et périurbanisation*, Cahier du CREPIF, N° 42, Paris, Université de Paris Sorbonne, pp. 109-118.

³ Voir par exemple : MARIN Y., 1996. *La « gentrification » de Brixton à Londres : un rêve ou une réalité?*. Communication au Colloque International Les pratiques de la ville. Transformations sociales et évolutions spatiales, Paris-Nanterre, 21-22 septembre 1995.

envisager la question des densités de construction et de population de façon plus approfondie et systématique et ce à différents niveaux : à l'échelle globale de l'aire métropolitaine, au niveau des différents types de quartiers, au niveau des îlots de divers quartiers, et, enfin, au niveau de l'espace habitable et de l'espace de vie quotidien (espace résidentiel + espace de mobilité quotidienne). La comparaison entre Bogota et Delhi pour chacun de ces niveaux risque d'être très pertinente et porteuse d'intéressantes pistes de recherche sur les formes urbaines et leurs modes de production.

En première analyse, une certaine ressemblance apparaît dans les densités brutes globales (146 habitants par hectare à Bogota en 1993, 135 à Delhi en 1991), produites en fait par une distribution de l'espace non résidentiel (principalement l'espace consacré à la voirie) fortement dissymétrique dans les deux villes. Tandis que la voirie de longue distance, "d'interconnexion" entre les quartiers, née de la planification, prédomine à Delhi, les grandes artères sont peu nombreuses à Bogota. A l'opposé, la proportion d'espace consacré à la voirie "locale" au sein de chaque quartier paraît proportionnellement plus importante à Bogota qu'à Delhi où, dans certains types de quartiers, ne subsistent que d'étroites ruelles labyrinthiques.

La similarité des densités brutes globales masquent des réalités distinctes à bien des égards, qu'un calcul au niveau des secteurs de recensement, de tailles très variables dans les deux métropoles, n'arrive pas à traduire non plus de manière entièrement satisfaisante. Dans l'ancienne ville fortifiée d'*Old Delhi*, les densités résidentielles atteignent ainsi des niveaux records : plus de 600 habitants par hectare en moyenne en 1991 sur une superficie de près de 600 hectares, avec un maximum de près de 1.600 dans une des divisions de recensement. Et ces densités de population sont d'autant plus remarquables qu'elles se conjuguent à une concentration également impressionnante d'activités économiques. A titre de comparaison, dans l'arrondissement populaire d'Antonio Nariño qui occupe une superficie de 494 hectares dans le péricentre de Bogota, la densité brute est de 302 habitants par hectare, mais atteint 572 habitants par hectare si l'on ne considère que la superficie occupée par les îlots habités de l'arrondissement : ce n'est qu'en déduisant la surface occupée par des usages non résidentiels, principalement la voirie, que le niveau maximum de densité calculé par arrondissement à Bogota rejoint le niveau des densités brutes d'*Old Delhi*. De même, en descendant encore à une échelle plus micro, les niveaux de densité atteints dans certains immeubles et logements de Delhi (ceux d'*Old Delhi*, souvent cités, mais peut-être plus encore ceux de certains noyaux villageois ayant fait l'objet de constructions d'immeubles de pièces en location) n'ont pas leur équivalent à Bogota. Les niveaux de densité domiciliaire, qui, de plus, s'accompagnent d'une mobilité quotidienne plus réduite, tendent à générer à Delhi, localement, des situations de densité démographique que l'on ne retrouve pas à Bogota.

L'ambiance relativement tranquille des immeubles hyper-denses de Delhi, comparativement à ce que cette situation d'entassement pourrait engendrer ailleurs, invite en outre à une réflexion sur la perception de la densité par les habitants dans différentes régions du monde¹ et, sur l'impact différentiel de la densité sur la mobilité résidentielle intra-urbaine. A Bogota, des conditions d'entassement moins accusées génèrent de fortes tensions entre les habitants des

¹ A cet égard, il sera intéressant de consulter les résultats de la recherche de l'IPRAUS (signalée dans *La Lettre du Pir-Villes* n°2, 1992, p. 19) sur "Le sentiment d'entassement dans les immeubles collectifs", qui se "propose de rechercher les critères architecturaux liés au sentiment de surpeuplement, de tester si cette impression est liée à la perception d'un manque de contrôle sur les interactions sociales, de mesurer l'impact des rythmes et modes de vie sur ce sentiment et d'évaluer les effets sur la santé physique ou mentale des habitants".

inquilinos du centre : ces tensions, forme quotidienne de la violence citadine, constituent une raison fréquente de déménagement pour une autre pièce en location, et fondent largement le désir d'accéder à son propre logement, quitte à perdre tant sur le plan des caractéristiques physiques du logement, que sur celui de l'accès aux services publics et du transport jusqu'au lieu de travail.

• Spécialisation fonctionnelle dans l'espace urbain et ségrégation sociale et résidentielle

Nous avons présenté plus haut les diverses formes de production de l'espace urbain, leurs différences et similitudes d'une métropole à l'autre comme résultante des jeux des acteurs institutionnels et non-institutionnels. A Delhi, lorsque ces modes divers d'urbanisation s'exercent sur des sous-espaces spécifiques régis par des réglementations différentes, des ruptures brutales interviennent dans le paysage urbain (par exemple entre les noyaux villageois enclavés et les espaces planifiés qui les encerclent). Globalement, Delhi est une ville discontinue, avec des secteurs très marqués et différenciés entre eux, y compris par des barrières physiques, la plus importante étant la rivière Yamuna qui coupe du reste de la ville tout le secteur est. A l'inverse, Bogota apparaît comme une ville beaucoup plus continue, structurée par les principaux axes de voirie, avec l'existence de gradients parfois très prononcés, mais sans jamais atteindre la brutalité des contrastes observés à Delhi. La capitale colombienne se caractérise par l'existence d'axes spécialisés pour différentes activités comme le commerce, les affaires, l'industrie, etc. Cette forte spécialisation fonctionnelle se traduit par une grande concentration des zones d'emplois : en 1990, 65% des emplois de la capitale sont localisés dans le centre et le péricentre. A Delhi en revanche, les activités économiques sont plus dispersées sur l'ensemble du territoire métropolitain, y compris la production industrielle, qui s'exerce non seulement dans les grandes zones de concentration industrielle planifiées, mais aussi sous forme de petites unités que l'on trouve aussi bien dans le vieux centre ville que dans les villages urbanisés et de nombreux quartiers illégaux des périphéries.

A Bogota, une tradition ségrégrative ancienne, les mécanismes spéculatifs et les comportements engendrés par une insécurité grandissante ont donné lieu à une ségrégation socio-spatiale très marquée, opposant un nord riche à un sud pauvre. Toutefois, commencent à apparaître des situations nouvelles de cohabitation entre groupes sociaux : la raréfaction des terres urbanisables conduit à l'implantation de résidences pour classes moyennes à Soacha au sud de Bogota, véritables enclaves dans des territoires traditionnellement occupés par des quartiers populaires. Il s'agit certes d'un changement notable dans l'échelle de la ségrégation, mais qui ne remet aucunement en question la nature des relations entre les populations : contrairement à ce que l'on peut parfois observer dans certains secteurs du nord de Bogota, et qui semble une pratique commune - et même stratégique - à Delhi, la proximité physique entre classes sociales ne se traduit pas par le développement de relations économiques entre les deux segments de population : à Soacha, la cohabitation se traduit plutôt en un affrontement quotidien exacerbé par la proximité.

Face à l'extrême segmentation socio-économique traditionnelle de la capitale colombienne, les secteurs de Delhi apparaissent beaucoup plus hétérogènes au niveau de leur peuplement. Il serait toutefois trompeur d'en conclure à une ségrégation résidentielle moins accentuée dans la capitale indienne. Plus exactement, la ségrégation résidentielle et sociale à Delhi n'intervient pas à la même échelle qu'à Bogota. Ainsi, à Delhi, une grande diversité socio-économique du peuplement et de l'habitat au niveau d'une zone peut très bien aller de pair avec des phénomènes de ségrégation très marquée au niveau d'espaces beaucoup plus restreints.

L'organisation socio-spatiale de Delhi pourrait ainsi se caractériser par la combinaison d'une ségrégation résidentielle et sociale au niveau micro-local et d'une certaine dispersion au niveau plus global, dispersion qui renvoie aussi à la distribution spatiale des activités économiques et à l'éparpillement des bidonvilles sur l'ensemble du territoire de la capitale.

• Choix et stratégies résidentiels en relation avec la mobilité quotidienne des différents groupes sociaux

L'analyse fine des stratégies résidentielles des différents groupes sociaux des deux métropoles et leur mise en relation avec les pratiques de mobilité quotidienne a permis de mettre à jour certaines similarités, y compris dans des contextes de production du cadre bâti différents, et inversement des divergences dans les trajectoires résidentielles pour arriver dans des types de quartiers similaires.

Dans les deux métropoles, les migrants aux revenus les plus faibles ont recours à des invasions de terrain et à l'auto-construction pour résoudre leur problème de logement. Les différences dans la morphologie et l'organisation spatiale des quartiers illégaux résultant de ces pratiques spontanées ont déjà été soulignées; mais ces quartiers jouent aussi des rôles bien distincts dans les trajectoires résidentielles. A Bogota comme à Delhi, ce sont souvent des migrants attirés par de meilleures opportunités d'emploi dans la capitale qui s'installent sur les terrains envahis, cependant, à Bogota il s'agit en général d'une population ayant déjà un long itinéraire dans le secteur locatif au sein de la capitale, alors qu'à Delhi, l'invasion peut jouer un rôle de premier lieu d'accueil pour les nouveaux venus. Les contraintes pesant sur l'implantation des quartiers illégaux dans la métropole colombienne, où ces derniers sont relégués dans les périphéries, impliquent pour leurs habitants une forte mobilité quotidienne vers les lieux de travail qui doit se plier aux choix - ou plutôt au manque de choix - résidentiels. A Delhi, en revanche, les bidonvilles sur des terrains occupés illégalement se trouvent dans tous les secteurs de la ville, y compris centraux, et leur localisation résulte souvent des stratégies d'implantation des nouveaux migrants à proximité des sources d'emplois, en particulier dans les zones industrielles et près des chantiers de construction : dans ces cas, les choix résidentiels visent à réduire les déplacements quotidiens vers les lieux de travail.

Cette stratégie de minimisation des coûts de transport devient un facteur fondamental dans les choix de localisation résidentielle pour les migrants sans-logis d'*Old Delhi*. Selon une logique proche, dans les noyaux villageois en cours d'urbanisation dans la périphérie métropolitaine, c'est l'attraction exercée par une offre abondante d'emploi ouvrier (par exemple : floriculture dans la périphérie de Bogota, nouvelle zone industrielle dans la banlieue de Delhi) qui non seulement déclenche des flux d'immigration mais de plus oriente l'implantation résidentielle des travailleurs migrants à proximité des zones d'emplois. Une telle logique de rapprochement du lieu de travail est en outre observée à Bogota parmi des familles très aisées retournant s'installer au centre ville, pour s'épargner des temps de transport devenus prohibitifs.

La plus grande place donnée, dans l'ensemble, au rapprochement du lieu de travail dans les localisations résidentielles des populations les plus pauvres à Delhi peut être mise en parallèle avec les différences existant dans les modes de déplacement quotidien entre les deux métropoles, qui ne disposent ni l'une ni l'autre d'un système de transport massif de type métro ou tramway. A Bogota, en 1995, 78% des déplacements sont assurés par des véhicules motorisés (dont les 3/4 sont des bus, 20% des voitures particulières et 5% des taxis); seulement

22% des déplacements se font à pied, et le transport mécanisé non motorisé est négligeable¹. En 1993, à Delhi, où le nombre de bus par habitant est moins élevé qu'à Bogota, les habitants de Delhi ont plus souvent recours à la marche à pied (32% des déplacements) et l'on est en présence d'une plus grande diversité des modes de transport mécanisés. Les bus n'assurent que 62% des déplacements quotidiens mécanisés, le reste s'effectuant, à parts égales : soit en voiture ou deux roues motorisées, soit en bicyclette ou autres véhicules de faible capacité à traction mécanique, animale ou humaine².

Ces divergences mises en évidence entre Delhi et Bogota engagent à approfondir les recherches sur les facteurs de l'intensité ou de la réduction de la mobilité quotidienne des ménages. En premier lieu, la structuration des secteurs dans l'aire métropolitaine et leur degré d'autonomie marquent fortement la mobilité urbaine : par exemple la distribution des emplois, très présents dans de nombreuses zones périphériques de Delhi, facilite le rapprochement entre lieu de résidence et lieu de travail. Par ailleurs, le caractère très restreint de l'insertion professionnelle des femmes indiennes contribue probablement aussi à une réduction de la mobilité quotidienne des ménages de Delhi, notamment dans les classes populaires, par rapport à la situation observée à Bogota : le nombre moyen de déplacements à partir du domicile (autres qu'à pied) par jour et par personne s'établit en 1993 à 1,38 à Delhi, soit la moitié du niveau observé en 1993 à Bogota (2,7)³.

Revenant à la mobilité résidentielle, les trajectoires allant de la location à l'occupation illégale, caractéristiques des habitants des quartiers d'invasion à Bogota (comme rappelé ci-dessus), correspondent aussi fréquemment à la trajectoire résidentielle type des habitants des lotissements clandestins des périphéries de cette métropole. Quant aux lotissements du même type des périphéries de Delhi, résultant d'un processus identique d'urbanisation par l'intermédiaire d'un lotisseur informel, ils apparaissent également davantage comme des lieux de relocalisation au sein du territoire de la capitale, que comme des quartiers de réception pour les nouveaux migrants. Certes, la recherche de location à bon marché rend compte des choix de localisation résidentielle excentrée d'une certaine section des habitants des lotissements clandestins, en particulier les nouveaux migrants, dans un contexte de périphérisation de l'offre de logement en location, et cette tendance semble s'accentuer, comme observé également dans d'autres métropoles latino-américaines⁴. Toutefois, dans les deux métropoles, ce que révèlent les trajectoires des habitants de ces quartiers, c'est en premier lieu le désir d'accéder à une propriété abordable comme moteur principal des mobilités intra-urbaines à destination des quartiers périphériques illégaux. Dans le cadre de ces contraintes économiques qui limitent fortement les options envisageables en termes de type de quartier, et ne permettent pas en

¹ Source : CHODAI C.O. Ltd, YACHIYO ENGINEERING Ltd, 1996. *The study on the master plan of urban transport of Santafe de Bogota in Republic of Colombia*. Bogota, JICA.

Cité par : MONTEZUMA R., 1997. *Le rôle des transports urbains dans le processus d'urbanisation : le cas de Bogota (Colombie), 1884 - 1996. Rapport final d'allocation ORSTOM*. Paris, ORSTOM, 325 p. + ann.

² Source : RITES, 1993. *Household travel survey in Delhi urban area*. New Delhi.

Cité par : MADHUGIRI A., 1996. Travel demand forecasting for Delhi Mass Rapid Transport System. Communication au CODATU VII, 12-16 Février 1996, New Delhi, *Urban transport in developing countries*, pp. III-141-160.

³Cf. sources citées supra.

⁴ COULOMB R., 1995. *Habitat locatif populaire et dynamiques urbaines dans la zone métropolitaine de Mexico*. Thèse de doctorat d'urbanisme, Université Paris XII, 630 p.

TOMAS F., 1994. L'habitat populaire irrégulier dans les périphéries urbaines. Paris, La Documentation Française, *Problèmes d'Amérique Latine N°14, La ville et l'Amérique Latine*, pp. 249-267.

conséquence de tenir compte du lieu de travail - souvent très variable pour les classes populaires de ces villes - dans les choix de localisation résidentielle, un autre facteur intervient toutefois dans le choix de la localité précise de résidence : les réseaux de relations et en particulier d'apparentés. Plus généralement, si le rôle des réseaux de relations est souvent mis en évidence dans les études de mobilité résidentielle dans les pays en développement¹, et son importance à nouveau confirmée à Bogota comme à Delhi, il est intéressant de noter, avec Grafmeyer, que dans les pays industrialisés aussi "l'importance qu'occupe la constellation familiale dans la vie des individus est aujourd'hui largement reconnue ou redécouverte", et "le rôle de l'entourage dans les mobilités résidentielles" plus systématiquement exploré².

L'accession à la propriété se retrouve à nouveau dans les motivations de déconcentration résidentielle des classes aisées dans les communes de la périphérie métropolitaine, mais il s'agit cette fois d'une propriété dans un cadre de vie privilégié, où les considérations ayant trait à la qualité de l'environnement prennent une place importante, voire primordiale. Le bon équipement automobile de ces familles aisées, facteur central de leur "aptitude à utiliser des territoires de plus en plus étendus" pour reprendre les termes d'Orfeuill³, rend supportable la contrepartie de leur choix résidentiel, à savoir une forte augmentation des distances quotidiennes vers les lieux de travail. A Bogota, leur déménagement dans la périphérie métropolitaine ne se traduit pas par une augmentation sensible de leur budget-temps de transport, vérifiant la loi de "constance des temps de transport" mise en évidence dans les villes de pays développés⁴. De telles logiques de desserrement résidentiel dans les franges rurales, classique dans les villes du Nord⁵ sont observables à Bogota comme à Delhi, engendrant un processus de rurbanisation qui peut toutefois correspondre à des contextes d'habitat différents d'une métropole à l'autre, avec en général un encadrement plus marqué du secteur public et des aménagements de plus grande envergure à Delhi qu'à Bogota.

Les déterminants des changements de résidence au sein de l'espace métropolitain permettent par ailleurs de souligner le poids spécifique de certains facteurs culturels dans la mobilité résidentielle intra-urbaine, qui doit être appréhendée comme une composante des stratégies familiales. Ainsi, la grande instabilité des unités familiales des populations les plus pauvres de

¹ Voir par exemple :

COULOMB R., 1995 (op. cité).

BANERJEE B., 1986. *Rural to Urban Migration and the Urban Labour Market (A case study of Delhi)*. Himalaya Publishing House, Delhi, 285 p.

LE BRIS E., MARIE A., OSMONT A., SINOUE A., 1987. *Familles et résidence dans les villes africaines*. Paris, L'Harmattan, Collection Villes et Entreprises, 268 p.

² GRAFMEYER Y., 1996. Le rôle de l'entourage dans les mobilités résidentielles. *Le Courrier du CNRS*, N° 82, *Villes*, pp. 20-22.

Voir également la nouvelle enquête menée à l'INED par Catherine BONVALET, Daniel COURGEAU et Eva LELIEVRE sur "Biographies et entourage".

³ ORFEUIL J.P., 1995. Mobilité : les territoires du quotidien. in: *Le logement en questions*, ASCHER F. (coord.), Paris, Editions de l'Aube, pp. 171 - 188.

⁴ Paradigme de Zahavi, cité par Orfeuill (1995 : 180). Op. cité.

⁵ Voir par exemple :

ASCHER F., 1995., *Métapolis ou l'avenir des villes*. Ed. Odile Jacob, Paris, 347 p.

BIEBER A., ORFEUIL J.P., 1993. La mobilité circulaire et sa régulation. Quelques comparaisons internationales. in: *Mobilités, Les Annales de la Recherche urbaine*, N° 59-60, Juin-Sept., Plan Urbain, METT, Paris, pp. 127-139.

HAUMONT A., 1993. La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective. in: *Mobilités, Les Annales de la Recherche urbaine*, N° 59-60, Juin-Sept., Plan Urbain, METT, Paris, pp. 109-118.

la capitale colombienne se révèle un facteur important de leur instabilité résidentielle, alors qu'à Delhi, les cas de séparation conjugale restent très rares parmi les classes populaires et moyennes (les divorces, encore très mal perçus dans la société indienne, affectent plutôt les classes urbaines aisées, et encore dans de faibles proportions). Dans le même registre, la pratique généralisée à Bogota de décohabitation des couples qui, dès leur formation, quittent le domicile parental, entraîne une mobilité résidentielle qui n'a pas d'impact équivalent à Delhi, où au contraire la coutume veut que la jeune mariée aille s'installer chez ses beaux-parents. Quand la décohabitation intervient, c'est en général plus tard dans le cycle de vie du couple, en cas de tension dans la famille étendue, ou en cas de sur-encombrement du logement, après la naissance des enfants, ou suite au mariage d'un autre frère et l'arrivée de son épouse dans la famille. Ces quelques exemples ouvrent de nouvelles pistes de recherche comparative : une exploration plus systématique du rôle des référents culturels propres à chaque contexte urbain dans les pratiques résidentielles et de mobilité des individus et des familles.

2.3.2. De la diversité des réalités urbaines à la diversité des perceptions et des formes de production du savoir sur la ville

Au-delà des enseignements relatifs aux dynamiques en cours dans les deux métropoles que nous avons évoqués jusqu'ici, nous aimerions souligner une dimension particulière de cet exercice comparatif. Au fur et à mesure de l'avancement de la recherche, mais plus encore lors de la mission effectuée par F. Dureau à Delhi en mars 1997, sont apparues d'importantes divergences dans la terminologie employée pour désigner les formes urbaines et les modes de production de l'espace urbain.

Ces divergences sont bien sûr d'abord significatives de la diversité des réalités urbaines, de la spécificité des formes de production du bâti et de l'espace urbain dans chaque pays et dans chaque métropole, en particulier d'un continent à l'autre, dans des contextes socioculturels et politiques très contrastés (Colombie et Inde).

Mais elles sont également révélatrices de différences dans les perceptions et dans les formes de production du savoir sur la ville, ainsi que de l'influence plus ou moins grande du cadre politico-administratif et des modèles de développement économique dominants.

Dans le domaine de la recherche urbaine, de nombreux travaux de qualité ont été produits en Colombie sur les questions du logement, des services publics, des mouvements sociaux urbains, des politiques urbaines et de leurs réformes. Dans la lignée de l'approche marxiste, tout particulièrement sous l'influence de l'école française de sociologie urbaine (Castells, Lipietz, Topalov), la question du logement a été abordée sous l'angle de la production, avec des analyses fines des différentes formes de production. Par contre, l'approche considérant les aspirations et comportements résidentiels des citoyens, et retenant le marché comme cadre interprétatif n'en est encore qu'à ses débuts en Amérique Latine (Coulomb, avec sa thèse sur l'habitat locatif populaire à Mexico¹ est l'un des pionniers en la matière).

En Inde, les recherches urbaines, marquées par une profusion d'études sur les caractéristiques et les tendances de l'urbanisation (analyse de la hiérarchie urbaine, profils de villes, interactions entre villes et campagnes environnantes, ...etc.), sont par contre déficientes en ce qui concerne l'analyse et la réflexion théorique sur la structure spatiale des villes. De façon générale,

¹ COULOMB R., 1995. Op. cité.

l'approche des chercheurs français sur la ville est plutôt méconnue et l'influence prédominante est celle des courants scientifiques américains et anglais. Quant aux nombreuses études sur la planification urbaine, les infrastructures et les services urbains, elles sont dominées par une approche techniciste et gestionnaire. En Inde, et tout particulièrement dans le cas de sa capitale Delhi qui a fait l'objet de politiques de planification urbaine volontariste, la recherche urbaine est très marquée par le vocabulaire des administrateurs et des planificateurs. Et cette référence concerne non seulement les planificateurs de la capitale de l'Inde indépendante, mais aussi l'administration coloniale britannique (rappelons que l'Inde a célébré le 15 août 1997 le cinquantenaire de son indépendance).

L'exemple des terminologies employées pour désigner les quartiers illégaux à Bogota et à Delhi est tout à fait typique de cette situation.

A Bogota comme dans le reste de l'Amérique Latine, le vocabulaire employé différencie nettement deux types de quartiers illégaux, correspondant à deux processus bien distincts de production de l'espace urbain :

- l'invasion : occupation de terrains non mis en valeur sans le consentement du propriétaire pour y établir un quartier ;
- le lotissement clandestin (*urbanizacion pirata*) : basé sur une vente de lots sous-équipés dans des zones non constructibles, ne remplissant pas les normes d'urbanisme.

Tandis que dans le premier cas les occupants n'ont pas de titre de propriété et qu'il n'y a pas intervention d'acteur "intermédiaire", dans le second cas, les habitants ont un titre de propriété, obtenu par une vente de la part d'un acteur : "le lotisseur".

A Delhi, en revanche, le terme "*unauthorized colonies*", que l'on traduirait littéralement en français par "quartiers illégaux", est une catégorie d'habitat définie en référence au schéma directeur en vigueur dans la capitale, selon des critères strictement administratifs, et qui ne correspond de fait qu'à un seul type de quartiers illégaux (les lotissements clandestins), sans que ne soit explicitée l'intervention de l'acteur responsable du processus, le lotisseur.

On utilisera alors le terme de "*squatter settlement*" pour désigner le premier type de quartiers illégaux, ceux résultant d'un processus d'invasion de terrain (sans titre d'occupation), ou encore le terme de "*slum*". Mais ce dernier terme hérité de la terminologie britannique, souvent traduit par bidonville en français, renvoie de fait davantage à des critères de précarité et/ou d'insalubrité de l'habitat, sans référence explicite au statut d'occupation du sol. Quant au terme hindi de "*jhuggi jhompri*" qui signifie littéralement cabanes, huttes, il s'applique localement à des formes d'habitat précaire sur des terrains occupés illégalement, avec des degrés de consolidation du bâti très varié - il s'agit donc à nouveau d'une catégorie qui n'est pas entièrement satisfaisante. Les urbanistes et les chercheurs indiens ont toutefois souvent recours à ce vocabulaire vernaculaire pour éviter la confusion qu'introduit la terminologie anglaise, le terme de "*slum*" étant également appliqué à des contextes complètement différents de production de l'espace bâti, en particulier à des quartiers considérés comme insalubres mais tout à fait légaux. Ainsi, selon des critères d'insalubrité datant des urbanistes britanniques de l'époque coloniale, et élaborés sans considération pour les conditions locales spécifiques de l'habitat, en particulier les conditions climatiques¹, la totalité de l'ancienne ville fortifiée (Old Delhi) se trouve classifiée comme "*slum*".

¹ Par exemple l'étroitesse des ruelles dans la vieille ville de Delhi peut être perçue selon des critères européens comme un facteur d'insalubrité de l'habitat (impliquant un manque de lumière et de ventilation),

La terminologie utilisée à Delhi pour désigner les formes et les modes de production de l'espace urbain correspond ainsi à une juxtaposition de plusieurs registres de vocabulaire : celui hérité des administrateurs coloniaux, celui des planificateurs de la ville actuelle, un vocabulaire vernaculaire, et un vocabulaire traduisant plus directement les réalités du terrain - cette variété de registres n'étant pas exempte de confusion et d'ambiguïté.

Les exemples de divergence et de marquage dans le vocabulaire urbain en vigueur d'un continent à l'autre sont multiples. De manière générale, il semble que les chercheurs travaillant sur les questions urbaines soient plus autonomes vis à vis de la terminologie utilisée par les administrateurs en Colombie qu'en Inde. Cette situation serait-elle due au modèle d'économie libérale considérablement plus accentué (et de plus longue date) en Colombie et de façon générale en Amérique latine ? La moindre présence de l'Etat dans le développement de Bogota qu'à Delhi ("laboratoire de politiques urbaines") aboutit-elle à une lecture différente des deux villes ?

Même si les équipes de Bogota et de Delhi participant à cette recherche partagent une même approche des réalités urbaines, les modes de pensée et d'interprétation, les courants scientifiques en vigueur dans les pays où nous travaillons infléchissent sensiblement notre propre lecture de la ville.

Une des conséquences, et non des moins négligeables, d'un programme comparatif est sans doute d'arriver à édifier quelques ponts entre des communautés scientifiques éloignées et de proposer des systèmes de lecture de la ville autres que ceux qui y sont traditionnellement appliqués. C'est le cas de l'analyse combinée des différents objets (comportements de mobilité, politiques urbaines, développement et recompositions des villes), telle que celle proposée dans la recherche sur Bogota et Delhi, qui n'avait encore jamais été réalisée ni en Colombie, ni en Inde. Dans une telle démarche de nouvelles lectures des villes issues de regards croisés entre chercheurs de différentes régions du monde, des institutions telles que l'Orstom peuvent jouer un rôle de premier plan.

alors que dans la cité moghole du XVII^{ème} siècle il s'agissait à l'inverse d'un facteur de qualité de l'habitat, destiné à protéger de l'ensoleillement et de la chaleur. Or ce sont des critères hérités de l'époque coloniale que l'on retrouve très souvent dans l'Inde indépendante (et aujourd'hui encore) dans les réglementations d'urbanisme et schémas directeurs de la capitale.

3. ANNEXES : SOMMAIRES ET RESUMES DES PRINCIPALES PUBLICATIONS DE L'EQUIPE EN 1997

Annexe 3.1. DEVELOPPEMENTS THEORIQUES ET METHODOLOGIQUES

- **BARBARY (O.), PINZON SARMIENTO (L.M.), 1997.** "El análisis armónico cualitativo : teoría y aplicación a la tipología de trayectorias individuales", in *Revista Colombiana de Estadística*.

(Résumé)

Cet article présente une synthèse, théorique et pratique, de l'analyse harmonique qualitative en tant qu'outil de statistique descriptive des processus aléatoires. Dans la première partie, on s'intéresse d'un point de vue mathématique, à l'analyse harmonique d'un processus qualitatif et à son approximation par l'analyse des correspondances du tableau des durées de présence des individus dans les états. La seconde partie est consacrée à une application aux données d'une enquête sur les trajectoires résidentielles, professionnelles et familiales des résidents de l'aire métropolitaine de Bogota. On y montre comment la méthode permet d'obtenir une typologie de la mobilité intra-urbaine et de la mettre en relation avec d'autres éléments de la biographie des individus.

- **LELIEVRE (E.), 1998.** "Ages, trajectoire biographique, analyse de durée", chapitre I.9, in *L'âge, entre culture et nature*, Léridon & Sauvin-Dugersil (Eds.), en 2 volumes, IUESP (à paraître).

(Plan)

Introduction

I. "Précision" du recueil : l'identification des échéances

1. De l'âge au repérage des transitions
"L'illusion biographique"
Causalité, déterminisme versus approche probabiliste
2. La définition des échéances
3. L'unité de temps et les périodes de références
4. La valeur de la précision du recueil : une approche expérimentale (3B bis)
Datation, chronologie et simultanités

II. Le temps de l'analyse

1. Rappel des principes de l'analyse biographique
2. La détermination de l'exposition au risque
3. Méthodes d'estimation et statistiques de rang
4. Age et durée

Conclusion

- **LELIEVRE (L), BONVALET (C.), BRY (X.), 1997. "Analyse biographique des groupes, les avancées d'une recherche en cours", *Population*, N° Spécial : *Nouvelles approches méthodologiques en démographie*, pp. 803-830.**

(Plan)

De l'analyse individuelle à celle d'un groupe
Des données individuelles à des données de groupes

I. Définition de l'entourage

II. Les pistes de la modélisation biographique de l'entourage

Modèles pseudo-individuels

D'une perspective pseudo-individuelle à une modélisation multi-individuelle

Modèles multivariés et dépendance

L'hypothèse d'indépendance conditionnelle locales

Les modèles semi-paramétriques

III. Mise au test empirique du concept d'entourage

Evolution du groupe domestique au cours de la vie

Le réseau des proches et des parents

Entourage et parcours individuel

Annexe 3.2. METHODOLOGIE DES ENQUETES

- **DUREAU (F.), DUPONT (V.), 1997. "Les formes de mobilité de la population de deux grandes métropoles. Enquêtes comparatives à Bogota (Colombie) et Delhi (Inde)".** Communication pour le XXIIIème Congrès Général de la Population, UIESP, Beijing (Chine), 11-17 octobre 1997, 24 p.
Version en anglais: "Patterns of population mobility in two large metropolises. Comparative surveys in Bogota (Colombia) and Delhi (India)".

(Plan)

1. Objectifs et caractéristiques générales du système d'enquête sur la mobilité spatiale
2. Définition de l'univers : délimitation de l'aire métropolitaine et choix des zones d'étude
3. Sélection de l'échantillon
4. Conception des questionnaires
 - 4.1. Structure générale des questionnaires
 - 4.2. Système de résidence des membres du ménage
 - 4.3. Biographie d'un des membres du ménage
 - Biographie résidentielle, éducative et professionnelle
 - Famille et corréidence
5. Réalisation de la collecte
6. Analyse critique, codification et saisie des questionnaires
7. Evaluation des solutions adoptées
8. Analyse de l'information et types de résultats obtenus
9. Conclusions sur la méthode d'enquête

- **DUPONT (V.), PRAKASH (J.), 1998. "Enquête : Mobilités Spatiales dans l'Aire métropolitaine de Delhi. Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte",** in *Biographies d'enquêtes*, Paris, L'Harmattan (à paraître).

- **DUREAU (F.), FLOREZ (C.E.), 1998. "Enquêtes mobilité spatiale à Bogota et dans trois villes du Casanare (Colombie). Renseignements concernant le déroulement et l'évaluation de la collecte",** in *Biographies d'enquêtes*, Paris, L'Harmattan (à paraître).

(Plan similaire pour les deux textes)

I.- PRELIMINAIRES

- I.1. Nom précis de l'enquête
- I.2. Problématique et objectifs
- I.3. Sous quelle forme s'est faite la préparation de l'enquête
 - Calendrier de la phase préparatoire
 - Enquêtes pilotes
 - Entretiens qualitatifs
- I.4. Date et durée de la collecte

- I.5. Initiateurs de la recherche
- I.6. Univers d'étude
 - Définition géographique
 - Population
- I.7. Mode de sélection et taille de l'échantillon
- I.8. Profil des enquêteurs

II.- DESCRIPTION DES DOCUMENTS D'ENQUETE

- II.1. Documents d'enquête
 - Questionnaires et fiches
 - Manuels
- II.2. Formation des enquêteurs : durée, principaux points sur lesquels leur attention a été attirée, difficultés rencontrées
- II.3. Déroulement de l'entretien
- II.4. Interlocuteur(s) de l'enquêté
- II.5. Plan détaillé du questionnaire
- II.6. Définition et choix des variables temps recueillies, précision avec laquelle le temps est renseigné
- II.7. Innovations introduites dans le questionnaire

III.- LA COLLECTE

- III.1. Déroulement de la collecte
- III.2. Taux de non-réponse et mode de substitution
- III.3. Collectes complémentaires
- III.4. Evaluation de la collecte

IV.- TRAITEMENT DE L'INFORMATION

- IV.1. Principes et difficultés de codification
- IV.2. Structure et saisie des fichiers de base
- IV.3. Choix de la saisie de la variable temps
- IV.4. Choix de l'unité de temps pour l'analyse
- IV.5. Utilisation de méthodes d'analyse des biographies
- IV.6. Autres analyses appliquées aux données biographiques
- IV.7. Qui a travaillé sur les données
- IV.8. Confrontation des résultats avec ceux d'autres enquêtes biographiques

V.- EVALUATION DE L'ENQUETE

- V.1. Principaux thèmes analysés
- V.2. Ce qui a très bien marché
- V.3. Ce qui s'avère être des erreurs
- V.4. Les modifications à apporter
- V.5. Evaluation des innovations introduites dans le questionnaire
- V.6. Evaluation

VI.- BIBLIOGRAPHIE

VII.-RECOMMANDATIONS

Annexe 3.3. PRATIQUES RESIDENTIELLES ET DYNAMIQUES DE BOGOTA ET DE DELHI

- DUREAU (F.), 1997. "Trajectoires résidentielles et recompositions urbaines à Bogota, Colombie", in *Cahiers des Amériques Latine* n° 22, pp. 181-200.

(Plan)

- Un rythme de croissance en baisse, mais encore soutenu
 - L'évolution des composantes de la croissance
 - La redistribution géographique de la croissance
- Une dynamique de peuplement marquée par une expansion spatiale continue et une ségrégation très marquée
- L'occupation illégales de terres hors des limites du District
 - Soacha, un quartier de Bogota
 - Une ségrégation aux effets multipliés par le découpage administratif
- L'apparition d'enclaves de classes moyennes dans des quartiers populaires de la banlieue sud
 - Une forte dilatation de l'espace quotidien des ménages
- Le retour de familles à très hauts revenus vers des localisations plus centrales
 - De nouvelles aspirations résidentielles
 - Augmentation et transformation de la population du nord de Chapinero
- Une métropole en mouvement

- DUREAU (F.), LULLE (T.), PARIAS (A.), 1997. "Las transformaciones de los barrios de clase alta en Bogotá : nuevas lógicas y estrategias de producción de vivienda en un marco reglamentario altamente permisivo". in *La investigación urbano-regional en Colombia. Retos para el desarrollo*, Bogota, Ediciones El Ancora, DNP - ACIUR.

(Traduction du plan)

- I. Tendances générales de la dynamique démographique et spatiale de Bogota
 - A. Jusqu'aux années 70 : une dynamique de peuplement marquée par une expansion spatiale continue et une forte ségrégation socio-spatiale
 - B. Les années 70 : début du processus de métropolisation
 - C. Depuis les années 80 : de nouvelles formes de développement métropolitain
- II. Chapinero et Usaquen, des arrondissements où se concentrent les populations aisées de Bogota
- III. Un changement important dans les comportements résidentiels des familles à hauts revenus: le retour vers des localisations plus centrales, près de leurs zones d'emploi
- IV. Le rôle du secteur de la construction dans un cadre réglementaire permissif
 - A. Un cadre réglementaire très permissif et une politique du logement faible
 - B. Une grande flexibilité du secteur de la construction, avec intervention d'entreprises de grande taille
- V. Les transformations de l'espace bâti
 - A. La principale fonction des nouveaux bâtiments : l'usage résidentiel et les usages liés aux besoins des nouveaux résidents
 - B. Une forte densification par construction d'appartements
- VI. De nouveaux habitants satisfaisant de nouvelles exigences
- VII. Schéma interprétatif
- VIII. Conclusion

MONTEZUMA (R.), 1997. "Le rôle des transports urbains dans le processus d'urbanisation. Le cas de Bogota (Colombie)-(1884 - 1996)". Rapport final d'allocation ORSTOM. Paris, ORSTOM, 325 p. + annexes

(Sommaire)

INTRODUCTION. LE ROLE DES TRANSPORTS DANS LES TRANSFORMATIONS URBAINES DE BOGOTA

1. L'intérêt de la recherche : l'articulation entre les transports urbains et le processus d'urbanisation
2. La démarche : une approche plurielle de la ville et de sa relation avec les transports
3. Les méthodes, les sources et les données

PREMIERE PARTIE. LE ROLE DES TRANSPORTS DANS LE PROCESSUS D'URBANISATION, DE LA VILLE LINEAIRE A L'AGGLOMERATION TENTACULAIRE ET ATOMISEE. (1884-1970)

Chapitre I. La ville engendrée par le tramway : de Santafe de Bogota, la ville coloniale compacte, à Bogota D.C., la ville linéaire (1884-1920)

1. Le contexte spatial et socio-économique : le village compact et piétonnier
2. La voirie : de la rue coloniale à l'avenue ornementale et aux plans de voirie
3. Les moyens de transport urbain
4. Les transformations induites par les chemins de fer urbains, de 1884 à 1920 : le tramway et la nouvelle structure urbaine
5. Conclusion : Bogota, 1885-1920, la ville linéaire du tramway

Chapitre II. Le système d'autobus, l'étalement et l'atomisation de l'agglomération (1921-1970).

1. L'atomisation de la ville et la naissance des transporteurs privés (1921-1933)
2. La ville tentaculaire atomisée : de la structuration du système de transports en commun privé à la disparition du tramway. (1934-1952)
3. La définition de la structure de base de l'agglomération et la consolidation de l'automobile et du système de transport privé (1953-1973)
4. Conclusion : Bogota 1921-1973, la ville atomisée et tentaculaire produite par l'autobus.

Conclusions de la première partie. Bogota 1884 - 1972, deux moyens de transport, deux formes de ville.

DEUXIEME PARTIE. LA NOUVELLE STRUCTURE SOCIOECONOMIQUE ET SPATIALE DE LA METROPOLE ET LA MOBILITE (1980-1996) : LES TRANSPORTS URBAINS FREINENT-ILS L'URBANISATION ?

Chapitre I. La structure spatiale de Bogota : entre la métropolisation et la recomposition interne

1. La distribution géographique et socio-économique de la population : entre la consolidation de l'hypercentre et la tertiarisation.
2. La localisation géographique des emplois et des centres éducatifs : la consolidation de l'hypercentre et des axes nord et ouest à partir du centre traditionnel.
3. Les processus de métropolisation : la continuité physique, la continuité fonctionnelle et la discontinuité induite.

4. La transformation du centre : entre la décadence comme centre économique et financier de services et la consolidation des activités populaires.

Conclusion chapitre I : Bogota une métropole en processus de mutation

Chapitre II. La mobilité quotidienne de la majorité et de la nouvelle structure spatiale

1. La ségrégation socio-économique et spatiale : le déséquilibre entre le nord et le sud, les différences entre les lieux d'habitat, de travail et d'éducation, causes principales de la mobilité pendulaire

2. Les différences face à la mobilité, par individu, par sexe, par âge, par modes de transport et par moyens de transport

Chapitre III. L'atomisation et la saturation de l'offre en transport.

1. Les transports en commun : y a-t-il une offre trop importante de véhicules et de lignes?

2. Les transports individuels : la priorité donnée aux moyens de transport motorisé

3. L'offre d'espace : la voirie, le stationnement et la ségrégation sociale, économique et spatiale de la ville.

4. La consommation d'espace de l'automobile, Bogota une ville à la nord-américaine version tiers monde. Le centre : un gigantesque parc de stationnement.

5. Les déterminants de la mobilité quotidienne : la voirie et les transports urbains sont-ils un frein à l'expansion urbaine ?

6. Conclusion chapitre III : la priorité faite à l'automobile dans une ville où 80% de la population est captive des transports en commun.

Conclusion deuxième partie. Bogota 1973-1993, la consolidation de la ségrégation socio - économique et spatiale, la ville compacte de l'automobile contre la métropolisation

CONCLUSION GENERALE : UNE VISION TRANSVERSALE DE LA VILLE ET DES TRANSPORTS URBAINS EST NECESSAIRE POUR L'AVENIR DES METROPOLES DU PROCHAIN MILLENAIRE

1. Quel type de ville veut-on ? Quels systèmes de transports développe-t-on ?

2. Perspectives de recherche : vers une vision transversale de la ville et des transports urbains

BIBLIOGRAPHIE THEMATIQUE

ANNEXES

• **DUPONT (V.), 1997. "Les "rurbains" de Delhi", *Espace, Populations, Sociétés*, 1997 N° 2-3, pp. 225-240.**

(Sommaire)

1. Introduction
2. Metropolisation et dilution des limites urbaines/rurales
 - Croissance urbaine
 - Contribution des migrations
 - Expansion spatiale et urbanisation des périphéries
 - Développement des villes satellites et création de villes nouvelles
3. Le trottoir et le village : l'espace de vie des sans-logis dans la vieille ville
 - Conditions de l'insertion en ville
 - Logiques résidentielles et stratégie d'épargne
 - Relations maintenues avec le milieu d'origine
 - Typologie des migrants sans logis en fonction de leur degré d'enracinement au lieu d'origine
4. La ville à la campagne ou les stratégies résidentielles des néoruraux
5. Ville nouvelle et villages enclavés ou l'urbanisation forcée des agriculteurs
6. Conclusion

• **DUPONT (V.), 1997. "Spatial patterns of residence and work in Delhi with special reference to the location strategies of pavement dwellers". *Contributions CSH 97/1*, Centre de Sciences Humaines, New Delhi, 1997, 40p.**

(Résumé)

Cette contribution explore le modèle de distribution spatiale des lieux de résidence et de travail de la population de Delhi ; elle approfondit ensuite l'exemple des stratégies de localisation des sans-logis.

La carte des densités résidentielles correspond dans l'ensemble au modèle classique caractérisé par de fortes densités dans le centre ville et des valeurs décroissantes vers la périphérie, tandis que les taux d'accroissement de la population suivent nettement un modèle centrifuge. Les trois principales fonctions économiques de la capitale - administrative, commerciale et industrielle - ont engendré des schémas distincts de localisation résidentielle pour les actifs employés dans ces différents secteurs, avec une division entre les parties nord et sud de la ville.

La vieille ville occupe une position spéciale : elle se caractérise par des densités de population extrêmement élevées (en dépit de leur tendance à la baisse) associées à une concentration notoire d'entreprises industrielles et commerciales. Cette prolifération d'activités économiques a attiré une population flottante de travailleurs migrants masculins, la plupart non qualifiés, et dont l'insertion résidentielle reste des plus précaires. Les contraintes financières constituent certes l'arrière-plan de la situation de sans abri ; cependant les pratiques résidentielles des sans-logis ne doivent pas être conçues uniquement comme la conséquence d'un processus d'exclusion de l'accès à un logement en ville. Il faut également apprécier la logique économique de migrants individuels qui s'efforcent de maximiser les envois d'argent à leur famille restée au village en réduisant au minimum leurs dépenses de logement et de transport. Ainsi priorité est donnée à un emplacement près du lieu de travail ou du lieu d'embauche journalière. Pour les travailleurs précaires, de fait, une meilleure proximité entre lieu de couchage et source d'emplois accroît souvent leur probabilité de trouver du travail. La condition des sans-logis doit être ainsi appréhendée en relation avec leurs besoins et priorités.

• **DUPONT (V.), 1997. "City history-Life histories: Changing equations. Biographical data collection in Delhi".** *Contributions CSH 97/7*, Centre de Sciences Humaines, New Delhi, 1997, 26 p.

(Résumé)

Le propos général de cette contribution est une discussion méthodologique dans le contexte d'un programme de recherche sur les mobilités spatiales et les dynamiques urbaines dans l'Aire Métropolitaine de Delhi. La recherche vise à relier les comportements de mobilité et les pratiques résidentielles des habitants au développement de la métropole ainsi qu'à sa structuration et ses transformations internes, afin d'atteindre une meilleure compréhension de son fonctionnement. Sur la base d'une présentation détaillée du système d'investigation mise en oeuvre, cette contribution montre les avantages à combiner des enquêtes démo-statistiques et des entretiens de type anthropologique, ainsi que différents angles d'observation et niveaux d'analyse. L'accent est mis plus particulièrement sur la contribution de la collecte de données biographiques, et sur la manière dont les histoires de vie individuelles et l'histoire de la ville peuvent s'entremêler. Ceci est illustré à partir de deux études de cas exemplaires : la population des sans logis dans la vieille ville, et les habitants d'un village urbanisé dans une nouvelle ville périphérique.

• **DUPONT (V.), TINGAL (D.), 1997. "Residential and economic practices of pavement dwellers in Old Delhi.** *Working Paper Series N° E/186/97*, Institute of Economic Growth, 1997, 41 p.

(Traduction du sommaire)

1. Introduction
2. Source des données et méthodologie de la recherche
 - Données secondaires disponibles
 - Enquête spécifique auprès des sans-logis dans Old Delhi
3. Contexte de l'étude : Old Delhi
4. Marginalisation sociale ou intégration dans les réseaux familiaux ruraux et urbains ?
 - Profil socio-démographique
 - Histoire migratoire
 - Pertinence de la caste et de la communauté d'appartenance
5. Marginalisation économique ou intégration dans la force de travail urbaine ?
 - Profil d'activité
 - Revenu, endettement, épargne et envois
 - Biens détenus dans le lieu d'origine et projets d'investissement
6. Exclusion du parc de logement ou stratégies résidentielle ?
 - Trajectoire résidentielle dans Delhi
 - Contraintes financières
 - Proximité du lieu de travail
 - Mobilité résidentielle et durée du séjour à Delhi
 - Disposition à payer pour un logement
7. Résumé des principaux résultats

Annexe 3.4. POLITIQUES URBAINES

• LULLE (T.), 1997. " Planification et gestion du développement urbain de Bogota et de son aire métropolitaine : évolution et tendances actuelles", Convention CNRS - ORSTOM: CONV940034VILL, Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi. Bogota, 166 p. + annexes.

(Sommaire)

Avant-propos

1. INTRODUCTION

- 1.1. La problématique
- 1.2. Les objectifs et la méthodologie de l'étude

2. CONSIDERATIONS PRELIMINAIRES

- 2.1. Définitions: politique, planification, gestion urbaines, aménagement urbain et urbanisme
- 2.2. Les relations entre politique urbaine et recherche urbaine
- 2.3. Tendances actuelles de l'urbanisation et des politiques urbaines dans les pays développés
- 2.4. Tendances actuelles de l'urbanisation et des politiques urbaines dans les pays en développement.

3. LE ROLE DES POUVOIRS PUBLICS DANS LE PROCESSUS D'URBANISATION EN AMERIQUE LATINE

- 3.1. L'évolution des approches de la planification
 - 3.1.1. La période de l'Etat - providence.
 - 3.1.2. La période de la critique du modèle assistentialiste
 - 3.1.3. La période de la crise de la planification et de la décentralisation
- 3.2. De la production de connaissances à la conception de politiques

4. LE CAS COLOMBIEN: UNE SITUATION PEU DIFFERENTE DE CELLE DE L'ENSEMBLE DES PAYS LATINOAMERICAINS.

- 4.1. Tendances des années 40 à 90
 - 4.1.1 Processus global de mise en oeuvre de la planification: l'urbain face au rural
 - 4.1.2. Une longue série d'essais infructueux en matière de législation urbaine
 - 4.1.3. La décentralisation
 - 4.1.4. Les politiques urbaines
- 4.2. Les politiques urbaines des années 90
 - 4.2.1. La dimension métropolitaine
 - 4.2.2. La dimension urbaine
- 4.3. Les apports du développement d'une recherche urbaine locale dans les politiques urbaines

5. POLITIQUES URBAINES ET DU LOGEMENT A BOGOTA DES ANNEES 40 A NOS JOURS: UN ROLE DES POUVOIRS PUBLICS ASSEZ LIMITE

- 5.1. Planification et gestion urbaines
 - 5.1.1. Présentation et périodisation
 - 5.1.2. 1947-1966: période du plan "régulateur"

- 5.1.3. 1967-1978: période du "développementisme"
- 5.1.4. 1979-1990: période du "normativisme" au service de l'immobilier
- 5.1.5. Depuis 1991: de la planification à la gestion
- 5.1.6. Conclusion
- 5.2. Politiques de logement
 - 5.2.1. Les modes de production du logement
 - 5.2.2. Historique des politiques publiques du logement social
 - 5.2.3. Les effets des limites des politiques publiques de logement social
 - 5.2.4. Conclusion: vers une réactivation du rôle de la CVP et la recherche d'autres solutions
- 6. LES ANNEES 90 A BOGOTA. ENTRE DISCOURS ET PRATIQUES
 - 6.1. Caractérisation de la période
 - 6.1.1. Problèmes urbains
 - 6.1.2. Connaissances sur les problèmes
 - 6.1.3. Les politiques face au développement urbain
 - 6.2. Dynamiques de peuplement, mobilité et pratiques résidentielles
 - 6.2.1. Les faits
 - 6.2.2. Les discours
 - 6.2.3. Conclusion
 - 6.3. Les politiques et formes de gestion
 - 6.3.1. Bogota, son statut, ses relations avec les autres échelles territoriales, l'organisation interne de son administration
 - 6.3.2. La planification urbaine
 - 6.3.3. Les outils de la gestion
 - 6.3.4. Le logement

7. CONCLUSION

BIBLIOGRAPHIE

ENCADRES

- Encadré No1: Le processus de décentralisation en Colombie
- Encadré No2: La nouvelle organisation politico-administrative du "district" de Bogota
- Encadré No3: Etapes et structure actuelles du processus de planification
- Encadré No4: Les finances publiques à Bogota
- Encadré No5: L'activité du secteur du bâtiment des années 40 à 90
- Encadré No6: Les services publics à Bogota
- Encadré No6: La "Misión Bogotá Siglo XXI"

ANNEXES

- Annexe No1: Tableau synoptique: chronologie des événements en matière de planification urbaine, organisation de l'administration "distritale" et grands travaux
- Annexe No2: Liste des acteurs interviewés
- Annexe No3: Guide d'entretien auprès des acteurs interviewés
- Annexe No4: Glossaire des termes non traduits en français
- Annexe No5: Liste des sigles
- Annexe No6: Organigrammes de l'administration " distritale"
- Annexe No7: Schéma du contenu de l'accord No6 de 1990
- Annexe No8: Organigramme du DAPD

(Avant-propos)

Ce rapport présente l'étude réalisée sur les politiques urbaines à Bogota dans le cadre de la recherche sur les formes de mobilité spatiale à Bogota et Delhi.

Cette étude fut entreprise en mai 1995, le recueil de documents et la réalisation d'entretiens ayant principalement eu lieu entre octobre 1995 et juin 1996.

La première partie de ce rapport présente le cadre conceptuel dans lequel s'inscrit ce travail. Dans les seconde, troisième et quatrième parties les politiques urbaines en Amérique latine, Colombie puis à Bogota sont lues dans une perspective historique. La cinquième partie porte sur le cas de Bogota dans les années 90, en y distinguant les faits des discours des divers acteurs, tant au plan des pratiques résidentielles que des politiques et formes de gestion urbaines et du logement. Dans la conclusion, il s'agit de confronter l'ensemble des caractéristiques dégagées sur les politiques urbaines avec les dynamiques résidentielles et de poser quelques éléments pour la comparaison avec Delhi.

• **MILBERT (I), 1997. "Les politiques urbaines à Delhi"**, Convention CNRS - ORSTOM: CONV940034VILL, Pratiques résidentielles et impact sur les dynamiques et la segmentation de grandes métropoles. Etude des formes de mobilité spatiale des populations de Bogota et de Delhi. Genève, 51 p. + tableaux et figures.

(Sommaire)

I. CLARIFICATION DE QUELQUES CONCEPTS

- A. Politique urbaine
- B. Gestion urbaine

II. PRESENTATION GENERALE DE DELHI

- A. L'avènement de la capitale
- B. L'Indépendance
- C. Delhi aujourd'hui

III. LES ACTEURS DE LA GESTION URBAINE A DELHI

- A. Intervention du Gouvernement Central
 - 1. Gestion des propriétés foncières du Gouvernement Central
 - 2. Les responsabilités spéciales du Ministère des Travaux Publics et du Logement pour le Territoire de Delhi
 - 3. L'office de la Planification Urbaine et de l'Aménagement du Territoire
- B. Les échelons locaux de l'administration de delhi
 - 1. *Delhi Improvement Trust*
 - 2. L'administration en charge du développement urbain : *Delhi Development Authority*

IV. LA POLITIQUE URBANISTIQUE

- A. La loi de 1957 : *Delhi Development Act*
- B. Mise en oeuvre du plan d'urbanisme
- C. Adaptation de la stratégie d'urbanisme
- D. La région de la Capitale Nationale

V. LES POLITIQUES FONCIERES

VI. LE LOGEMENT ET L'HABITAT

A. Les différents types d'habitat et de logement

1. L'habitat traditionnel
2. Les logements de fonction
3. L'habitat construit par les promoteurs privés
4. Relogement et parcelles assainies
5. Les coopératives
6. Les lotissements clandestins
7. Les squatters ou bidonvilles

B. Les politiques d'habitat pour les plus démunis

1. La période 1956-1967
2. Après 1967
 - Destruction de bidonvilles
 - Réhabilitation de bidonvilles
 - Relogement des bidonvillois
 - Habitat des plus pauvres
 - Politique des parcelles assainies

C. Législations concernant les bidonvilles et l'habitat de pauvreté

1. Influence du Gouvernement Central : la loi de 1956 comme modèle
 - Déclarer une zone comme bidonville
 - Les principes généraux de la loi de 1956
2. Conséquences pratiques de cette législation
 - Interprétation de la loi par la jurisprudence
 - La question de la légalité de l'occupation

VII. LES POLITIQUES DE REHABILITATION DE LA VILLE FORTIFIEE

A. Dégradation et dynamisme du centre ancien

B. Les tentatives d'intervention publique

VIII. INTERVENTION DES AGENCES

A. Rôle de l'HUDCO dans l'offre de logements à Delhi

B. Présence des ONG

IX. ANALYSE DES POLITIQUES URBAINES A DELHI. LE MODELE THEORIQUE A L'EPREUVE DES FAITS

A. Le concept de gestion prévisionnelle

B. La réalité locale, sous le signe de la discontinuité

C. Le contexte de la décentralisation

D. Spécificité de la métropole et de la ville-capitale

BIBLIOGRAPHIE

Liste des personnes interviewées