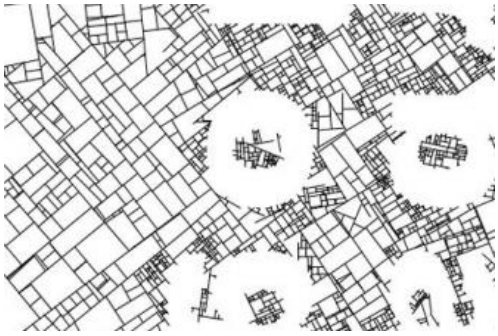
RECHERCHES



À la fois en ville et au village : les vies circulaires des Indiens

Recherches terminées

Début: Janvier 2018
Fin: Juin 2021

Matias Echanove et Rahul Srivastava explorent le lien entre le développement d'un système liant mégapole et villages ruraux et la ligne de chemin de fer, construite il y a 20 ans, qui irrigue le territoire allant de Mumbai à la région côtière du Konkan. Ils analysent ainsi les mobilités séculaires de millions de travailleurs indiens entre village et métropole, deux lieux souvent lointains et pourtant vécus comme un seul territoire grâce aux liens physiques mais également familiaux, communautaires et religieux qui les font tenir ensemble.

Acteurs de la recherche

RAHUL SRIVASTAVA

MATIAS ECHANOVE

Problématiques et objectifs de la recherche dans son contexte

Les images d'un nombre incalculable d'habitants des villes indiennes parcourant à pied des distances immenses – parfois plus de mille kilomètres – pour retourner dans leurs villages ont été diffusées par les médias du monde entier durant la pandémie de 2020. Si les raisons à l'origine de ce phénomène sont variées, ces personnes se réfugiaient toutes dans un processus profondément ancré et constitutif de leur mode de vie , à travers des déplacements circulatoires incessants entre les villages d'où ils sont originaires et les villes où ils travaillent [1] .

Plusieurs millions d'Indiens vivent loin de leurs régions et villages ancestraux, tout en maintenant des liens très forts avec leur foyer d'origine. En Inde, l'exode rural massif ne s'achève pas dans les centres hyperdenses des métropoles, mais forme une boucle avec les villages, qui se transforment aussi rapidement que les villes. Le sous-continent est composé de vastes étendues d'habitats interconnectés, dans lesquelles les identités primaires, comme la communauté et la famille, fusionnent avec les technologies modernes, comme les chemins de fer, pour produire des formes d'urbanisation inattendues.

Ce projet de recherche remet en question le modèle dominant de développement urbain fondé sur la croissance des grandes villes nourrie par une émigration rurale définitive. Il souligne qu'en Inde, les lignes de chemin de fer ont contribué à créer un modèle circulatoire d'urbanisme qui relie les villages, les villes moyennes et les métropoles, en un réseau d'échange dense et réversible de personnes, de biens, de services et d'imaginaires. Les trains restent un moyen de déplacement abordable pour les membres de la classe populaire, qui s'appuient sur ce mode de transport pour faire de la mobilité un puissant

agent de transformation de leur vie.

L'objectif de cette recherche est de faire ressortir les contours de ces allers-retours entre la ville et le village, dont les chemins de fer sont le principal facilitateur. Cette compréhension est essentielle à la formulation de politiques capables de dépasser la dichotomie villes/campagne, et à la prise en compte de la mobilité ferroviaire dans le discours plus large sur le développement urbain dans des pays comme l'Inde.

Méthodologie

Cette étude prolonge une recherche précédente sur le thème « Urbanisme circulatoire : le chemin de fer de Konkan et le système urbain de Mumbai (Bombay) », réalisée pour le Forum Vies mobiles en 2013. La description de ces « vies circulatoires » a été le point de départ pour étudier quatre familles et une secte religieuse, toutes basées à Mumbai, avec des racines dans le district de Ratnagiri sur la côte du Konkan, à environ 350 kilomètres au sud de la ville.

En s'appuyant sur les données de la précédente étude (qui a impliqué 600 personnes interrogées sur le trajet Mumbai-Konkan) et en confirmant à nouveau, à l'aide de sources secondaires (études sur les migrations circulaires en Inde), l'importance des mobilités à double sens, il est apparu clairement que les familles et les organisations communautaires forment la principale infrastructure sociale à la base de ces flux. Dans le cas de Ratnagiri, les mouvements ont lieu depuis plus d'un siècle et ont commencé avant même la présence d'une ligne de chemin de fer, qui n'est devenue entièrement opérationnelle que durant les années 1990. Les chemins de fer ont intensifié le processus et consolidé encore la relation entre le village et la ville.

Cette étude a employé l'ethnographie comme principale méthodologie, afin de retracer les parcours de ces familles et de cette secte, toutes liées à la fois à des villages du district de Ratnagiri et à la ville de Mumbai, et de comparer les parcours des membres les plus âgés et des membres les plus jeunes des différentes familles. Cette comparaison est un point crucial de l'analyse.

Deux familles sont issues d'une communauté marginale du point de vue socio-économique, les néo-bouddhistes Dalits, qui vivent en ville dans des logements collectifs de l'époque coloniale et conservent de forts liens avec leur village de Ratnagiri. Les deux autres familles viennent de communautés également marginales, bien que considérées comme rituellement supérieures aux Dalits, qui entrent dans la catégorie officielle des « Other Backward Classes », c'est-à-dire des basses castes. Elles vivent dans un bidonville officiellement reconnu de Bandhu, à Mumbai, et ont maintenu des liens actifs avec leurs villages ancestraux du district de Ratnagiri.

villages ancestraux du district de Ratnagiri.
La secte religieuse a des adeptes de castes mixtes et est établie à Mumbai et à Ratnagiri.

L'étude s'est appuyée sur des entretiens avec différents membres des familles et de la secte, et sur un recueil de documentation visuelle incluant des techniques participatives de recueil de données utilisées notamment lors des voyages en groupe dans les deux sens et des séjours avec les familles dans les villages. À partir de ces matériaux, des histoires familiales détaillées et des profils socio-économiques ont été élaborés.

Principaux résultats

Nos résultats indiquent que nombre de familles et de groupes sociaux du Konkan ont structuré leur vie et leurs moyens d'existence autour des déplacements circulaires de leurs membres. Ces déplacements créent des « champs » ou des « territoires » qui à la fois sont enracinés dans des lieux particuliers mais ne s'y cantonnent pas, tant ils sont connectés aux institutions et infrastructures culturelles, politiques, financières et médiatiques. Les infrastructures de transport et les réseaux numériques ne sont pas à l'origine des déplacements – l'analyse historique montre qu'ils existaient avant les systèmes modernes –, mais ils les rendent plus simples et plus rapides, au diapason de notre époque. Les utilisateurs habitent et préparent ces déplacements de façon singulière : prêter attention à la façon dont ils les vivent pourrait aider les urbanistes, les décideurs politiques et les industriels dans certaines prises de décisions stratégiques.

Deux lieux, un espace

Les quatre familles que nous avons suivies ont toutes des projets de vie qui s'étendent à la fois en ville et au village, et sur plusieurs générations. Les membres les plus âgés, qu'ils soient nés à Mumbai ou dans le village, ont invariablement investi dans leurs terres ancestrales, notaemmeny en consolidant ou en reconstruisant leurs maisons. Certains y ont acheté du terrain supplémentaire, où ils ont pu bâtir une nouvelle maison correspondant à leurs aspirations urbaines (un objectif impossible à Mumbai en raison de leur situation financière).

Ces choix sont faits en gardant à l'esprit le bien de la famille. Personne, dans aucune des familles que nous avons étudiées, ne poursuivait un projet strictement individuel. Partir en ville ne signifie pas satisfaire des objectifs personnels, mais se rapprocher d'opportunités susceptibles d'améliorer le bien-être de la famille. Dans la même idée, revenir au village, c'est venir en aide à ses parents, ou permettre aux enfants de grandir dans un meilleur environnement. Les jeunes générations cherchent donc des compagnons ou des compagnes partageant ce double ancrage. Ces partenaires peuvent venir de la ville ou du village, mais il est essentiel qu'ils soient issus de la même communauté.

Les investissements de ces familles ont largement contribué au développement de leurs villages. Dans nombre d'entre eux, la construction en terre, en paille et en bambou a été abandonnée au profit de la brique et du béton. Nous avons aussi observé que certaines personnes, en raison de l'essor de la conscience écologique, revenaient aux matériaux traditionnels tout en innovant sur le plan de la conception.

Peu importe le temps passé par les familles à Mumbai, le village est resté pour elles un lieu d'activité intense, comprenant plusieurs dimensions : un lieu réel, physique, où l'on peut revenir ; un réseau de relations rassurant, sur qui l'on peut compter en cas de besoin ; une appartenance culturelle et spirituelle, procurant un fort sentiment d'identité ; et un lieu dépositaire d'une mémoire qui unit les membres de la famille. Le village existe donc simultanément dans un état physique, virtuel et mental, et l'on peut accéder à ces différents états de différentes façons : le train ou la voiture ; les écrans et les outils numériques ; la pensée et les paroles. Au sein des familles que nous avons suivies, le village reste présent dans le quotidien de plus d'une façon, et on y reste même lorsque l'on n'y est pas physiquement. Nous pourrions peut-être dire que le village est un champ plutôt qu'un lieu, un champ qui s'étend jusqu'à la ville et qui fusionne même avec elle empiriquement, émotionnellement, socialement et culturellement.

L'espace est une dimension ou une grille sur laquelle les choses sont situées, tandis que le lieu renvoie à un emplacement unique sur le territoire. L'espace peut être plus abstrait et intégrer l'idée des relations et des liens qui transcendent la géographie grâce aux imaginaires sociaux, alors que les lieux sont des points particuliers, des emplacements uniques et bien définis.

En ce sens, un foyer peut avoir une dimension socio-spatiale : spatiale (par exemple en intégrant à la fois la ville et le village) et sociale (par exemple en étant liée à une famille ou une communauté et en suivant les déplacements de l'individu ou du groupe, qui sont chez eux dans les deux lieux).

La plupart des personnes interrogées dans l'étude ont clairement évoqué un sentiment d'appartenance à une famille et à une communauté, lié à l'identité du village ancestral, mais qui rassemble deux lieux – la maison dans le village et celle dans la ville.

Si nombre des personnes interrogées ont désigné le village comme leur « véritable » foyer, cette conception n'a pas été confirmée par le critère objectif du temps passé dans les deux lieux, souvent équitablement partagé.

Ce qui est indéniable dans presque tous les cas étudiés, c'est la convergence socio-spatiale en termes de famille, de communauté et de réseau de relations, et la façon dont les deux lieux font partie intégrante d'un même monde – un monde dans lequel le voyage,

deux deux font partie intégrante d'un même monde – un monde dans lequel le voyage, qu'il soit annuel ou plus fréquent, a toujours une intensité qui renforce les liens tant entre les personnes qu'entre les lieux.

Recommandations

Contexte

Jusqu'à la fin des années 1980, l'Inde a connu des conflits de loyauté entre monde urbain et monde rural. Dans la première moitié de la période postindépendance, le pays refusait le capitalisme et l'urbanisation conventionnelle, et mettait principalement en avant le développement rural, alors même que les villes continuaient de croître. À partir de la seconde moitié des années 1990, le pays a pourtant adopté l'urbanisation et les mégavilles propres au XXe siècle. Il cherche désormais à transformer, d'une manière ou d'une autre, sa population à 70 % rurale en une population majoritairement urbaine.

En réalité, dans de nombreuses parties du monde urbanisé, en particulier sur le sous-continent indien, en Asie du Sud et en Chine, la migration des villages vers les villes ne se traduit pas nécessairement par un abandon total des liens ruraux. Le double enracinement est une réalité patente chez les familles, qui se partagent entre le village ou la ville d'origine, et la métropole.

Ce phénomène, souvent considéré comme un mode d'organisation peu stable, est généralement perçu comme transitoire, une simple stratégie de survie dans un contexte urbain précaire, l'investissement dans les maisons rurales n'étant alors qu'une sorte de façon d'assurer soi-même ses vieux jours. Il est balayé comme un phénomène inévitable mais passager, le lot des nations rurales en développement.

Les résultats de notre étude devraient pousser les urbanistes et les décideurs politiques à imaginer une ville d'arrivée qui ne soit pas le point final d'un parcours migratoire, mais le seuil d'une nouvelle étape du voyage.

Les politiques et les programmes fondés sur l'idée que les flux migratoires sont unidirectionnels tendent à figer des populations aux mobilités différentes. Considérer la migration comme une boucle plutôt que comme un aller simple peut nous aider à concevoir des villes et des politiques bénéfiques au lieu d'origine, à la ville d'accueil et aux migrants eux-mêmes.

Résumé des recommandations liées à l'étude

a) Regarder au-delà des limites de la ville – et créer des stratégies de mobilité intermunicipales et interrégionales afin de développer des entités administratives qui ne fassent pas une distinction aussi stricte entre zones rurales et zones urbaines.

b) Considérer le village comme 1) un quartier dans un territoire national interconnecté et 2) un lieu d'habitation valable au sein d'une ville.

c) Privilégier l'accessibilité plutôt que la vitesse des transports publics, en particulier des chemins de fer en Inde.

d) Améliorer les connexions entre les gares et les villages.

e) Reconnaître la nature multi-locale des stratégies familiales de revenus.

f) Permettre aux employés de suivre les rythmes saisonniers et de rentrer au village pour les travaux agricoles durant la mousson et les récoltes.

g) Tirer les leçons des arrangements informels en matière de travail : officialiser les arrangements « relais » dans lesquels les personnes d'une même famille et d'un même village font partie de la main-d'œuvre régulière sur une base saisonnière.

h) Plutôt que de se concentrer uniquement sur la location ou l'achat de logements, être attentif également aux besoins d'hébergement, prenant en considération les stratégies à court et à long termes.

i) Favoriser les activités économiques à domicile et le développement local dans les villages et dans les quartiers des villes. Cela favorisera la création d'un large tissu d'activités multisectoriel d'un habitat à l'autre.

j) Réduire la pression sur les déplacements domicile-travail au sein des villes en favorisant à tous les niveaux la conjonction des lieux de vie et de travail. Parallèlement, faciliter les déplacements entre la ville et la campagne.

k) Favoriser la mobilité intersectorielle (entre les secteurs primaire, secondaire et tertiaire).

l) Favoriser les investissements individuels dans les villages (pour les infrastructures domestiques et collectives).

m) Reconnaître le rôle de la famille, du clan et de la communauté comme facilitateurs de la mobilité et moteurs du développement économique.

Rapport à télécharger

Téléchargez le rapport complet de la recherche (en anglais)

Fifty / Fifty

Circulatory Lives in the Mumbai-Konkan region

Matias Echanove & Rahul Srivastava

Institute of Urbanology, Mumbai-Goa, 2017
Commissioned by the Mobile Lives Forum, Paris

Mumbai Mirror

STOP

Publications

Matias Echanove et Rahul Srivastava, "Mumbay's Circulatory Urbanism", in Marc Angélil et Rainer Hehl, *Empower! - Essays on the Political Economy + Political Ecology of Urban Form*, vol. 3, 2014, Ruby Press, pp. 82 - 113

Notes

(1) Sur le sujet, voir l'article de Matias Echanove et Rahul Srivastava, « Un pied en ville, un pied au village : la mobilité invisible des travailleurs urbains en Inde », https://fr.forumviesmobiles.org/2020/05/18/pied-en-ville-pied-au-village-mobilite-invisible-des-travailleurs-urbains-en-inde-13303

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

[1] http://urbz.net
[2] http://urbz.net
[3] http://www.ruby-press.com/books/empower