



Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne

Didier Plat

► To cite this version:

Didier Plat. Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne. Economies et finances. Université Lumière - Lyon II, 2003. tel-00173699

HAL Id: tel-00173699

<https://theses.hal.science/tel-00173699>

Submitted on 20 Sep 2007

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

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

UNIVERSITE LUMIERE LYON 2

**MOBILITES QUOTIDIENNES
EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE**

Didier PLAT

Dossier de candidature en vue de l'obtention
de l'habilitation à diriger des recherches

Présenté et soutenu publiquement le
8 avril 2003

Jury

Antoine BAILLY, Professeur (Université de Genève)

Yves BUSSIERE, Professeur (INRS-UCS)

Yves CROZET, Professeur (Université Lumière Lyon 2)

Xavier GODARD, Directeur de Recherche (INRETS)

Jean-Claude LASSERRE, Professeur émérite (Université Lumière Lyon 2)

SOMMAIRE

INTRODUCTION LA VILLE AU JOUR LE JOUR	1
CHAPITRE 1 SE DEPLACER DANS DES VILLES EN FORTE CROISSANCE	9
CHAPITRE 2 DIVERSITE DES MOBILITES QUOTIDIENNES	23
CHAPITRE 3 LE COUT DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE POUR LES MENAGES	43
CHAPITRE 4 USAGES ET IMAGES DES MODES INDIVIDUELS	65
CHAPITRE 5 ALLER EN VILLE, RESTER AU QUARTIER	87
CONCLUSION GENERALE	111
BIBLIOGRAPHIE	119

INTRODUCTION

LA VILLE AU JOUR LE JOUR

Chacun et chacune trace ses parcours familiers dans la ville, certes plus ou moins vastes et denses selon les agglomérations et la connaissance qu'il ou elle en a, mais toujours indispensables pour pouvoir, simplement, y vivre. Quelles que soient les formes matérielles qu'elle est amenée à prendre, cette dimension familière de la ville est une part essentielle de la vie citadine, c'est elle qui permet l'ancrage social minimal de chacun, son minimum social vital, tel qu'il est vécu dans les plus menus détails du quotidien.
AGIER, 1999 : 55

Dans les villes d'Afrique subsaharienne, le « *minimum vital social* » qu'évoque Michel AGIER paraît aujourd'hui de plus en plus difficile à assurer pour la grande majorité des citoyens. Chaque jour, les mouvements se compliquent dès lors qu'il faut d'abord chercher l'argent qui permettra d'embarquer dans un bus brinquebalant ou que, ne l'ayant pas trouvé, on se voit contraint de « *faire confiance à ses pieds* » (KINDA, 1987 : 491). Qu'il s'agisse de se rendre au travail ou d'en chercher un, d'acquiescer les condiments entrant dans la préparation de la sauce ou d'obtenir la copie d'un document officiel, de participer à des funérailles ou de se réjouir collectivement lors d'un baptême, le manque de moyens, de transport mais d'abord et surtout le manque d'argent, rend plus lâche l'entrelacs des parcours et des rencontres qui servent à tisser la trame citadine. On serait alors tenté d'avancer que c'est moins quotidiennement qu'au jour le jour que les citoyens parcourent la ville, tant cette dernière expression connote mieux la dimension de fragilité, voire de précarité, qui caractérise les déplacements de la plupart d'entre eux.

Pourtant, les pratiques de déplacement demeurent mal connues. La littérature scientifique ne reconnaît pas toujours à la mobilité quotidienne un statut de préoccupation forte des citoyens bien que les exemples de stratégies d'adaptation au manque de moyens abondent (1.), tandis que les milieux techniques se focalisent le plus souvent sur les questions d'offre de transport (2.). Les travaux disponibles présentent alors généralement de nombreuses insuffisances (3.) qui nous ont amené à nous intéresser aux mobilités quotidiennes dans les villes d'Afrique subsaharienne (4.).

1. LES CITOYENS ET LE TRANSPORT URBAIN

Les attitudes des citoyens vis-à-vis des questions de transport ne donnent pas lieu à consensus entre les différents auteurs ayant cherché à hiérarchiser leurs préoccupations. Un premier groupe tend ainsi à minimiser l'importance de ce thème dans les problèmes et les attentes des citoyens. GARAU (1989), schématisant les préoccupations premières des citoyens pauvres des grandes villes du Sud, recense tout d'abord les opportunités de revenus et le coût de la vie en général, le transport (au sens de sa disponibilité et de son prix) n'apparaissant qu'en cinquième position, après la disponibilité d'écoles et l'accès aux logements. CALPAS (1996)

relève chez les femmes chefs de ménage un effacement des thématiques de transport derrière l'amélioration des conditions d'alimentation ou des filières d'accès au logement. L'étude des perceptions du bien-être et de la pauvreté au Tchad (EPBEP, 2000) montre aussi que les questions de transport (moyens de transport ou infrastructures routières) ne sont pas un souci marquant pour les habitants de N'Djaména puisqu'ils les classent au delà du dixième rang, alors que c'est un thème majeur en milieu rural tchadien. A propos de Ouagadougou, JAGLIN (1995 : 127, note 25) affirme plus catégoriquement que « *de façon significative, les citoyens ne mentionnent jamais les transports dans les enquêtes portant sur leurs priorités et leurs besoins quotidiens* », détaillant ces priorités plus loin (310) : sécurité foncière, accès à l'eau potable, écoles primaires, dispensaires. Toujours pour la même ville, KINDA (1987 : 537), décrivant les tâches des ménagères ouagalaises, remarque également que « *les trajets plus ou moins longs effectués quotidiennement pour l'achat des condiments sont négligés par les intéressées. Pour elles les difficultés se situent surtout au niveau de la gestion de l'argent des condiments.* ».

A l'inverse, d'autres travaux mettent en avant un intérêt prononcé des citoyens pour les questions de transport. Déjà, au début des années soixante-dix, VERNIERE (1973) remarque que les chefs de ménage dakarois déguerpis du centre-ville envoient leur famille sur les terrains qui leur sont attribués en lointaine périphérie et restent comme locataire dans la ville-même pour éluder les dépenses de transport. Plus récemment, GERVAIS-LAMBONY (1994 : 414) peut écrire : « *A Harare, parmi les critères d'appréciation du quartier de résidence, c'est l'équipement et la proximité des services qui sont cités par le plus grand nombre de citoyens. Parmi ces équipements et services, les plus cités sont les transports en commun et les boutiques.* ». Mais il relève toutefois aussitôt que ce n'est pas le cas à Lomé¹. A Niamey, bien qu'aucune femme enquêtée dans le cadre de l'enquête démographique et de santé de 1992 ne signale l'absence de moyen de transport comme problème principal limitant ou empêchant l'accès aux services de santé, une sur dix assimile néanmoins cette absence à un facteur inhibant (KOURGUENI et alii, 1993). Plus catégoriquement encore, à Lusaka, la possibilité de se déplacer est décrite comme une préoccupation-clé dans la vie quotidienne des citoyens, tant comme moyen d'accéder à l'emploi et aux services, en particulier de santé et d'éducation, que pour la bonne tenue de cérémonies ou d'activités collectives, à commencer par le transport des dépouilles mortelles (WORLD BANK, 1994a).

Les références évoquées jusqu'à maintenant s'appuient sur un recensement explicite auprès des citoyens des difficultés qu'ils ressentent. L'examen de leurs pratiques de déplacement est également susceptible de nous montrer la place qu'ils accordent aux questions de transport. Or, les ménages ont, dans leurs actes, mis clairement en œuvre des stratégies de réduction des dépenses de déplacement en réponse à des augmentations de tarif des transports collectifs et, plus généralement, à la baisse des pouvoirs d'achat, stratégies qui se sont traduites par une contraction de la demande solvable, observées d'ailleurs dans certains cas dès les années 80 : substitution de déplacements motorisés par des trajets pédestres, regroupement ou suppression de sorties, négociation du tarif... (NGASSAM, ROUBAUD, 1994 ; GODARD et alii, 1996 ; MALOU, 1996 ; DILLE, 1998 ; KANJI, JAZDOWSKA, 1998 ; MINISTERE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 2001).

Certains travaux relèvent même une baisse des taux d'équipement en véhicules particuliers, voire la contraction des parcs automobiles, suite à des réductions fortes de pouvoir d'achat, comme à Abidjan (GODARD, TEURNIER, 1992) ou au Nigeria (AKINLO, 1998). De telles

¹ Même si une certaine ambiguïté demeure puisqu'il ajoute que la ville idéale des Loméens aussi bien que des Hararéens est une ville « moderne », à l'occidentale, le premier signe, avant l'éclairage ou les équipements, en étant... le goudron (GERVAIS-LAMBONY, 1994 : 416).

évolutions de la motorisation résultent de deux phénomènes concomitants : d'une part, l'incapacité des nouveaux ménages à acquérir une automobile, même d'occasion, mais aussi la démotorisation effective de certains ménages. Il faudrait également signaler des phénomènes de démotorisation de fait, lorsque, suite à une panne importante ou à un accident, le véhicule reste sur cales plusieurs mois, voire plusieurs années, faute pour le propriétaire de pouvoir déboursier les sommes nécessaires à la remise en état de l'engin. Les données manquent pour quantifier ce phénomène avec rigueur, mais il semble loin d'être marginal.

Enfin, certains signes, ni discours explicites, ni pratiques de mobilité, indiquent également une forte sensibilité citadine aux questions de transport, et tout particulièrement au coût des déplacements : émeutes populaires en réponse à des augmentations de tarif comme à Maputo au milieu des années quatre-vingt dix² (LACHARTRE, 2000), mais aussi surnoms donnés aux véhicules de transport collectif mettant en valeur leur tarif, des *dourounis* de Bamako aux *chapas 100* de Maputo ou aux *matatus* de Nairobi. GODARD et TEURNIER (1992 : 139) qui listent près d'une vingtaine de dénominations dont plus du quart renvoyant au tarif, s'étonnent d'ailleurs de la « *force d'institutionnalisation* » de tels surnoms en période d'inflation et de dérive tarifaire. Les *matatus* en sont un exemple flagrant, ce terme faisant référence en kikuyu à leur tarif de 30 cents (GRIGNON, 1997), tarif retenu lors de leur apparition dans les années cinquante (LEE-SMITH, 1993) !

Les questions de transport seraient ainsi selon le pays, selon le milieu (urbain ou rural), selon la ville, tantôt mineures et peu dignes d'intérêt, en tout cas venant loin derrière la satisfaction des nécessités de base en matière d'accès à la propriété, d'alimentation, d'éducation ou de santé, tantôt une préoccupation forte, voire majeure, des individus, focalisant les attentions et mobilisant les énergies. Mais ces deux approches ne sont en fait pas aussi antagoniques qu'il y paraît et peuvent être réconciliées dès lors que l'on considère le transport comme un facteur permissif, jamais suffisant mais toujours nécessaire, jamais une fin en lui-même mais toujours le moyen de fins multiples³. Les oppositions entre citadins et villageois tchadiens relevées dans l'étude des perceptions du bien-être et de la pauvreté (EPBEP, 2000) et évoquées précédemment peuvent s'interpréter dans ce cadre en remarquant, qu'en ville, même s'il habite dans la périphérie la plus éloignée et même s'il ne peut compter que sur la marche à pied, l'individu n'est jamais aussi loin des services qu'il risque de l'être en milieu rural, dans certaines zones fortement enclavées⁴. Si « l'outil transport » est disponible, l'accent porte sur les services qu'il permet d'atteindre et leurs éventuelles carences ; s'il ne l'est pas, il devient alors l'objet d'une préoccupation autonome et prégnante.

2. DES TRAVAUX CENTRES SUR L'OFFRE DE TRANSPORT

Au très relatif effacement des questions de transport chez les citadins (en tout cas dans leurs réponses à certaines enquêtes), répond, dans les milieux techniques, d'étude ou de recherche,

² Mais il est vrai que dans, bon nombre de cas, l'incendie ou le saccage de bus expriment probablement plus une protestation dirigée contre les pouvoirs publics que contre les entreprises de transport.

³ On retrouve par là l'idée-force qui sous-tendait le premier ouvrage collectif du LET consacré au transport dans les pays du Sud, annoncée dès son introduction : « *nous ne savons pas si le transport entraîne le développement mais nous savons bien que les incohérences du système peuvent l'entraver* » (BONNAFOUS, 1987 : 9).

⁴ Le commentaire est bien évidemment général et des situations d'enclavement rigide existent en milieu urbain. Ainsi, à Libreville, le développement rapide de l'urbanisation sur des terrains fortement pentus a généré une accessibilité très limitée de ces nouveaux quartiers. L'enclavement est alors le premier problème cité par les résidents des quartiers sous-intégrés et l'amélioration de la voirie et des routes est leur deuxième attente, derrière l'éducation mais devant l'adduction d'eau (BANQUE MONDIALE, 1996a). Plus de quinze ans auparavant, à Yaoundé, c'était aussi le désenclavement des zones spontanées implantées dans un milieu vallonné qui constituait la première préoccupation des résidents (FRANQUEVILLE, 1984).

une large méconnaissance des besoins de déplacement et des comportements de mobilité urbaine dans les villes africaines. Les travaux des historiens restent muets sur les conditions de déplacement en milieu urbain africain il y a quarante ou cinquante ans. Certes, pour bon nombre des villes aujourd'hui importantes, leur petite taille et donc la facilité à les parcourir à pied au milieu du vingtième siècle peuvent expliquer cette invisibilité des pratiques de mobilité quotidienne, mais la faiblesse de l'extension spatiale et la rareté de la population n'étaient pas le lot de toutes les cités de l'Afrique subsaharienne (Cf. Chapitre 1). Plus récemment, au milieu des années quatre-vingt, à l'occasion d'une réflexion générale sur les phénomènes de citadinité dans les pays du Sud, HAERINGER (1986 : 7) constatait une relative abondance de la littérature sur les systèmes de transport urbain, qui renvoie à ce que le milieu professionnel entend par analyse de l'offre, contrastant avec la rareté des approches « *socio-anthropologiques* » du phénomène transport, plus orientées vers les questions de demande.

Aujourd'hui, le contraste entre connaissance de l'offre et ignorance de la demande est toujours aussi fort, même s'il est de plus en plus critiqué⁵. Néanmoins, il doit être nuancé d'un continent ou d'une sous-région à l'autre. Des travaux déjà anciens, confortés par des analyses plus récentes, ont permis de dégager, sinon une synthèse générale pour les villes latino-américaines, en tout cas quelques traits majeurs des comportements de mobilité, tandis que pour l'Asie, un certain nombre de monographies sont disponibles pour des villes de divers pays⁶. La situation de l'Afrique, et tout particulièrement de l'Afrique de l'Ouest, est toute autre. Les travaux sur les transports urbains y sont rares et ne concernent que quelques villes, surtout des capitales. De plus, ils se centrent généralement sur une analyse de l'offre de transport.

En Afrique comme ailleurs, la prééminence de l'offre sur la demande s'explique d'abord par des considérations très matérielles, les enjeux économiques et financiers conséquents liés à la mise en place de nouveaux systèmes de transport. Mais des traits spécifiques à l'Afrique subsaharienne viennent renforcer cette focalisation sur les problèmes d'offre. Le caractère encore récent de l'explosion urbaine et les indépendances tardives ont longtemps retardé la prise de conscience, notamment institutionnelle, de la question du transport urbain. La plupart des sociétés de transport public ne sont ainsi apparues qu'au cours des années soixante, voire soixante-dix, dans un milieu professionnel souvent mal préparé humainement et financièrement. L'urgence, pour l'État, les bailleurs de fonds et les dirigeants de ces sociétés, fut alors d'identifier les mesures, financières, techniques ou de gestion, permettant d'améliorer le fonctionnement et la rentabilité d'entreprises quasi-perpétuellement déficitaires, sans chercher à évaluer finement les besoins des populations desservies. Il n'est d'ailleurs pas certain que de telles pratiques n'appartiennent qu'à un passé reculé, comme le prouve la genèse de divers projets récents concernant Dakar (GODARD, 2001).

Pourtant ce désintérêt n'est à l'évidence pas sans effets pervers sur le moyen et le long terme, dans le champ transport d'abord car il ne permet qu'exceptionnellement une bonne adéquation entre offre et demande, et plus largement, ensuite, en matière d'aménagement urbain, car il est susceptible de contrecarrer la fréquentation de tel ou tel service. Un tel désintérêt explique la rareté des travaux spécifiques sur la mobilité. Plus qualitativement, il n'est pas non plus sans conséquence sur les choix méthodologiques généralement effectués lorsqu'il s'agit de recueillir les déplacements quotidiens des citoyens africains.

⁵ Ainsi, HILLING (1996 : 235-236) affirme : « *the important point to note in the context of Developing Countries is that in seeking more efficient urban transport strategies it is essential to give far greater weight than hitherto to the urban and socio-economic characteristics of each city* ».

⁶ Pour l'Amérique latine, on consultera notamment les actes de l'atelier de recherche de Quito en 1985 (HENRY, FIGUEROA, 1985). Plus largement, les actes des diverses conférences CODATU témoignent périodiquement de l'évolution des connaissances en matière d'analyse de la mobilité, même si ce thème y demeure relativement marginal.

3. DES CHOIX METHODOLOGIQUES REDUCTEURS

L'analyse de la demande de transport urbain est née avant guerre d'une nécessité d'adaptation des voies aux flux dans les villes principales des pays du Nord. ORFEUIL (1999) rappelle comment les approches se sont peu à peu diversifiées et complexifiées, d'une voie isolée à un ensemble de voies interdépendantes puis à un système d'échanges entre zones d'origine et de destination reposant sur une formalisation en termes de modèle gravitaire, avant que ne soit recherchée la prise en compte des comportements individuels à travers l'émergence de nouveaux paradigmes, l'un dans une perspective économétrique s'appuyant sur la théorie du consommateur, l'autre dans une logique de réalisation de programmes d'activités localisés dans le temps et dans l'espace. Il relie également ces évolutions à des transformations du contexte socio-économique dans lequel elles se sont produites, notant par exemple que l'apparition des deux derniers paradigmes est concomitante du ralentissement de la croissance, de l'entrée dans un temps de crise, pétrolière et économique bien sûr mais qui touche aussi les valeurs et tout particulièrement la croyance au progrès. En d'autres termes, et en simplifiant quelque peu, les approches en termes de flux ont commencé à perdre de leur pertinence dès lors que les moyens financiers se sont réduits et qu'il a fallu substituer à des investissements massifs en infrastructures une gestion fine des services.

Sans poursuivre plus longtemps le détour par les pays du Nord, on notera que le contexte des villes africaines est marqué par l'ampleur des besoins, y compris en infrastructures viaires, et par la croyance des élites dans les bienfaits du progrès, ou en tout cas dans ceux de la modernité. Ces deux facteurs ne peuvent que conforter le réflexe techniciste lors de la prise en compte des questions de transport. La rareté des ressources devrait au contraire entraîner, même s'il ne s'agit « que » de mettre en place une nouvelle offre de transport collectif, *« une chasse de tous les instants aux gaspillages (...), un effort permanent d'allocation pertinente des ressources (...) »*, pour reprendre les termes de BONNAFOUS (1999 : 14) à propos des objectifs assignés aux Projets Sectoriels de Transport. En termes plus crus, on ne peut en rester à la constatation cynique que, devant l'ampleur des besoins mal ou non satisfaits des citoyens, n'importe quel service finira bien par rencontrer une clientèle. Il y a là au contraire une incitation à mieux comprendre les comportements de déplacement des citoyens, les choix qu'ils font entre telle ou telle activité dans tel ou tel lieu et à tel ou tel moment.

Or, la plupart des études menées sur la mobilité quotidienne en Afrique, qu'elles s'appuient sur des enquêtes spécifiques comme à Dakar en 1980 ou à Niamey en 1985, ou sur des enquêtes-consommation incluant un volet très détaillé sur les déplacements, comme à Abidjan en 1979, ignorent explicitement une large part des déplacements pédestres, en fixant une borne inférieure pour leur recensement, exprimée soit en termes de durée (généralement 10 minutes), soit en termes de distance, par exemple 500 mètres (MWANZA WA MWANZA, 1997). Un tel choix influe bien évidemment sur les niveaux moyens de mobilité et sur la part de la marche, ce qui n'est peut-être pas très critiquable si le seul objectif poursuivi est la mesure du report modal vers les transports collectifs ou l'identification grossière de leur clientèle potentielle, mais devient plus gênant dès lors qu'il s'agit de comprendre les déterminants des pratiques de déplacement. Une telle approche, rabattant les comportements de transport sur leur seule dimension technique, a pourtant montré ses limites lors de son application dans les pays du Nord.

Ces enquêtes souffrent également d'une seconde limite. L'analyse des flux de déplacements (répartitions horaires, par modes ou par motifs) y est plus fouillée que celle de la mobilité, mesurée soit globalement pour l'ensemble de la population, soit pour des groupes très larges tels que les riches et les pauvres. Or, si l'on considère que la mobilité, articulant la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée, le plus souvent la journée, est le moyen de

réaliser un ensemble d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace (BONNAFOUS et alii, 1981), les comportements de déplacement, puisqu'ils sont liés à des besoins d'activités, varient nécessairement avec la place de l'individu dans divers groupes socio-démographiques. Hommes et femmes, riches et pauvres, jeunes et vieux, citadins de souche et villageois fraîchement arrivés n'ont ni les mêmes modes de vie, ni les mêmes usages de la ville. Décrire la mobilité d'un citadin « moyen » n'a alors que peu de sens et il importe, au contraire, de chercher quels sont les déterminants qui pèsent sur les comportements des individus.

Ce parti de catégorisation des citadins selon leurs caractéristiques socio-économiques se retrouve dans quelques travaux de nature plus sociologique. Ainsi, dans son étude sur Abidjan, GIBBAL (1974) oppose parmi les chefs de ménage des « ruraux prolétariés », nouveaux arrivants aux revenus très faibles, et des « citadins », plus riches et nés en ville. Relégués en périphérie, les premiers n'ont d'autre horizon que leur quartier sous-équipé, coupés tant de leur village d'origine que du centre-ville, faute de pouvoir payer le transport en autobus. A l'opposé, les « citadins » ont un usage du milieu urbain beaucoup plus développé, reflet tout à la fois d'un mode de vie largement affranchi des contraintes traditionnelles et d'un accès plus aisé aux modes de transport motorisés. Quelques années plus tard, une étude portant sur Ibadan montre des différences sensibles de style de vie et de comportements de déplacement entre les résidents de trois quartiers contrastés, tant du point de vue de la densité d'habitat que des revenus ou des valeurs et des attitudes (FADARE, HAY, 1987). Les oppositions entre pauvres, qui sont souvent les plus proches des normes traditionnelles, et riches, aux comportements déjà très occidentalisés, correspondent assez largement aux différences relevées à Abidjan entre « ruraux prolétariés » et « citadins ». De telles approches montrent bien les écarts sensibles que dissimulent les moyennes globales calculées sur la population totale d'une ville. Mais elles ne peuvent donner une idée précise des principaux déterminants de la mobilité car elles se limitent à des groupes soit très spécifiques (des hommes chefs de ménage chez GIBBAL), soit très hétérogènes (hommes et femmes aussi bien qu'enfants et vieillards confondus chez FADARE et HAY).

4. MIEUX CONNAITRE LES MOBILITES QUOTIDIENNES

C'est à ces diverses lacunes que nous allons essayer d'apporter ici quelques éléments de réponse. Les travaux présentés, enrichis et ré-organisés dans ce mémoire ont débuté au début des années quatre-vingt dix par la participation à la conception, la réalisation et l'analyse d'une enquête-ménages à Ouagadougou dans le cadre d'une étude plus vaste financée par la coopération française (GODARD et alii, 1993). Elle nous permettait de faire converger une préoccupation thématique portant sur les comportements de déplacement des individus, initiée lors du mémoire de DEA mais abordée jusque là uniquement en France, et un intérêt pour les pays du Sud qui avait pu se concrétiser grâce à diverses opportunités de financement, mais en restant centré essentiellement sur le fonctionnement du secteur des transports de marchandises dans divers pays africains et, plus marginalement, au Mexique. Cette première étude a pu être prolongée par des travaux similaires menés dans d'autres contextes urbains d'Afrique subsaharienne qui nous ont permis de dépasser la seule approche monographique, à l'intérêt d'autant plus limité que Ouagadougou présente quelques particularismes marqués du point de vue de l'organisation du système de transport (Chapitre 1).

On l'a dit, les comportements de mobilité quotidienne des citadins africains restent largement méconnus. La bibliographie, même élargie à l'analyse de la vie quotidienne en Afrique subsaharienne, reste trop souvent limitée à des apports finalement plus anecdotiques et

illustratifs que démonstratifs. Ce constat a alors impliqué de se donner les moyens de produire dans un premier temps des éléments de connaissance de base (qui se déplace, pourquoi, comment, où...), avant de chercher à établir des régularités ou de relever des spécificités. Nous avons donc été amenés à effectuer des enquêtes lourdes auprès de ménages citadins, ce qui a impliqué un travail collectif, au sein du LET et en lien souvent étroit avec l'INRETS (et tout particulièrement Xavier GODARD), mais aussi avec divers partenaires locaux. Le travail en équipe s'est poursuivi dans les phases ultérieures d'analyse transversale et, s'il est coutumier et nécessaire d'affirmer que les erreurs ou inexactitudes qui demeurent dans ce mémoire n'engagent que son auteur, force est de reconnaître que le document aurait été probablement très différent sans les échanges quasi quotidiens sur ce thème avec Lourdes DIAZ OLVERA et Pascal POCHET durant ces dix dernières années, échanges dont témoignent de nombreuses références bibliographiques communes.

Le premier chapitre retrace rapidement l'explosion urbaine que connaissent les pays d'Afrique subsaharienne dans un contexte de crise économique persistante. Les évolutions récentes touchant l'offre de transport sont également rappelées, avant que les villes étudiées plus spécifiquement dans le corps du document ne soient présentées.

Le deuxième chapitre apporte des éléments de cadrage concernant la mobilité quotidienne des citadins, tant en ce qui concerne sa mesure que ses principaux déterminants. Certaines catégories, des femmes, des inactifs, des pauvres, présentent une mobilité fortement contrainte, notamment spatialement, faute de moyens suffisants.

Le troisième chapitre s'attache alors à évaluer le poids du transport urbain dans le budget des familles, d'autant que la littérature le présente tantôt comme croissant, tantôt comme décroissant avec les ressources du ménage. Les analyses fines menées sur trois villes ne permettent pas de conclure mais renvoient cette opposition à des différences entre méthodes d'enquête (enquête-transport vs enquête-consommation). Elles montrent par contre, et ce sans ambiguïté, que les ménages aisés, accédant déjà plus facilement aux modes individuels, consomment aussi systématiquement plus de transport collectif que les ménages pauvres, dont la majorité des membres semble « condamnée » à la marche à pied.

Le quatrième chapitre approfondit le lien entre manque de moyens monétaires et manque de moyens de transport. Si la possession d'un véhicule individuel motorisé est très largement accaparée par les ménages riches, l'accès individuel présente une situation moins caricaturale, mais qui reste *in fine*, en tout cas pour la voiture, au seul bénéfice des plus aisés, en dépit d'accès épisodique à ces modes de la part de certains citadins démunis. Cet usage, très partiellement partagé, s'appuie sur des logiques sociales fortes (l'impératif de la redistribution notamment) qui expliquent et confortent une idéalisation de la voiture, en contraste avec l'image fortement dégradée du vélo.

Le dernier chapitre prolonge les analyses précédentes en s'attardant sur les conditions d'accès à la ville de différents groupes de citadins, à partir de l'observation des effets croisés du statut individuel et de la localisation résidentielle. Les habitants des périphéries récentes, dépourvus de moyens et privés de l'accès à des réseaux sociaux utiles, se retrouvent pour certains obligés de fréquenter la « ville » à l'occasion du travail et des études mais sans pouvoir accéder à ses aménités, faute de temps et d'argent, tandis que d'autres, et le féminin est ici de mise, n'échappent qu'exceptionnellement à des quartiers peu ou pas équipés. Le risque est alors celui d'une ville à deux vitesses, éclatée en quartiers disjoints.

En conclusion, nous présentons quelques éléments de prospective, à partir des effets potentiels de la persistance de la crise sur les pratiques de déplacement et sur l'accès des citadins à leur « minimum social vital ».

CHAPITRE 1

SE DEPLACER DANS DES VILLES EN FORTE CROISSANCE

Le volume consacré aux « Afriques au Sud du Sahara » dans le cadre de la Géographie Universelle publiée sous la direction de R. BRUNET (DUBRESSON et alii, 1994a) s'ouvre par un chapitre intitulé « Cinquante pays en crise » (RAISON, 1994a). Le diagnostic d'une crise généralisée pourrait paraître rapide et simplificateur, mais la plupart des indicateurs macro-économiques le confirment et ne laissent pas augurer d'améliorations sensibles dans le court terme, d'autant que l'efficacité des politiques d'ajustement mises en œuvre dès le début des années quatre-vingts est restée « faible » (HUGON, 1999 : 86). Les économies subsahariennes restent dépendantes du cours des matières premières, les produits manufacturés ne représentant toujours que 5 % des exportations ; leur marginalisation à l'échelle internationale s'accroît, la part des exportations africaines dans l'ensemble des exportations mondiales ayant chuté de 2,4 % en 1970 à 1,3 % en 1996 ; le poids de l'endettement s'alourdit, la dette extérieure étant passée de 27 % à 82 % du PNB entre 1980 et 1996 (HUGON, 1999).

Dans le même temps, la population croît à un taux annuel de près de 3 % en moyenne depuis les Indépendances (D'ALMEIDA-TOPOR, 1999). Récession prolongée et croissance démographique rapide se conjuguent alors pour entraîner la dégradation du revenu par tête, qui a subi une baisse de 36 % entre 1970 et 1997 (RAZAFINDRAKOTO, ROUBAUD, 2001), l'effondrement du salariat urbain au bénéfice d'activités informelles précaires (DUBRESSON, 1996), l'accroissement du nombre de pauvres, relatif aussi bien qu'absolu⁷ (CHEN, RAVALLION, 2000), la dégradation des conditions de vie, comme en matière de nutrition ou de mortalité infantile, ou leur trop lente amélioration (WORLD BANK, 2001).

Pourtant, la population des villes continue de croître à des taux extrêmement rapides (1.1.). Les pouvoirs publics n'arrivent pas à fournir les services urbains nécessaires à l'ensemble de la population, ce qui a notamment entraîné des bouleversements dans le secteur des transports urbains (1.2.). Les villes que nous avons plus spécialement étudiées connaissent ces difficultés, chacune présentant toutefois des spécificités (1.3.).

1.1. CROISSANCE URBAINE EN TEMPS DE CRISE

L'Afrique au Sud du Sahara a connu de longue date la présence de villes parfois importantes (COQUERY-VIDROVITCH, 1993), par leur taille ou par leur rayonnement sur un arrière-pays étendu. Ainsi, vers 1500, Bénin, principale ville du royaume de Bénin (dans l'actuel Nigéria), comptait entre 60 000 et 70 000 habitants alors qu'à la même époque, 125 000 citadins se pressaient à Paris, plus grande ville d'Europe (BAIROCH, 1997). Cependant, les taux d'urbanisation sont longtemps demeurés très faibles et le continent reste encore aujourd'hui largement rural : moins de 4 % de la population vers 1920, de l'ordre de 30 % au début des

⁷ En fixant une ligne de pauvreté équivalente à 1 dollar (au PPA de 1993) par jour et par personne, la part des pauvres dans la population totale serait passée de 46,6 % en 1987 à 48,5 % en 1996, tandis que leur nombre croissait dans le même temps de 217 à 289 millions. Le choix d'autres mesures de la pauvreté ne change ni le signe de l'évolution des indicateurs ni la position relative de l'Afrique subsaharienne par rapport aux autres continents du Sud (CHEN, RAVALLION, 2000).

années quatre-vingt-dix, mais avec des disparités très importantes, moins d'un quart de citadins en Afrique orientale et plus de la moitié en Afrique australe (DUBRESSON et alii, 1994b), les pays les plus urbanisés étant toutefois généralement les moins peuplés (RAISON, 1994b).

Sur plus courte période, les chiffres donnent une toute autre image du continent et de ces grands sous-ensembles. Ainsi, le nombre de citadins africains a crû de 5,2 % par an entre 1975 et 1998 (RAZAFINDRAKOTO, ROUBAUD, 2001). De même, entre 1960 et 1990, les 27 pays de l'Afrique Atlantique ont vu leur population urbaine bondir de 17 à 96 millions d'individus (ARNAUD, 1998). Au milieu des années quatre-vingt-dix, le nombre d'habitants des capitales d'Afrique de l'Ouest augmente à un rythme annuel proche de 6 % (FARVACQUE-VITKOVIC, GODIN, 1997). Ce processus rapide d'urbanisation durant les dernières décennies a été permis par la conjonction d'une forte croissance naturelle des villes et d'importants flux migratoires issus des campagnes. L'accroissement de la population citadine, même s'il est encore très rapide, semble se ralentir depuis la fin des années quatre-vingt, du fait d'un certain essoufflement de ses deux moteurs. D'une part, les villes, et tout particulièrement les capitales, sont à la pointe du mouvement, général mais différencié, de baisse sensible du taux de fécondité (LOCOH, VALLIN, 1998 ; SHAPIRO, TAMBASHE, 2001). D'autre part, la conjoncture économique défavorable entraîne un ralentissement des flux migratoires issus des campagnes (ARNAUD, 1998) Il s'agit bien d'un ralentissement et non pas d'une inversion du mouvement, le retour définitif au village paraissant loin d'être systématiquement avéré (GUBRY, 1996 ; FAY, OPAL, 2000). Les citadins préfèrent au contraire mettre en œuvre des stratégies leur permettant de garder « *un pied dedans, un pied dehors* » selon l'expression de CHALEARD et DUBRESSON (1990), tels ces Doualais qui se lancent dans la culture maraîchère au village tout en continuant à résider en ville (SERAPHIN, 2000).

Cette explosion du nombre de citadins a eu des effets directs sur l'organisation spatiale des villes. Alors que l'intervention publique est limitée à de rares procédures de lotissement, accompagnées d'opérations de « déguerpissement » menées sans ménagement vis-à-vis de résidents parfois installés de longue date, la production de l'espace urbain et de l'habitat ouest-africains repose essentiellement sur les acteurs privés. L'attrait de la concession, parcelle fermée bâtie autour d'une cour intérieure et que peuvent se partager plusieurs ménages, demeure largement prédominant en Afrique de l'Ouest et il en résulte une croissance urbaine horizontale, comme à Dakar, Abidjan (ANTOINE, 1996), Bamako (KOUMA, 1993) ou encore Ouagadougou, en dépit d'ailleurs pour la capitale burkinabè des efforts de lotissements durant la période révolutionnaire (JAGLIN et alii, 1992). A l'est du continent, dans une ville comme Dar es Salaam, le modèle de la maison swahilie, même s'il s'essouffle faute de moyens suffisants chez les nouveaux arrivants, tend lui aussi à favoriser un développement horizontal (CALAS, BART, 1997).

L'extension horizontale des villes est également encouragée par la surpopulation patente de certains quartiers, du fait de l'accroissement du nombre des ménages dans les concessions (DEMERS, 1998). Ces concentrations élevées, qui contribuent à entretenir les mouvements centrifuges de migration intra-urbaine (VUARIN, 1991), touchent tout particulièrement les quartiers anciens, qu'ils soient localisés en centre-ville ou, paradoxalement, situés aux marges de l'espace urbain dans des villages périphériques rattrapés par l'urbanisation. Même si, à leur arrivée en ville, certains migrants trouvent un hébergement, provisoire ou à plus long terme, auprès de parents demeurant dans les quartiers centraux, ce sont aujourd'hui les zones d'habitat « spontané » qui accueillent la majeure partie des nouveaux arrivants (OUEDRAOGO et alii, 1995). Ils y sont rejoints par des citadins de plus longue date, exclus de fait des

quartiers lotis compte tenu de leurs revenus faibles et irréguliers⁸, ou cherchant au contraire à accéder à la propriété pour échapper à l'image d'échec social associée à la succession des « *tâtonnements résidentiels* » (BERTRAND, 1998) et à la persistance de l'état de locataire (JAGLIN, 1995).

Une telle production de la ville par « le bas » prend alors le plus souvent la forme d'un foisonnement désordonné, même si l'on peut exhiber, en guise de contre-exemple, le développement, issu d'initiatives individuelles, du quartier Talladjé à Niamey dès la fin des années soixante. Les tracés définis par les premiers occupants, la réservation d'espaces pour les équipements publics (écoles...) ont facilité sa rénovation par les services de l'urbanisme à la fin des années soixante-dix (POITOU, 1987). Mais Talladjé ou Magnambougou à Bamako (SINOUE, 1987) sont des exceptions et un tel mode de développement physique a pour corollaires la non-continuité de l'espace urbain et la multiplication des zones à faibles densités. De façon générale, la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population (LE BRIS, 1991).

La croissance humaine et physique des villes africaines intervient dans un contexte de contraction des budgets publics et de pauvreté endémique des citoyens, encore renforcé depuis les années quatre-vingt par la crise économique et les plans d'ajustement structurel. L'État tout comme les collectivités locales se révèlent incapables de fournir des équipements de proximité en nombre suffisant, qu'il s'agisse d'écoles, de dispensaires, d'accès à l'eau ou à l'assainissement (STREIN, WHITE, 1993)... En matière de lotissement de parcelles et de production de logements ou plus largement de fourniture des services de base, les interventions publiques ne sont alors pas à l'échelle des besoins des citoyens et les « nécessités de base insatisfaites » des populations pauvres sont nombreuses (SALAMA, VALIER, 1995). L'éloignement des services et équipements urbains pèse tout particulièrement sur les citoyens demeurant en périphérie éloignée, fréquemment au chômage ou dans des emplois précaires. En l'absence des moyens nécessaires pour assurer un niveau minimal de mobilité quotidienne (Cf. Chapitre 3), ils risquent de se trouver piégés dans un cercle vicieux, incapables d'accéder durablement à des emplois rémunérateurs par manque de moyens de déplacement mais restant à l'écart des modes de transport mécanisés faute de revenus suffisants pour en assumer les coûts d'usage et, éventuellement, d'achat.

L'explosion démographique et spatiale des cités africaines combinée aux carences de l'offre urbaine implique donc pour les citoyens un allongement des distances à parcourir au quotidien sous peine d'un repli sur le quartier, d'une limitation de l'espace fréquenté aux alentours immédiats du domicile, créant de fait un « village dans la ville » (GIBBAL, 1988), plus subi que voulu toutefois (Cf. Chapitre 5). Or, dans le même temps, les différentes sources sur la mobilité quotidienne s'accordent pour montrer une faible utilisation des transports motorisés dans les villes d'Afrique subsaharienne (GODARD, TEURNIER, 1992 ; WORLD BANK, 2000). Les modes individuels étant hors de portée de la très grande majorité des citoyens, c'est sur les services de transport collectif que pourrait reposer l'accès à la ville des citoyens les moins aisés. Mais ces services sont souvent insuffisants, tant du fait de la faible solvabilité de ces populations que de la rareté et du mauvais état des voies de communication. A cette double limite, économique et technique, se surajoute la relative inadaptation qualitative de l'offre de transport collectif aux besoins de la population, notamment en termes de fréquences et de couverture spatiale. La mutation profonde qu'a connue cette offre durant les dernières années, montée du secteur privé artisanal au détriment des grandes sociétés publiques depuis le milieu des années quatre-vingt (GODARD, 1997), n'a pas permis de s'affranchir de ces limites.

⁸ POITOU (1984) montre par exemple comment le coût trop élevé des parcelles loties dans les années soixante-dix par la puissance publique a entraîné à Niamey l'éviction de la majorité des couches populaires des zones les plus centrales.

1.2. LES MUTATIONS DE L'OFFRE DE TRANSPORT

Il n'est toutefois pas possible d'envisager les transformations de l'offre de transport sans avoir préalablement examiné les évolutions en matière d'infrastructures viaires : la circulation des véhicules sera plus ou moins aisée selon l'état des rues, la pérennité physique et économique de l'offre de transport collectif en dépendra partiellement (GODARD et alii, 1999), l'accès aux différents services urbains s'en trouvera ou non compliqué (WORLD BANK, 1994a).

1.2.1. Des infrastructures insuffisantes

Force est d'abord de constater que les voies doivent être partagées entre différents types de service de transport, engins à traction animale dans certains contextes, véhicules individuels à deux ou quatre roues, pluralités des transports collectifs, mais également marcheurs du fait de l'absence quasi généralisée de trottoirs. Elles doivent aussi s'accommoder de la présence d'autres types d'usage, dépôt d'ordures et surtout petits commerces, ambulants ou semi-fixes. Ce partage souvent chaotique n'est à l'évidence guère favorable à une utilisation optimale des infrastructures, d'autant que les voiries urbaines sont généralement très dégradées, tout particulièrement celles des quartiers spontanés.

Le cas de Dar es Salaam illustre bien cette situation. Selon les recensements, la ville comptait 348 000 habitants en 1968 mais 1 345 000 en 1988. Port d'immigration, Dar es Salaam ne comptait qu'un natif de la cité sur cinq résidents au milieu des années quatre-vingt (KULABA, 1993). Le développement démographique ne s'est guère ralenti ces dernières années et les habitants seraient actuellement de 2,5 à 3 millions. Ce fort accroissement, très peu maîtrisé par les pouvoirs publics, s'est traduit par un éclatement fonctionnel et spatial de la ville. L'extension des zones urbanisées s'est produite suivant le modèle classique en doigts de gant, avec une diffusion initiale le long d'infrastructures viaires, puis le comblement des vides interstitiels. La superficie de la ville a ainsi été multipliée par 5 de 1968 à 1982 (MAUNDER, FOURACRE, 1987). L'étendue maximale de la ville qui n'était que de 6 à 10 km en 1969, de 15 km en 1978, prend dans les années quatre-vingt-dix des dimensions spectaculaires (KOMBE, 1994), de 25 à 30 kilomètres selon les directions, alors que la plupart des zones d'activité économique et d'emplois restent concentrées dans un périmètre restreint. La voirie est alors un outil indispensable d'intégration des quartiers à la ville.

Le réseau de voirie principal de Dar es Salaam, qui compte essentiellement quatre grands axes radiaux et deux liaisons transversales, est à la charge du gouvernement central. Il a bénéficié d'importants travaux de réfection et d'élargissement depuis le début des années quatre-vingt-dix. A cette date, selon certaines estimations, les deux tiers du réseau revêtu nécessitaient soit un nouveau revêtement complet, soit une reconstruction totale (RWEBANGIRA, 1993). Des travaux, sur financement japonais, ont alors eu pour but de permettre les échanges entre les principales zones d'activités et les périphéries résidentielles. A la fin des années quatre-vingt-dix, bien que certaines artères tendent à saturer aux heures de pointe, le bon état général du réseau principal contraste avec la dégradation des voies de desserte interne des quartiers périphériques.

Certes, dans un contexte géographique marqué par de nombreuses rivières faisant l'effet d'autant de barrières, notamment pendant la saison des pluies, les difficultés d'établir des échanges aisés en dehors des grands axes radiaux ne sont pas récentes (BANYIKWA, 1988 ; HALLA, 1992a). Les causes de dégradation des routes sont nombreuses dans cette ville au climat équatorial. Un entretien très suivi des réseaux faisant défaut, l'absence ou l'engorgement des canaux d'évacuation des eaux pluviales ou usées, l'accumulation du sable, voire de détritiques au bord des routes, le passage de véhicules surchargés sur les routes non

revêtues sont autant de facteurs aggravant les dégâts causés par les fortes pluies tombant d'avril à juin. Durant cette saison, la multiplication et le ravinement des ornières représentent même à bien des endroits un obstacle infranchissable pour les véhicules. Mais ces handicaps sont renforcés par les effets de la crise économique sur les budgets publics depuis les années quatre-vingt.

La crise a en effet aggravé le manque de moyens matériels et humains des différentes institutions publiques en charge du secteur. C'est tout particulièrement le cas de la municipalité. Quelles qu'aient été les vicissitudes de son existence administrative, ses moyens financiers ont en effet toujours été très nettement insuffisants. Dans un contexte idéologique où la ville a longtemps été défavorisée au détriment de la campagne, Dar es Salaam au détriment des autres villes du pays et le secteur transport au détriment des autres secteurs, les subventions du gouvernement central n'ont pu compenser la trop grande faiblesse des autres sources de financement, et notamment l'insuffisance du recouvrement des taxes locales (RAISON, 1994c). Dans les années quatre-vingt, les fonds attribués par le gouvernement central pour l'entretien de la voirie, en forte baisse, n'atteignaient plus guère que 5 à 10 % des besoins réels de la ville, alors même que l'allocation sectorielle de ces ressources n'était pas optimale (HALLA, 1992b). Même si le recouvrement des taxes semble actuellement plus fructueux, les sommes obtenues restent trop faibles en regard des besoins. La tentation est alors grande de chercher à mobiliser d'autres financements, en complément ou à la place de prêts ou de dons consentis par les bailleurs de fonds internationaux. Les usagers ou les riverains sont ainsi mis à contribution pour assurer un entretien minimum, tantôt en achetant des camions de gravier afin de boucher les nids de poule un peu trop fréquents dans les chaussées, tantôt en se regroupant pour donner des noms aux rues ou payer un peintre pour réaliser des panneaux de signalisation (DIAZ OLVERA et alii, 1998a).

D'un pays à l'autre, d'une ville à l'autre, l'intervention de l'État ou des collectivités territoriales sera plus ou moins prégnante, des financements internationaux auront été ou non mobilisés récemment, le recours aux populations sera plus ou moins marqué, il reposera sur des impôts et des taxes ou prendra plutôt la forme d'une contribution sous forme de travail. Mais, comme à Dar es Salaam, l'insuffisance des moyens mis en œuvre se traduit systématiquement par une couverture spatiale du réseau viaire fortement différenciée, encore renforcée par les caractéristiques propres à l'offre actuelle de transports collectifs.

1.2.2. Disparition des entreprises publiques et explosion de l'artisanat

Les carences des infrastructures sont l'un des facteurs explicatifs du développement relativement récent des services de taxi-moto⁹ dans les villes africaines (NGABMEN, GODARD, 1998). Divers cas sont bien documentés, qu'il s'agisse de capitales telles Cotonou (TOSSOU, 1993 ; GBAGUIDI, 1998) ou Lomé (PRADEILLES et alii, 1991), de grandes villes comme Douala (BOUPDA, 1994 ; NGABMEN, GODARD, 1998), voire de villes moyennes comme Konni au Niger (DILLE, 1998 ; DILLE, 2000a). Souvent issus de pratiques antérieures nées en milieu rural et importées en ville à l'occasion de périodes de crise, grandement favorisés par la possibilité d'acquérir le carburant, les pièces détachées, voire les véhicules eux-mêmes, grâce à des circuits de contrebande originaires notamment du Nigéria, ces services permettent d'assurer un transport collectif pratiquement de porte-à-porte, même dans des zones à l'infrastructure très limitée. Un bilan précis des limites du système reste à faire, qu'il s'agisse de nuisances environnementales, de sécurité routière ou de congestion, mais on remarquera

⁹ Les services de taxi-vélo sont par contre plus rares. On peut évoquer le développement des *boda-boda* à Kampala, apparus après la période de guerre civile (CALAS, 1998).

néanmoins qu'en période de crise économique et de développement du chômage, une telle activité est susceptible de fournir, au moins sur le court terme, un emploi à un nombre important de citoyens. Certes, il ne s'agit pas d'emplois stables, les horaires sont étendus, les rapports avec les clients ou avec les autres usagers sont souvent conflictuels, mais les rémunérations des chauffeurs (sans parler de celles des propriétaires dont la mise de fonds initiale, relativement limitée, est très vite rentabilisée) ne situent pas cette catégorie d'actifs parmi les plus défavorisés.

Le développement des taxis-motos est probablement un signe de la vitalité des initiatives issues d'« en bas » face à la crise. Il correspond également à une évolution interne au secteur du transport qui a vu les entreprises structurées disparaître progressivement au profit d'un secteur artisanal beaucoup plus dynamique, les autobus de grande taille étant supplantés dans le même temps par des véhicules de plus faible capacité, les transports collectifs à deux-roues n'étant qu'un cas limite¹⁰. Là encore, la situation de Dar es Salaam illustre bien une évolution beaucoup plus générale (DIAZ OLVERA et alii, 1998a ; PLAT, POCHET, 2002).

Dès le début des années 80, UDA, entreprise nationalisée en 1970 dans la foulée de la déclaration d'Arusha, connaît des difficultés d'exploitation. Au mieux un bus sur deux sort chaque jour des dépôts, les kilomètres parcourus diminuent d'une année sur l'autre, la fréquentation par les usagers est clairement orientée à la baisse. Peu ou pas soutenue, notamment financièrement, par sa tutelle, elle connaît durant toute la décennie une érosion sensible de ses parts de marché, d'autant que la concurrence privée est de plus en plus vivace. Déjà dans les années soixante-dix, des pick-up coréens, peu coûteux, avaient été spécialement importés et recarrossés sur place à bas prix pour pouvoir transporter des passagers. Leurs tarifs avaient progressivement augmenté pour atteindre 5 Tsh en 1981, ce qui leur valut leur surnom de *daladala*, du nom swahili de cette pièce de monnaie. Autorisés en 1983 sur des itinéraires fixes, leur nombre augmente rapidement pour atteindre les 300 unités en 1985. Ne subissant de fait aucune contrainte d'exploitation, l'activité se révèle très rentable au point que certains salariés y trouvent le moyen d'endiguer la baisse de pouvoir d'achat consécutive à la crise économique que connaît le pays (MARTIN, 1988). Mais la demande est telle, face à l'offre proposée par UDA, qu'à côté des *daladalas*, se développent également des taxis privés et, surtout, le transport par les entreprises de leur propre personnel sur les trajets domicile-travail de même que le ramassage scolaire pour certains établissements. Sans chercher une trop grande précision des chiffres, la capacité offerte par la concurrence au milieu des années quatre-vingt est de l'ordre de grandeur de celle d'UDA. En quelques années, l'entreprise publique est passée d'un monopole de droit, sinon de fait, à une situation de concurrence acharnée.

La configuration de l'offre de transport collectif va alors évoluer très rapidement. La fin des années quatre-vingt est marquée par un net recul d'UDA qui ne capte plus guère que 10 % de la demande mais surtout par la prééminence des *daladalas* clandestins qui sont devenus le premier mode collectif (TRANSURB CONSULT, INRETS, 1991). S'y ajoutent de nombreux taxis, peut-être 3 000. En 1991, les *daladalas* seraient de l'ordre d'un millier, pour moitié clandestins. *A contrario*, la desserte d'UDA, qui reste toujours figée sur des itinéraires fixes, ne concerne plus que 25 lignes. En 1995, ce nombre chute à 12 (pour 72 véhicules), alors que 2 000 *daladalas*, en moyenne, innervent quotidiennement la ville d'un réseau de 87 lignes et que 1 500 taxis sont enregistrés auprès des autorités. Dans la deuxième moitié de la décennie,

¹⁰ Sans pour autant considérer que ces deux-roues fonctionnent sur le principe un chauffeur-un passager. Bien au contraire, le *zémidjan* de Cotonou ou le *kabu-kabu* konnissois peuvent transporter simultanément deux, voire même trois, passagers et, même si les quantifications précises manquent, il n'est pas du tout certain que le « taux d'occupation » des taxis-motos des villes africaines soit sensiblement plus faible que celui des voitures-taxis des cités du Nord...

le nombre de transporteurs privés continue à croître. La presse évoque même les chiffres de plus de 7 000 *daladalas*, de près de 4 500 taxis, dont deux-tiers de clandestins, la flotte d'UDA paraissant dérisoire en regard (moins de 40 autobus en 1998 pour une population qui dépasse les deux millions). L'encadrement de l'activité de transport urbain de personnes est devenu peu à peu extrêmement lâche. Depuis la suppression de la fixation des tarifs par la puissance publique à la mi-97 (mais en maintenant un tarif réduit pour les scolaires), il ne porte plus guère que sur la délivrance des licences donnant droit à exercer l'activité. Pour les *daladalas*, le candidat doit indiquer la ligne sur laquelle il souhaite offrir le service, mais il pourra ensuite en changer sans aucune formalité supplémentaire, en l'absence de contrôles sur les conditions de prestation du service.

Les propriétaires de *daladalas*, comme d'ailleurs ceux des taxis, sont très dispersés et les organisations professionnelles ne sont jamais apparues comme des groupes de pression puissants. Les véhicules sont de tous types (y compris des camions ou des pick-up aménagés) et de toutes tailles, et s'adaptent très rapidement aux évolutions spatiales de la demande. Le propriétaire du véhicule n'est que rarement son exploitant. Les chauffeurs sont des « *quota drivers* », c'est-à-dire qu'ils doivent rapporter chaque soir au propriétaire une certaine somme d'argent (NGUMA, 1993), dépendant du type de véhicule. L'achat du carburant est à leur charge, ainsi que les rémunérations de l'indispensable receveur qui perçoit le prix du voyage et du commis de ligne qui incite les clients potentiels à monter à bord. L'équipage travaille au minimum 10 heures par jour, pauses comprises (SAWAKA, 1996), ce qui signifie entre 10 et 15 allers et retours quotidiens, pendant 6 ou 7 jours par semaine. La liaison directe entre recette et rémunération du chauffeur fait que les opérateurs desservent, en priorité, les itinéraires aux flux les plus élevés et donc les plus rentables, c'est-à-dire les axes radiaux...

Il n'y a finalement là rien que de très banal. Comme dans tant d'autres pays d'Afrique subsaharienne, la fin de siècle est marquée par un double mouvement, prolifération anarchique de transporteurs artisanaux et disparition, ici de fait, ailleurs de droit¹¹, de l'entreprise publique de transport collectif dont la création avait bien souvent été emblématique des Indépendances¹². La « dérégulation » s'est imposée progressivement, beaucoup plus d'ailleurs faute d'intérêt réel pour le secteur et, surtout, faute de moyens, qu'en fonction de critères idéologiques. Néanmoins, les Projets Sectoriels de Transport ont souvent mis l'accent sur sa nécessité (SITRASS, 1999), sans pour autant veiller à ce que cette mutation majeure contribue à une meilleure satisfaction des besoins de déplacement des citoyens, du fait notamment d'avoir trop souvent privilégié les indicateurs de suivi de programme au détriment des indicateurs de performance ou d'impact (GODARD et alii, 1999), ce qui en fait d'ailleurs de parfaits révélateurs de la difficulté pour la Banque mondiale à passer d'une culture d'approbation ou de prêt à une culture de résultat (BARE, 1997).

On a ainsi assisté à une « *privatisation par défaut* » plus que par volonté délibérée (HOWE, 2000). En Tanzanie, les tutelles successives ou simultanées d'UDA (la NTC, société d'État en charge des transports en commun à l'échelle du pays, ou la municipalité, sous ses diverses formes administratives) ont, par exemple, très vite abandonné l'idée de jouer un rôle d'actionnaire véritable et ont laissé l'entreprise renouveler erratiquement son parc, au gré des opportunités et sans politique suivie de flotte. Les maux dont ont pâti les entreprises publiques ou parapubliques sont très similaires d'une ville à l'autre : gestion et maintenance rarement

¹¹ C'est le cas par exemple de Ouagadougou (SIDIBE, 1999) ou du Cameroun (MEYO-SOUA, 1999). Ce devrait l'être à Dakar ou Abidjan dans le cadre de la mise en place des Projets Sectoriels de Transport (KEITA et alii, 1999).

¹² Les entreprises privées n'ont d'ailleurs pas nécessairement mieux résisté que leurs homologues publiques, comme en atteste la disparition à Bamako de Bamabus et Tababus en dépit d'une garantie d'exclusivité d'exploitation sur leurs lignes (SITRASS, 2000b), et leur émergence se révèle difficile, incitant à se demander « *s'il n'y a pas quelque part une erreur de conception* » (GODARD, 1999)...

maîtrisées, politique discrétionnaire d'embauche et productivité souvent faible, absence de politique de flotte, tarifs contrôlés et obligations de service public non compensées... (ISTED, 1999). S'y ajoute l'incapacité de la puissance publique à maintenir le monopole d'exploitation qui leur avait été accordé. Les exemples abondent, Dar es Salaam bien sûr, mais aussi Abidjan (SITRASS, 2000a), Pointe-Noire (BOUNGOU, 1992), Harare (SITRASS, 2001a) ou Nairobi (OBUDHO, 1993) pour citer des villes géographiquement éloignées.

Parallèlement, le transport artisanal est marqué par une rotation importante des propriétaires de véhicules, du fait notamment de difficultés endémiques à renouveler le parc (ISTED, 1999 ; SITRASS, 2001b), ce qui complique encore l'évaluation de la concentration réelle d'un secteur où les prête-nom sont depuis fort longtemps monnaie courante (DEVAUGES, 1977 ; GODARD, 1999). Mais l'activité reste fortement organisée, soit par des organisations de propriétaires qui contrôlent l'entrée de nouveaux arrivants, comme à Nairobi (MACHARIA, 1998 ; SITRASS, 2000c), soit par des organisations de chauffeurs qui encadrent l'activité par lignes, comme à Bamako (PRADEILLES et alii, 1991 ; SITRASS, 2000b). Les rapports entre propriétaires et personnel roulant (chauffeurs, apprentis, voire coxeurs) sont complexes et souvent ambivalents même si un niveau minimal de confiance est toujours nécessaire¹³ (TOUNKARA, 1992). Les conditions de travail des personnels sont difficiles¹⁴ et la liaison directe entre activité quotidienne et rémunération joue en défaveur de la qualité de service. La sécurité routière est alors déficiente, tout particulièrement pour les piétons et les usagers des transports collectifs, et la nécessité d'une prise en compte de l'environnement émerge dans certaines villes devant l'ampleur des dégradations (BULTYNCK, 1998).

Le secteur privé s'est donc peu à peu substitué au secteur public et constitue aujourd'hui la forme dominante de transport collectif dans les villes d'Afrique subsaharienne. C'est le cas dans les différentes villes sur lesquelles nous avons travaillé, à l'exception toutefois de Ouagadougou où les transports collectifs sont très peu présents.

1.3. TERRAINS ET ENQUETES

Le Laboratoire d'Économie des Transports a participé à la réalisation d'enquêtes sur la mobilité des citoyens dans trois capitales sahéliennes : Ouagadougou en 1992, Bamako en 1993, donc toutes deux avant la dévaluation du franc CFA, Niamey en 1996. Plus récemment, des travaux connexes, centrés non pas sur les comportements de mobilité mais sur leur poids dans le budget des ménages et liés à des opportunités d'accès à des enquêtes-consommation, ont été menés sur Ouagadougou et une quatrième ville d'Afrique subsaharienne qui, si elle n'est plus capitale administrative demeure la ville principale de Tanzanie, Dar es Salaam.

1.3.1. Unité et diversité des villes étudiées

Le Burkina Faso, le Mali et le Niger sont des États enclavés de l'Afrique sahélienne, disposant de frontières communes. Leurs populations sont comparables, de l'ordre de 10 à 11 millions d'habitants au début des années quatre-vingt-dix. Le PIB par habitant est très faible

¹³ Nous avons déjà relevé ce caractère ambivalent des rapports entre chauffeurs et propriétaires dans un contexte pourtant tout à fait distinct, les transports routiers de marchandises au Mexique (DIAZ OLVERA, PLAT, 1986).

¹⁴ On connaît d'ailleurs mal les conditions de travail et les parcours professionnels des travailleurs du transport urbain, et tout particulièrement leurs évolutions avec la crise urbaine. Pourtant les préoccupations récurrentes depuis quelques années en matière de durabilité ou de « soutenabilité » des systèmes de transport auraient dû inciter à mener des travaux en ce sens, tant la pérennité d'un système ne peut se faire au détriment de ceux qui en assurent la bonne marche quotidienne.

tout comme l'Indice de Développement Humain¹⁵. Ces ratios situent sans ambiguïté ces anciennes colonies françaises parmi les pays les moins avancés. Leurs ressources économiques dépendent très largement de l'extérieur, grâce à l'aide internationale d'abord mais aussi, pour le Burkina Faso et le Mali, à travers les transferts des émigrants¹⁶. Les trois capitales présentent des similarités, notamment physiques et démographiques, mais se distinguent très nettement du point de vue de la configuration de leurs systèmes de transport.

Ouagadougou comptait en 1992 de l'ordre de 800 000 habitants¹⁷ alors qu'en 1960 les Ouagalais étaient à peine 60 000. Cette croissance, due pour moitié aux mouvements migratoires des zones rurales vers la capitale, a entraîné l'extension accélérée de la ville qui a peu à peu phagocyté les villages l'entourant. Au début de la décennie, Ouagadougou s'étend ainsi sur 13 kilomètres du nord au sud et 17 kilomètres d'est en ouest. Sous l'impulsion de Thomas SANKARA, la période révolutionnaire (1983 à 1987) a donné lieu à un ensemble de mesures d'aménagement de l'espace urbain ayant laissé des traces profondes dans le développement et l'organisation de la ville. Sans rentrer dans le détail de ces mesures (JAGLIN et alii, 1992 ; JAGLIN, 1995), trois sont à retenir pour leur influence, plus ou moins directe, sur le secteur des transports :

- la redistribution des pouvoirs locaux, conçue afin de restreindre les pouvoirs traditionnels. Elle s'est appuyée sur un nouveau découpage administratif et spatial de la ville, rassemblant les quartiers anciens et les communes périphériques en trente « secteurs » ;
- les opérations de réaménagement et de déguerpissement dans certaines zones, notamment des quartiers centraux, qui ont provoqué le départ des populations vers la périphérie, bouleversant ainsi l'organisation de l'espace urbain et les modes de vie des Ouagalais. Le programme d'aménagement mis en place a ainsi permis la légalisation de 60 000 concessions dans les zones d'habitat spontané entre 1984 et 1989 ;
- la création en 1984 de la première entreprise publique de transport collectif de la ville, la « X9 », dans un contexte *a priori* très favorable car la ville ne comptait alors aucune offre de transport collectif urbain, ni public ni privé. Mais après quelques années de prospérité et en l'absence de subventions de la part de l'État, les mauvaises conditions d'exploitation du réseau et le blocage des tarifs ont entraîné une dégradation de la santé financière de l'entreprise et de la qualité de service (BAMAS, 1995). Le nombre de lignes est passé de 7 en 1984 à 5 en 1992 et les itinéraires restants ont été progressivement réduits. Passant systématiquement par le centre-ville, ils ne desservent que les quartiers centraux et péri-centraux, délaissant les zones nouvellement urbanisées.

Aucune offre privée ne s'est substituée à cette offre publique particulièrement déficiente. Dans un contexte général marqué par le rejet affiché de l'ostentation dans les comportements et la préférence pour les produits locaux, la défaillance du service de transport collectif a été palliée soit par la marche à pied, soit par les deux-roues à moteur et les vélos, ces derniers étant d'ailleurs produits localement pour l'essentiel. Il en résulte un niveau élevé d'équipement en modes individuels : en 1992, pour 100 ménages, on compte en moyenne 150 cycles motorisés, dont les deux tiers de moins de 50 cm³, 79 bicyclettes et 22 voitures. Près des deux-tiers des Ouagalais de plus de 13 ans ont alors accès, au moins

¹⁵ En 1992, l'IDH atteignait 0,228 au Burkina Faso, 0,222 au Mali et 0,207 au Niger, ce qui se plaçait ces trois pays parmi les dix derniers Etats mondiaux, tandis que le PIB à parité de pouvoir d'achat était en 1994 de l'ordre de, respectivement, 770 \$, 520 \$ et 800 \$ (ETAT DU MONDE, 1996).

¹⁶ Le Niger a bénéficié pendant quelques années de la rente de l'uranium. Mais la croissance du PIB s'est essouffée dès le début des années 80 du fait de la diminution de la demande internationale d'uranium et de la chute de son cours. Si la vente du minerai fournissait 44 % des recettes de l'État (13,5 % du PIB) en 1980, elle ne contribuait plus qu'à hauteur de 10 % (6,5 % du PIB) en 1986 (BERNUS et alii, 1994).

¹⁷ Une extrapolation des résultats du recensement de 1985 sur la base d'un taux de croissance annuel de 9,4 % (JAGLIN et alii, 1992) conduit à une estimation légèrement supérieure à 800 000 habitants en 1992.

occasionnellement, à un véhicule. Cependant, l'augmentation du trafic et le mauvais état de la voirie ont entraîné une dégradation progressive des conditions de circulation et de la sécurité routière¹⁸.

Le district de Bamako, composé de six communes urbaines, constitue de loin la plus grande agglomération du Mali : au début des années quatre-vingt-dix, sa population est estimée aux alentours de 800 000 habitants (660 000 au recensement de 1987). La ville est traversée par le Niger, et sa croissance démographique rapide s'est accompagnée d'une extension spatiale importante, hors de toute maîtrise publique (DEMERS, 1998). Cet étalement de la ville s'est d'abord réalisé sur la rive gauche, au nord, puis plus récemment sur la rive droite qui attire une bonne partie des nouveaux logements. Même si la densité d'habitat y reste nettement plus faible, elle accueille au milieu de la décennie le tiers de la population bamakoise. Au clivage habituel des villes africaines entre centre ancien et périphéries nouvelles, se surajoute une opposition rive droite-rive gauche (BERTRAND, 1998), d'autant plus marquée que les deux communes de la rive droite restent sous-équipées (ENSUP, 1993). En effet, la majorité des administrations, des lycées et établissements d'enseignement supérieur, de même que la zone industrielle et les deux marchés les plus importants sont situés sur la rive gauche. Par ailleurs, si les voies radiales sont revêtues, il n'en va pas de même des voies secondaires, ce qui renforce les problèmes de desserte par les transports collectifs de certains quartiers récents d'habitat spontané, notamment sur la rive droite.

En 1993, année de l'enquête, le système de transport bamakois se caractérise par la coexistence de modes motorisés individuels et collectifs. Les deux-roues, notamment motorisés, tiennent une place nettement plus importante que les voitures. Mais Bamako est loin d'atteindre les taux de motorisation ouagalais : ainsi, en 1993, pour 100 ménages, on compte 28 voitures particulières, 86 deux-roues à moteur et 22 bicyclettes. Toutefois, du fait de la taille importante des ménages (de l'ordre de 11 personnes en moyenne), les individus ne disposant d'aucun moyen de transport individuel sont très majoritaires, puisque 87 % des femmes et 56 % des hommes sont dans ce cas. Pour la plupart des Bamakois, les différents types de transports collectifs assurent donc la seule alternative à la marche à pied. Les compagnies artisanales, de très faible taille pour la plupart, contrôlent la majeure partie de l'offre, que ce soit les *dourounis* (404 ou 504 bâchées avec 15 places), les *sotramas* (minibus de 18 à 22 places) ou les taxis individuels ou collectifs. Dans le secteur structuré, plusieurs entreprises, publiques ou privées, ont été créées dans les années soixante-dix et quatre-vingt mais elles n'ont pas réussi à s'ancrer durablement dans le milieu. Plus récemment, deux entreprises privées, « Bamabus » et « Tababus », ont commencé à assurer une certaine part de l'offre de transport collectif¹⁹.

Avec près de 480 000 habitants en 1992, Niamey concentre une part notable de la population urbaine du pays, probablement de l'ordre de la moitié (SEYBOU, 1995). La croissance de la ville, longtemps modérée voire contrôlée (MOTCHO, 1991), ne s'est véritablement accélérée qu'après l'indépendance et donc « *précisément dans une période de retrait politique et financier partiel de la métropole : l'aménagement de la nouvelle capitale ne pouvait qu'en souffrir* » (DULUCQ, 1997 : 218). L'extension spatiale de la ville est initialement concentrée sur la rive gauche. Mais, au début des années 70, la construction du Pont Kennedy favorise l'urbanisation sur la plaine marécageuse de la rive droite, avec l'installation de l'Université et un peu plus tard le transfert du quartier Gaweye. La poussée de la ville se produit alors sur les deux rives et intègre progressivement de nombreux villages périphériques, Gamkallé, Goudel,

¹⁸ La disparition de la X9 et son remplacement par la SOTRAO sont postérieures à l'enquête (SIDIBE, 1999).

¹⁹ Les *dourounis* ont aujourd'hui, moins de dix ans après, fortement régressé et ont été remplacés par des minibus Sotramas tandis que les deux entreprises privées ont disparu.

Saga sur la rive gauche, Lamordé et Kirkissoye sur la rive droite.

Administrativement, Niamey a été érigée en Communauté Urbaine en novembre 1988. Elle regroupe trois communes dirigées chacune par un maire, l'ensemble étant géré par un préfet-maire assisté d'un conseil de développement communautaire (REPUBLIQUE DU NIGER, 1994). Cette évolution institutionnelle ne s'est toutefois pas accompagnée du transfert des moyens financiers correspondants. Le désengagement de l'État, qu'aggrave l'expansion urbaine horizontale, amplifie encore les manques d'équipements et de réseaux urbains et laisse largement à l'initiative privée la charge de divers secteurs considérés auparavant comme étant du ressort du secteur public, tels que l'éducation, la santé, l'habitat (SEYBOU, 1995). Le transport collectif, soit public et proposé par la SNTN (Société Nationale des Transports Nigériens), soit privé et éclaté entre taxis urbains et « *talladjé-talladjé* »²⁰, est également touché par ce phénomène.

Créée en 1963, la SNTN est une entreprise semi-publique (Etat, 53 % ; SAGA, 47 %) qui propose aussi le transport de marchandises et des services interurbains pour les voyageurs (YATTA, 1996). Fin 1996, elle dessert Niamey avec une trentaine d'autobus sur un réseau d'environ 190 km organisé en 16 lignes, dont 4 ayant pour terminus des communes à l'extérieur de Niamey. Certaines lignes, dites « commerciales », sont ouvertes à tous les publics et fonctionnent avec des fréquences très irrégulières. D'autres, dénommées « ADM », assurent le transport des fonctionnaires entre les quartiers administratifs et les quartiers résidentiels, et circulent alors uniquement du lundi au vendredi aux heures de « montée » et de « descente » du travail. Largement déficitaire et peu soutenue par sa tutelle, la SNTN propose donc un service urbain présentant une faible couverture spatiale et temporelle. Les taxis urbains collectifs, appelés aussi « taxis-ville » ou « taxis tête rouge », et les « *talladjé-talladjé* », Peugeot 504 break assurant un transport mixte (personnes et marchandises) entre le centre de Niamey et certains de ses quartiers périphériques, suppléent, au moins partiellement, les faiblesses du service public aussi bien en termes de fréquence que de couverture spatiale. Mais le nombre de transporteurs privés reste méconnu. Ainsi, pour les taxis, les estimations en 1996 varient entre 1 100 selon le Syndicat des Propriétaires de Taxis, mais seulement entre 450 et 600 selon la SNTN. Les modes de transport mécanisés auxquels les Niaméens peuvent accéder sont d'autant plus limités que le transport individuel est très peu présent. On ne compte en 1996 que 7 vélos, 25 deux-roues à moteur et 21 voitures pour 100 ménages, et seuls un homme sur quatre et une femme sur vingt déclarent disposer d'un véhicule individuel pour leurs déplacements quotidiens.

Au moment des enquêtes, les trois villes comptent donc de l'ordre de 650 000 à 800 000 habitants. Dans un contexte de pauvreté endémique, elles subissent une très forte croissance démographique, avec des taux annuels moyens de 4 % à Niamey, 6 % à Bamako et jusqu'à 8 % à Ouagadougou, ce dernier taux, extrêmement élevé, s'expliquant principalement par des flux massifs de migrants burkinabè chassés de Côte d'Ivoire par la crise économique. L'offre de transport diffère par contre sensiblement. Si le cas ouagalais, dominé par le transport individuel, apparaît, pour une ville de cette taille et ayant une fonction de capitale, comme très exceptionnel à l'échelle du sous-continent, la configuration multiforme du transport collectif fait de la situation bamakoise un exemple plus révélateur du contexte urbain africain, tandis que Niamey se retrouve de ce point de vue dans une situation intermédiaire, d'autant qu'y coexistent une entreprise publique et de nombreux artisans. La situation du transport individuel est également diversifiée. Les deux-roues à moteur sont présents dans la plupart des ménages ouagalais, demeurent encore très fréquents à Bamako, mais ne concernent qu'un peu plus d'un ménage niaméen sur cinq. La possession de vélos présente un schéma similaire,

²⁰ Taxis collectifs reliant initialement le quartier de Talladjé au centre-ville et dont le service s'est progressivement étendu.

à des taux sensiblement plus réduits. L'équipement automobile, par contre, est proche entre les trois villes, mais à un niveau faible. La comparaison de pratiques de mobilité s'appuyant sur des systèmes de transport hétérogènes apporte des éléments intéressants sur leurs déterminants. Elle est d'autant plus aisée que les méthodologies d'enquête retenues sont très similaires.

1.3.2. Deux types d'enquête

Le choix d'une méthode d'enquête pèse bien évidemment sur la nature des informations disponibles ultérieurement lors de l'analyse. Des comptages sur les voies principales et une enquête dans les ménages visant à recueillir l'ensemble des déplacements des individus ne fourniront pas la même représentation de la répartition modale (HOWE, 2000, pour une comparaison sur Nairobi). Une enquête à des générateurs de trafic (structures de soins, écoles...) ou dans la rue ne concernera nécessairement que des individus mobiles et surévaluera donc les pratiques de déplacement des citadins (GODARD, 2001, pour la critique d'une enquête concernant Dakar). Le recueil de l'ensemble des activités pratiquées un jour donné entraînera un recensement plus fidèle des déplacements et conduira à des niveaux de mobilité plus élevés (BEHRENS, 2001, pour un exemple sud-africain).

Les enquêtes menées à Bamako, Ouagadougou et Niamey présentent des configurations très similaires²¹. Elles ont été réalisées au domicile des ménages et visent à relever les comportements et les attitudes face à la mobilité quotidienne de tous les individus de plus de 13 ans. Le ménage est défini comme l'ensemble des personnes vivant sous le même toit et partageant le même feu, qu'elles soient ou non apparentées, ce qui correspond à la définition généralement retenue lors des recensements²². Dans une optique de comparabilité, la majeure partie du questionnaire est commune aux trois villes.

Un soin particulier a été apporté au recueil de l'ensemble des déplacements, définis comme les modalités d'un changement de lieu afin de réaliser une activité, mais le recueil des déplacements pédestres à faible distance a toutefois connu probablement plus de succès à Niamey que dans les deux autres villes. Enfin, si l'hypothèse lourde sous-tendant la conception des questionnaires est bien que l'individu se déplace très généralement pour aller faire quelque chose « ailleurs », il n'en reste pas moins que les pratiques de mobilité ne peuvent être réduites à cette approche strictement fonctionnaliste. Dans les conditions mêmes de réalisation du déplacement, et tout particulièrement dans l'usage qui sera fait des moyens de transport, résident des marges d'autonomie, même si c'est bien la position sociale et économique de l'individu qui borne le champ des possibles dans l'usage des modes (capacité monétaire d'accéder à un mode motorisé, interdits sociaux pour l'usage des transports collectifs ou de la bicyclette par certaines catégories...). Au delà du recueil des données nécessaires à la reconstitution des pratiques de mobilité quotidienne, nous nous sommes donc efforcés de recueillir systématiquement des informations sur la perception des principaux modes de transport urbain.

Différents niveaux d'observation sont ainsi appréhendés à travers les questionnaires :

- des données générales sur le ménage (composition socio-démographique, caractéristiques du logement, équipement en modes de transport, parcours migratoire du chef de ménage...),

²¹ Pour des présentations plus détaillées, consulter pour Ouagadougou GODARD (dir.), 1993 ; pour Bamako, POCHET et alii, 1995 ; pour Niamey, DIAZ OLVERA et alii, 1999a. Les deux premières enquêtes ont été réalisées en collaboration avec des équipes universitaires locales ; cela n'a pas pu être le cas pour la troisième.

²² Ainsi, la définition du ménage « ordinaire » adoptée lors du dernier recensement nigérien, effectué en 1988, est la suivante : « Le ménage est un ensemble de personnes qui habitent dans un même logement et qui mangent la nourriture préparée sur un même feu ».

rassemblées auprès du chef de ménage ;

- des renseignements concernant chaque individu de 14 ans ou plus (caractéristiques socio-économiques, accès aux modes individuels et dépenses mensuelles correspondantes, opinions sur les modes de transport), recueillis directement auprès de chaque personne éligible ;
- diverses caractéristiques de chacun des déplacements de la veille de chaque individu enquêté (motif, heures de départ et d'arrivée, mode de transport utilisé, lieux d'origine et de destination), également par recueil direct.

Chaque enquête présente néanmoins certaines spécificités, liées à la thématique propre de l'étude ayant permis son financement ou à l'évolution de nos préoccupations. Ainsi, pour Niamey, les parcours migratoires des chefs de ménage et de leur(s) éventuelle(s) épouse(s) ont été plus particulièrement détaillés ainsi que des opinions concernant les différents quartiers de la ville²³. Un volet sur les habitudes de déplacement n'est présent que pour Ouagadougou tandis que les attitudes face à la bicyclette sont appréhendées plus finement pour Bamako. Seule différence majeure entre les trois questionnaires, à Bamako aucune question ne porte sur le revenu, l'équipe, et tout particulièrement ses membres maliens, ayant jugé que cet aspect risquait de bloquer de nombreux individus et de nuire au bon déroulement de l'enquête.

Dans les trois villes, l'échantillon résulte du tirage aléatoire de ménages au sein de zones préalablement sélectionnées selon une stratification spatiale reposant sur une grille de critères économiques, d'équipement et d'accessibilité. A titre d'exemple, à Niamey, 29 quartiers ont été enquêtés sur la soixantaine que compte la ville, leur échantillonnage reposant sur une analyse bibliographique de l'historique du développement urbain de Niamey (voir notamment BERNUS, 1969 ; MOTCHO, 1991 ; PORTOU, 1984 et 1987), sur les résultats extrapolés du dernier recensement disponible (celui de 1988) et sur la typologie fine des quartiers élaborée par JAMBES (1994). A Ouagadougou, l'enquête s'est déroulée auprès de 753 ménages (3 862 individus de 14 ans et plus), à Bamako auprès de 251 ménages (1 666 individus) et à Niamey auprès de 757 ménages (2 732 individus). Ces enquêtes permettent de mener des analyses comparatives enrichissantes sur la mobilité dans divers contextes urbains, même si la taille plus réduite de l'échantillon bamakois n'autorise pas toujours des décompositions très fines.

Ces trois enquêtes-mobilité peuvent être complétées, essentiellement du point de vue de l'analyse des dépenses de transport, par des données issues d'autres sources. Nous avons en effet pu accéder aux fichiers de deux enquêtes-consommation menées dans les années quatre-vingt-dix à Ouagadougou et Dar es Salaam.

L'enquête Ouagadougou visait à mettre en place un indice des prix à la consommation harmonisé entre les pays de la zone UEMOA et s'inscrit dans un ensemble d'enquêtes réalisées en 1996 dans les capitales de ces sept pays (BLAIZEAU, 1999). Dans chaque ville, 1008 ménages ont été interrogés pour identifier la consommation des différents biens et services, plusieurs rubriques concernant le secteur des transports. On regrettera toutefois que certaines informations pourtant demandées aux enquêtés n'aient pas été saisies ultérieurement pour réduire les coûts d'enquête. Dans notre perspective, c'est notamment le cas des données

²³ La mobilité urbaine n'est que l'une des formes de mobilité spatiale que les individus sont susceptibles de mettre en œuvre. En suivant KAUFMANN (1999), quatre grandes catégories peuvent être définies en remarquant d'une part que le mouvement fait sortir ou non l'individu de son bassin de vie et d'autre part qu'il se présente soit sous la forme d'un aller et retour, soit sous celle d'un aller simple au moins à court terme (ce qui fait d'ailleurs que la distinction analytique de ces mobilités spatiales est inséparable d'une prise en compte de la dimension temporelle). La mobilité quotidienne correspond dans ce schéma aux allers et retours internes. Ces quatre types de mobilité interagissent mais nous ne chercherons pas à approfondir ici leurs effets réciproques d'autant qu'un travail récent mené au sein du LET (CLEMENT, 2000) analyse finement les effets sur la mobilité quotidienne et la perception de l'espace urbain, tant d'une plus ou moins grande mobilité résidentielle (aller simple interne) que d'une expérience de migration (aller simple externe), à partir de ces données produites sur Niamey.

caractérisant l'équipement des ménages en modes de transport.

L'enquête tanzanienne HRDS (Human Resources Development Survey) est un peu plus ancienne, puisqu'elle a été réalisée en 1992. Elle résulte du travail conjoint du Département d'Économie de l'Université de Dar es Salaam, du Gouvernement de Tanzanie et de la Banque Mondiale, sur un financement de la Banque Mondiale, du Gouvernement du Japon et de l'Agence britannique pour le Développement Outre-mer. Cette enquête touche 5 000 ménages à l'échelle nationale et comporte un sous-échantillon de 1 128 ménages, représentatif de la population de Dar es Salaam. Elle recense les conditions d'accès aux principaux équipements de la ville (établissements de santé ou d'éducation, accès à l'eau et à l'électricité, aux marchés, desserte routière) pour des ménages résidant dans différentes parties de la ville, ainsi que leurs conditions de logement, leurs caractéristiques socio-démographiques et enfin leurs dépenses durant l'année.

L'enquête tanzanienne tout comme celle concernant Ouagadougou permettent donc d'étudier les différentes dépenses consacrées au transport et de les référer au budget total des ménages. Dans un premier temps, nous laissons toutefois de côté ces enquêtes-consommation pour nous focaliser sur les principaux déterminants des mobilités quotidiennes.

CHAPITRE 2

DIVERSITE DES MOBILITES QUOTIDIENNES

Les enquêtes menées à Ouagadougou, Bamako et Niamey permettent de prendre la mesure des comportements de mobilité des citoyens. Cette demande de transport observée ne correspond bien sûr pas à la révélation de l'ensemble des besoins de déplacement des citoyens. Elle se limite à exhiber, en fonction d'opportunités urbaines d'activités, les besoins qui ont pu être satisfaits, conjonction entre une certaine offre de transport d'une part et la capacité des individus à en assumer le coût d'autre part (HOWE, 2000). Nous essaierons dans le prochain Chapitre de prendre la mesure de cette contrainte économique. Nous allons tout d'abord recenser les principales caractéristiques du marché des déplacements (2.1.) et divers indicateurs globaux de mobilité (2.2.), avant de présenter quelques-uns des déterminants majeurs de la mobilité quotidienne des citoyens, genre (2.3.), position dans le cycle de vie (2.4.), statut économique (2.5.)²⁴.

2.1. FLUX DE DEPLACEMENT

Le domicile constitue le pôle privilégié à partir duquel les déplacements s'organisent, généralement sous la forme d'allers et retours. Seuls 12 % des déplacements sont secondaires, c'est-à-dire n'ont aucune extrémité au domicile. Qui plus est, la mobilité dans les trois capitales sahéniennes est très clairement une mobilité de proximité : trois déplacements sur cinq se produisent dans le quartier d'habitat ou ne dépassent pas les quartiers limitrophes (Tableau 1).

Tableau 1 : Répartition spatiale des flux à Bamako, Niamey et Ouagadougou (%)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
A l'intérieur du quartier d'habitat	39	45	41
Entre le quartier et une zone contiguë	23	13	23
Entre le quartier et le centre-ville	17	13	18
Autres, issus ou allant vers le quartier	12	19	10
Sans extrémité dans le quartier	9	10	8

Les trois villes présentent des périodes de pointe distinctes, mais toujours calées sur les rythmes locaux du travail et de l'école. A Ouagadougou et Niamey, la journée est organisée autour d'une pause-repas qui se traduit souvent par un retour à domicile. Il en résulte quatre périodes de pointe, en début et fin de matinée et en début et fin d'après-midi, pointes d'intensité pratiquement identiques, à l'exception du retour après le repas, un peu plus faible. A Bamako, la pratique de la journée continue se traduit par un décalage d'environ une heure le matin, la disparition de la pointe en début d'après-midi et une diffusion plus importante durant l'après-midi, suite à l'étalement de la fin de la journée de travail ou d'études. Il n'y a bien sûr rien d'étonnant à ce que les déplacements soient, au moins partiellement, contraints

²⁴ Nous nous focalisons ici, sauf mention contraire, sur les déplacements se produisant du lundi au vendredi, le samedi et, surtout, le dimanche, présentant des rythmes distincts.

par les rythmes sociaux des principales activités, mais on se gardera de toute relation mécanique entre organisation des temps collectifs et pratiques de déplacement. Ainsi, le retour au domicile en milieu de journée, apparemment favorisé par une longue pause de midi, peut être limité par des distances à parcourir trop importantes, comme à Dakar où l'étalement de la ville et la trop faible diffusion des écoles ne permettent pas à la majorité des scolaires de rentrer déjeuner (KANE, 1999), ou par des difficultés de circulation et surtout par le prix du transport collectif, comme à Abidjan où dès le début des années soixante-dix se répandait la consommation alimentaire hors du domicile, moins comme choix délibéré de mode de vie que comme « *comportement massif de nécessité* » (VIDAL, LE PAPE, 1986a : 102). Au delà de ces différences entre villes, on observe une même concentration temporelle des flux puisqu'au moins deux déplacements sur cinq (40 % à Niamey, 46 % à Ouagadougou, 47 % à Bamako) sont réalisés en seulement 4 heures 30. L'importance des périodes de pointe diminue sensiblement durant le week-end et tout particulièrement le dimanche du fait d'une quasi-disparition des déplacements scolaires et d'une atténuation des migrations domicile-travail. Les pointes ne captent alors plus que le tiers des déplacements à Bamako et Ouagadougou et le quart à Niamey.

La répartition modale est dominée par la marche à pied, mais le poids des flux pédestres est très variable d'une ville à l'autre (Tableau 2). Les similitudes entre les trois villes se limitent là, tant leurs systèmes de transport sont distincts. Dans les deux villes disposant de transports collectifs, ceux-ci occupent la deuxième place, suivis de près par des modes individuels, deux-roues à Bamako et voiture à Niamey. En revanche, à Ouagadougou, les modes individuels sont prépondérants, les deux-roues motorisés assurant à eux seuls presque autant de déplacements que la marche. L'offre, plus ou moins développée mais néanmoins réelle, de services de transport collectif à Bamako et Niamey y aurait ainsi représenté une alternative à l'acquisition de voitures ou de deux-roues par les citoyens. Toutefois l'usage de tels services, du fait notamment de leur coût, est réservé aux trajets les plus longs, impliquant en contrepartie, sinon la suppression de certains déplacements, en tout cas un recours accru à la marche sur les courtes et moyennes distances, faute de pouvoir disposer alors de modes individuels. Ces tendances sont cohérentes avec les observations réalisées dans d'autres villes²⁵, même si le poids relatif des différents modes est très dépendant de l'attention apportée à la recension des déplacements pédestres lors de l'enquête. Nous y reviendrons plus précisément, sur le cas de Niamey, dans la prochaine section.

Tableau 2 : Répartition modale des déplacements à Bamako, Niamey et Ouagadougou (en %)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Marche à pied	57	69	42
Bicyclette	2	2	10
Deux-roues à moteur	15	8	39
Voiture	9	11	6
Transport collectif	17	11	3

Les activités pratiquées hors du domicile, qui avaient été notées auprès des enquêtés de façon très détaillée, ont été saisies en une vingtaine de catégories (20 à Bamako, 25 à Niamey, 22 à Ouagadougou) qui peuvent ensuite être analysées directement ou donner lieu à divers recodages. Nous utiliserons par la suite essentiellement deux typologies, l'une en neuf motifs qui distingue achats, accompagnements, démarches, études, loisirs, religion, travail, visites et déplacements secondaires, l'autre qui les réorganise autour de trois grandes sphères, la vie

²⁵ Ainsi, en 1996 à Harare, la marche capte 42 % des déplacements contre 37,5 % aux transports collectifs (MBARA, MAUNDER, 1997), tandis qu'en 1979, à Abidjan, elle assurait 52,1 % des parcours, deux fois plus que les bus (26,6 %) (DIRECTION DE LA STATISTIQUE, 1986).

professionnelle (travail et études), la vie sociale (visites et loisirs) et la vie domestique (achats, démarches, religion, accompagnements).

Quelle que soit la ville, seuls quatre motifs présentent un poids relatif notable, concernant chacun plus d'un déplacement sur vingt : les visites, le travail et les études, autour d'un déplacement sur cinq, les achats autour d'un déplacement sur dix. Il conviendrait toutefois d'y ajouter, mais uniquement pour Niamey, la religion qui y fait jeu égal avec les achats. Cette relative spécificité de Niamey peut être imputée à plusieurs facteurs, sans qu'il soit possible d'isoler l'influence de chacun : une plus forte prégnance de l'Islam dans cette ville par rapport aux deux autres capitales, une enquête plus tardive dans une période de montée des pratiques religieuses ou tout au moins de leur affirmation par les citoyens, enfin un effet d'enquête, puisqu'il s'agit essentiellement de très petits déplacements pédestres. On retiendra néanmoins surtout de cette hiérarchisation des motifs de déplacement la place notable des visites qui manifeste le rôle vital pour l'individu de son insertion dans des réseaux de relation multiples (familiaux, amicaux, d'originaires, voire professionnels...), qu'il s'agisse de favoriser son accès à un ensemble de ressources ou de structurer sa vie quotidienne en suscitant des rencontres pour une part contraintes.

La répartition entre les trois sphères de la vie quotidienne est identique à Ouagadougou et à Bamako où près de la moitié des flux est générée par les activités liées à la vie professionnelle (Tableau 3). Niamey se singularise par un poids un peu plus faible de la vie professionnelle au profit de la vie domestique, du fait, bien sûr de la place qu'y tiennent les déplacements liés à la religion²⁶. Dans les trois villes, ces proportions se modifient durant le week-end, moment privilégié des activités de sociabilité qui génèrent alors près d'un déplacement sur deux. Mais, conséquence de l'importance du secteur informel, et tout particulièrement des petits commerces, un taux non négligeable de déplacements professionnels persiste le dimanche : 17 % à Niamey et Ouagadougou, 23 % à Bamako.

Tableau 3 : Répartition des déplacements selon les trois sphères d'activité
à Bamako, Niamey et Ouagadougou, en semaine (%)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Vie professionnelle	48	41	47
Vie sociale	27	29	28
Vie domestique	25	30	25

Les déplacements de sociabilité et, surtout, domestiques correspondent majoritairement à des flux internes au quartier d'habitat. La marche en est alors le mode prédominant, dans une moindre mesure toutefois pour la vie sociale. Les activités professionnelles présentent des configurations spatiales plus diversifiées, avec notamment de l'ordre d'un trajet sur quatre entre le domicile et le centre-ville à Bamako et Ouagadougou. Celui-ci reste donc d'abord un pourvoyeur d'emplois et de lieux d'études, même si la présence en son sein du marché central et des principaux centres administratifs tend à y attirer également des déplacements domestiques, achats ou démarches. A Niamey, la concentration en emplois et lieux d'études y est moindre et le centre n'attire plus qu'un déplacement sur six. Ces déplacements

²⁶ Le regroupement de ce motif avec d'autres n'est pas sans poser diverses difficultés. On pourrait ainsi considérer que la pratique religieuse, au delà de la signification intime qu'elle revêt pour l'individu, manifeste et réactive l'appartenance à un groupe (sur son rôle dans les activités de commerce, voir par exemple GREGOIRE, LABAZEE, 1993) et, plus prosaïquement, fournit l'occasion de rencontres ; il serait alors possible de l'intégrer à la vie sociale. On a préféré la rattacher à la vie domestique, en la mettant en parallèle avec les activités d'achat des femmes : rythme temporel prégnant, fréquentation de lieux de proximité... Sans anticiper sur la suite de ce Chapitre, remarquons déjà que les achats présentent également une dimension sociale : déplacements à plusieurs, rencontres autour des étals, « *effet de démonstration (...)* avec une nouvelle parure » (PAIN, 1984 : 238)...

professionnels, correspondant à des parcours plus longs, donnent lieu à un plus faible recours à la marche du fait d'un report vers les modes mécanisés disponibles, d'abord les transports collectifs à Bamako et Niamey, principalement les deux-roues à moteur à Ouagadougou.

Les tendances lourdes de structuration des flux sont ainsi très similaires dans les trois villes : importance du quartier de résidence, rythmes temporels pesants, prédominance de la marche, prégnance de la vie professionnelle mais sociabilité très présente... Au delà de ces similitudes globales, on observe au sein de chaque capitale une diversité des déplacements qui s'organise autour de multiples oppositions : vie quotidienne/vie professionnelle, bref/long, à pied/en voiture, interne au quartier/affranchi du domicile... Or, ces oppositions qui s'inscrivent dans des dimensions différentes (les activités, l'espace, le temps...) et à diverses échelles présentent à l'évidence des cohérences qu'une analyse factorielle des correspondances multiples permet de visualiser et qui dépassent le cas de la seule ville de Niamey²⁷. Deux grandes formes de différenciation se détachent ainsi à la vue du premier plan (Figure 1).

Le premier axe est à l'évidence un axe de taille et renvoie d'abord à l'ordonnement de phénomènes continus. Les durées de déplacement s'y distribuent logiquement des plus brèves aux plus longues. La succession des liaisons géographiques et spatiales comme celle des modes respectent *grosso modo* une logique de distance croissante²⁸. Mais, comme pour les autres caractères qualitatifs, des oppositions apparaissent : interne au quartier ou à la zone/non interne ou, plus symboliquement, quartier/ville, marche/modes mécanisés, vie quotidienne/vie active... Ces oppositions sont moins marquées en ce qui concerne la position dans la journée ou dans la semaine, même si le dimanche d'une part, les heures creuses d'autre part paraissent plutôt associées au quartier, aux durées brèves...

Si le premier axe se structure ainsi autour d'une différenciation simple/complexe, le deuxième, quant à lui, montre deux formes de complexification des flux. Une configuration tout à fait similaire avait d'ailleurs déjà été relevée lors de l'analyse des flux ouagalais (DIAZ OLVERA, PLAT, 1993a : III-46). Elle « résiste » donc bien à de fortes variations dans la composition de l'offre de transport. La première forme de complexification reste ancrée sur le domicile, bâtie sur des allers et retours, passant par le recours au vélo et au bus, et utilisée notamment dans le cadre des études ou du travail. Elle est placée sous le signe de la contrainte, de la pénibilité. L'autre, plus diversifiée, s'affranchit au contraire du domicile et nécessite l'usage de modes individuels plus rapides et plus souples, deux-roues à moteur et, surtout, voiture. Encore faut-il maîtriser l'usage de cette dernière, ainsi que le montrent les positions relatives de l'usage en tant que conducteur (très excentrée) et en tant que passager (centrale, proche... du taxi)²⁹.

Ces deux formes d'affranchissement du domicile impliquent toutes deux des coûts élevés, mais qui se distinguent par leur nature. Pour l'une, il s'agit de temps (l'attente des bus, les faibles vitesses conduisant à des durées importantes), pour l'autre, d'argent (à l'usage mais aussi à l'achat des véhicules). La possibilité de dégager un budget suffisant pour les déplacements quotidiens permet ainsi tout à la fois de s'affranchir du domicile et de le faire sans une trop grande pénibilité. Trois catégories caricaturales de flux apparaissent : des flux

²⁷ L'analyse factorielle des correspondances multiples porte sur 7 variables regroupant 51 modalités : Position dans la journée, Position dans la semaine, Durée, Motif, Mode, Liaison spatiale, Liaison géographique. Après élimination des observations pour lesquelles une de ces variables n'était pas disponible, l'analyse a porté sur 11 321 déplacements, soit plus de 96 % de l'échantillon initial. Les deux premiers axes factoriels reprennent respectivement 7 et 5 % de l'inertie totale.

²⁸ Certes, les distances parcourues ne figurent pas sur le graphique faute des données adéquates, mais certaines positions relatives semblent traduire une succession moins « parfaite » que pour les durées : les liaisons Périphérie 1-Rive Droite plus à gauche que les liaisons Périphérie 2-Rive Droite ou la position excentrée des transports collectifs. Ces différentes variables ne sont toutefois que des indicateurs biaisés des distances réelles.

²⁹ Il y a bien là deux formes très différentes d'accès et d'usage de la voiture, sur lesquelles nous reviendrons au Chapitre 4.

pédestres de proximité, des flux contraints pénibles, des flux motorisés diversifiés. Avant de voir si ces catégories peuvent être associées plutôt à tel ou tel groupe d'individus, un premier cadrage global de la mobilité des habitants des trois villes est nécessaire.

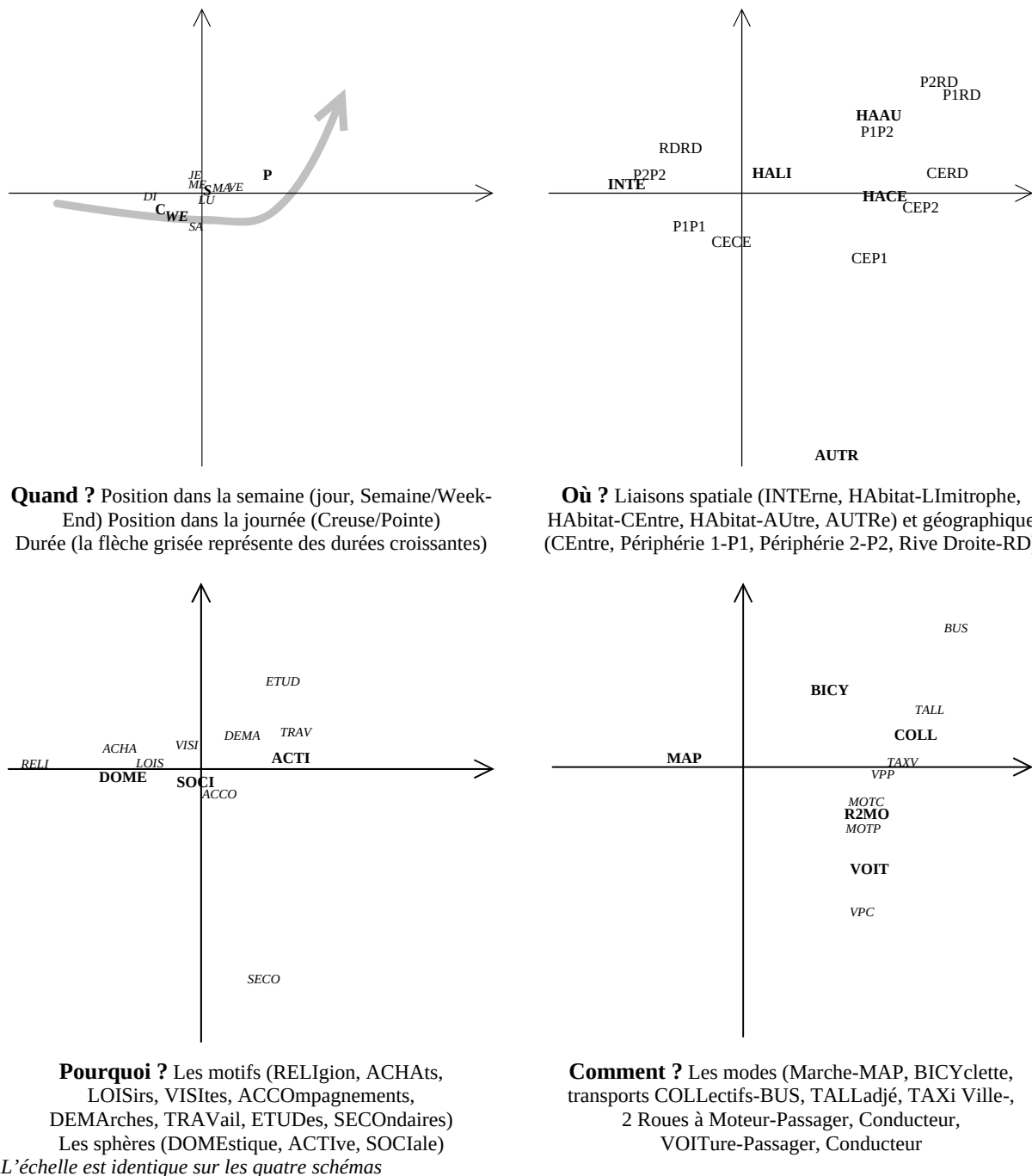


Figure 1 : Une vision synthétique des différents types de flux à Niamey

2.2. NIVEAUX GLOBAUX DE MOBILITE

Les enquêtes ménages effectuées dans les années quatre-vingt dans différentes villes d'Afrique de l'Ouest montrent un niveau de mobilité totale (tous modes confondus) compris entre 1 et 2 déplacements par jour par habitant, le niveau de mobilité motorisée se situant entre 0,7 et 1,3 déplacement, soit de 40 à 75 % (Tableau 4). Nos enquêtes dans les capitales

sahéliennes réalisées dans la décennie suivante aboutissent à des niveaux de mobilité totale sensiblement plus élevés, allant de 3,1 déplacements journaliers à Bamako à plus de 4 à Niamey³⁰. Mais les écarts naissent d'un recours à la marche renforcé car la mobilité motorisée reste du même ordre de grandeur entre les deux périodes, seule Ouagadougou, du fait du fort taux d'équipement en modes individuels, se détachant sensiblement quant au nombre de déplacements mécanisés.

Tableau 4 : Niveaux de mobilité dans quelques villes africaines

Ville	Année	Déplacements Hab./jour	Dépl. motorisés Hab./jour	Population concernée	Source
Abidjan	1981	--	0,9	Plus de 8 ans	BARRETT (1988)
	1988	1,4	1,0 (70 %)		DCGTX (1989)
Bamako	1983	--	0,9	Plus de 13 ans	BARRETT (1988)
	1984	1,9	0,7 (39 %)		BARRETT (1988)
	1993	3,1	1,3 (42 %)		POCHET et <i>alii</i> (1995)
Conakry	Fin années 80	1,1	0,8 (75 %)		GODARD, TEURNIER (1992)
Dakar	1980	2,0	1,0 (50 %)	Plus de 13 ans	MANDON et <i>alii</i> (1991)
	2000	3,2	0,8 (25 %)		SYSKOM (2000)
Dar es Salaam	Milieu ann. 80	1,5	1,1 (73 %)	Tous âges	MAUNDER, FOURACRE (1987)
Douala	1982	1,3	0,8 (63 %)		BARRETT (1988)
Harare	1996	1,6	0,9 (58 %)		MBARA, MAUNDER, 1997
Niamey	1985	2,4	1,3 (54 %)	Plus de 6 ans	BCEOM (1986)
	1996	4,4	1,3 (30 %)	Plus de 13 ans	DIAZ OLVERA et <i>alii</i> , 1999a
Ouagadougou	1992	3,9	2,2 (58 %)	Plus de 13 ans	DIAZ OLVERA, PLAT, 1993a
Yaoundé	1982	2,2	1,0 (44 %)		BARRETT (1988)

Ces niveaux de mobilité sont cependant difficilement comparables sans précaution, d'abord parce que des spécificités locales, par exemple du système de transport, peuvent entraîner des écarts sensibles d'une ville à l'autre, mais aussi parce que l'on dispose bien souvent de peu d'informations sur les populations enquêtées, les périmètres d'étude ou les méthodes utilisées, voire parce que les choix méthodologiques ne sont pas toujours compatibles d'une enquête à l'autre, ce qui limite la portée des comparaisons au sein même d'une ville donnée, comme l'ont montré KANE (1999) et GODARD (2001) à propos de différentes études réalisées sur Dakar. Ces remarques expliquent partiellement les différences sensibles de niveaux de mobilité entre les deux décennies. La meilleure saisie des déplacements, en particulier lorsqu'ils sont de proximité ou réalisés à pied, l'absence de la population moins mobile des très jeunes dans les échantillons... imposent de garder un certain recul vis-à-vis des chiffres bruts et empêchent de conclure à une croissance de la mobilité en une dizaine d'années.

Cette nécessaire prudence apparaît clairement lorsque l'on tente une comparaison plus fine des deux enquêtes concernant Niamey, celle du BCEOM en 1985 auprès de 694 ménages et celle du LET en 1996 auprès de 753 ménages³¹ (Tableau 5). A ne considérer que les résultats bruts de l'enquête 96, la mobilité a fortement cru en onze ans, essentiellement du fait d'une hausse de la mobilité à pied (colonnes 1 et 2). Si l'on ne prend plus en compte les parcours pedestres les plus brefs (moins de 10 minutes), et donc que l'on se ramène à des définitions

³⁰ Le temps passé quotidiennement en déplacement (budget temps de transport) varie par contre très peu entre les trois villes : 61 minutes à Bamako, 63 à Niamey, 66 à Ouagadougou.

³¹ Si la taille des échantillons est du même ordre de grandeur, le taux de sondage est par contre nettement à l'avantage de l'enquête BCEOM du fait de la croissance de la population urbaine entre les deux dates.

comparables du déplacement, la mobilité montre une quasi-stagnation, la place relative des différents modes mécanisés ayant toutefois évolué au profit des transports collectifs (colonnes 1 et 3). Enfin, si l'on tient compte des niveaux de mobilité plus faibles des jeunes (individus entre 7 et 13 ans), la comparaison montre une légère diminution du niveau de mobilité, notamment en modes mécanisés (colonnes 1 et 4). Les déplacements non motorisés (marche et vélo) sont maintenant en légère augmentation et, au sein des déplacements motorisés, eux-mêmes en diminution sensible, les véhicules individuels (voiture comme deux-roues à moteur) tendent à décliner au profit des transports collectifs. Une telle évolution est d'ailleurs cohérente avec les données d'équipement qui indiquent une érosion de la motorisation des ménages : alors que 50 % étaient non motorisés en 1985, ils sont 58 % en 1996. Comme dans le même temps, la taille des ménages s'est légèrement accrue, ces données d'équipement laissent deviner des difficultés accrues d'accès individuel à la voiture ou aux deux-roues à moteur et rendent donc plausible une mobilité en modes motorisés individuels plus faible.

Tableau 5 : Comparaisons des niveaux de mobilité et de la répartition modale à Niamey en 1985 et 1996

	1985 BCEOM	1996 LET	1996 LET, simul. 1	1996 LET, simul. 2
<i>Population</i>	Plus de 6 ans	Plus de 13 ans	Plus de 13 ans	Plus de 6 ans
<i>Nombre de déplacements</i>				
- Tous modes	2,4	4,4	2,5	2,3
- Modes mécanisés	1,3	1,4	1,4	1,1
<i>Répartition modale (%)</i>				
- Marche à pied	47	69	43	52
- Deux-roues à moteur	15	8	14	11
- Voiture	22	11	19	16
- Bicyclette	-	1	2	2
- Transports collectifs	15	11	21	18
- Autre	1	-	1	1

LET, simul. 1 Enquête LET, hors petits déplacements à pied (10 minutes ou moins).

LET, simul. 2 Enquête LET, hors petits déplacements à pied (10 minutes ou moins) mais en intégrant les 7-13 ans (23 % de la population totale) en supposant qu'ils réalisent quotidiennement, hors petits déplacements à pied, 2 déplacements dont 0,2 déplacements mécanisés.

D'autres différences méthodologiques entre les deux enquêtes devraient être prises en compte si l'on souhaitait affiner la comparaison. Ainsi, le périmètre d'enquête s'est sensiblement étendu en onze ans et l'on sait que les populations des périphéries les plus éloignées ne sont pas les plus mobiles (Cf. Chapitre 5). Se ramener en 1996 au périmètre de 1985 aurait alors peut-être pour effet d'augmenter les niveaux de mobilité tous modes et mécanisés ! On se gardera de poursuivre la démarche, faute notamment de disposer de tous les outils pour la mener à bien (et tout particulièrement de la disponibilité des fichiers de l'enquête 1985...). Mais on retiendra de cette ébauche de comparaison d'une part la fragilité des évolutions constatées à partir de la mise en regard des chiffres fournis par la littérature, d'autre part la nécessité d'un effort de normalisation des procédures d'enquête (GODARD et alii, 2001).

Au delà, il conviendrait aussi de s'interroger sur le statut même de telles comparaisons : en une dizaine d'années, ces villes ont vu pratiquement leur population doubler. L'évolution d'une mobilité moyenne à l'échelle de l'agglomération n'a finalement pas grand sens et il conviendrait plutôt de s'attacher à suivre l'évolution de divers groupes de population : des salariés, des ménagères, des jeunes scolaires, garçons ou filles... A l'évidence les données disponibles ne l'autorisent pas. Elles permettent toutefois, à un moment donné, de prendre un instantané des différences de comportement de mobilité de certains groupes, comme nous allons maintenant le faire en nous attachant à quelques déterminants majeurs des comportements de déplacement.

2.3. MOBILITE DES HOMMES, IMMOBILITE DES FEMMES ?

Les besoins et les problèmes de transport des femmes demeurent encore mal connus (TURNER, FOURACRE, 1995). En effet, la planification des transports urbains repose sur des méthodes de recueil des données de déplacement privilégiant les mouvements sur des distances importantes, plutôt en heure de pointe et sur des liaisons radiales (ELSON *et al.*, 1999). Or, un tel modèle de déplacement se rapproche de celui des salariés masculins (WORLD BANK, 1994a). La mobilité quotidienne de la très grande majorité des femmes n'obéit pas à ces différents critères, certaines parce qu'inactives elles restent au foyer ou se déplacent uniquement dans ses environs, d'autres parce qu'actives, elles sont contraintes de développer une mobilité complexe, en termes de distances, d'horaires, de motifs de déplacement, de coûts de transport afin de pouvoir jongler entre activités professionnelles et activités ménagères (TURNER, FOURACRE, 1995 ; GRIECO *et alii*, 1996). Les choix « techniques » d'enquête, qui laissent notamment de côté tout ou partie des déplacements pédestres, se traduisent alors par une certaine invisibilité des mobilités des femmes. Faut-il pour autant assimiler cette invisibilité, qui renvoie à l'invisibilité du travail féminin (BLACKDEN, BHANU, 1998), à une relative immobilité, pouvant aisément être confondue avec une absence de besoins de transport ? L'examen des trois enquêtes auxquelles le LET a participé apporte des éléments de réponse à cette question³².

Quelle que soit la ville, les hommes effectuent quotidiennement plus d'un déplacement de plus que les femmes, l'écart dépassant même deux déplacements à Niamey (Tableau 6). L'explication de cet écart notable qui se retrouve aussi entre les budgets temps de transport féminins et masculins (de l'ordre de 50 minutes contre un peu plus d'une heure et quart) réside dans les modes de vie très différenciés des hommes et des femmes. Les activités des premiers s'organisent autour du travail et de la sociabilité, tandis que pour les secondes, le rôle de mère et d'épouse devant assurer, avant toute autre chose, le fonctionnement de l'unité familiale structure l'ensemble des activités, même lorsqu'elles pratiquent une activité professionnelle (Figure 2). Seule la petite minorité de femmes travaillant dans le secteur moderne (fonction publique ou assimilée, entreprises structurées...) présente un comportement moins marqué par ce double rôle. *A contrario*, les hommes inactifs, qu'ils soient âgés et retraités ou jeunes et chômeurs, ne se consacrent que marginalement à des déplacements domestiques, si l'on excepte la pratique religieuse.

Tableau 6 : Mobilités masculines et féminines, dans les trois capitales

	Femmes		Hommes	
	Nombre dépl.	Budget temps	Nombre dépl.	Budget temps
Bamako	2,4	47	3,7	78
Ouagadougou	3,2	55	4,4	75
Niamey	3,3	49	5,5	76

Les normes culturelles qui associent traditionnellement d'une part femme et intérieur et d'autre part homme et extérieur³³ conditionnent largement pour chaque genre les espaces fréquentables. Elles se traduisent d'abord par des taux d'individus ne s'étant pas déplacés plus élevés chez les femmes, notamment du fait de l'application stricte de certaines coutumes ou de préceptes religieux : 8 % des Ouagalais et 10 % des Bamakois contre 15 % des Ouagalaises et 25 % des Bamakoises n'ont pas effectué de déplacement la veille du jour

³² Une analyse plus approfondie des mobilités féminines est menée dans DIAZ OLVERA et alii, 2001.

³³ Ces associations sont largement évoquées dans la littérature. Si l'on se limite aux villes étudiées ici, on pourrait citer pour Ouagadougou, YAMEOGO (1987), pour le Mali et notamment les milieux bambaras, MAINBOURG (1986) et pour Niamey, SOUNTALMA (1991).

d'enquête. Cette différence est encore plus marquée à Niamey où, en semaine, une femme sur sept ne quitte pas son domicile de la journée contre moins d'un homme sur vingt-cinq. SOUNTALMA (1991 : 148), examinant les pratiques d'habitat dans les concessions niaméennes, n'hésite d'ailleurs pas à parler pour les femmes de « *tradition d'assignation à résidence* ».

Aux pesanteurs fonctionnelle et spatiale régissant les comportements féminins, vient s'ajouter l'inégalité dans l'accès et l'utilisation des modes de transport individuels (Figure 3). Ceci se traduit par un recours à la marche beaucoup plus marqué chez les femmes que chez les hommes. Les modes motorisés restent largement le privilège des hommes, ce que confirme bien la situation ouagalaise, caricaturale du fait de plus forts taux d'équipement : la moitié des femmes ne dispose d'aucun mode de transport individuel, alors que ce n'est le cas que d'un quart des hommes. Dans la capitale burkinabè, les hommes réalisent ainsi près de la moitié de leurs déplacements en deux-roues à moteur, contre un peu plus du quart pour les femmes.

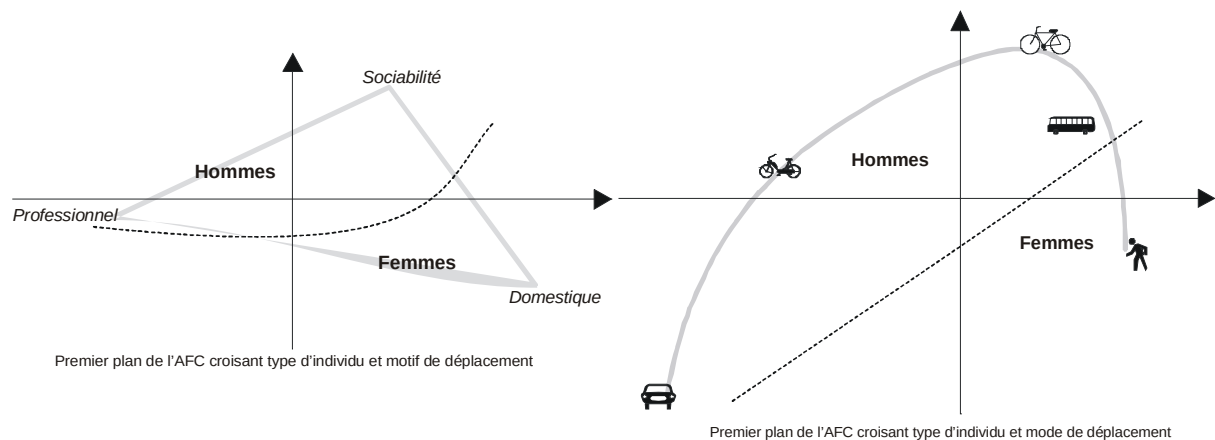


Figure 2 : Motifs de déplacement à Ouagadougou, pour les hommes et les femmes

Figure 3 : Modes de déplacement à Ouagadougou, pour les hommes et les femmes

Une typologie des citadins ouagalais en une trentaine de groupes a été réalisée (DIAZ OLVERA, PLAT, 1993a). Elle sépare les femmes en fonction de l'éventuelle activité professionnelle et des enjeux liés à la répartition et à l'accomplissement des tâches ménagères (âge, présence d'une aide...) et les hommes selon l'activité professionnelle mais aussi selon le niveau d'études de l'individu, plus discriminant pour eux que la position dans le ménage. Sur les analyses factorielles des correspondances mettant en regard ces différents groupes avec soit le motif du déplacement, soit le mode utilisé, les groupes d'hommes se situent tous au dessus de la ligne pointillée, tandis que les groupes de femmes, à l'exception toutefois des épouses salariées et des étudiantes (ces dernières uniquement pour l'usage des modes), sont tous en dessous de cette ligne.

La mobilité supérieure des hommes, permise par un accès plus aisé aux modes individuels, correspond également à la fréquentation de zones plus lointaines et plus vastes. Ils présentent une mobilité spatialement plus complexe, avec des liaisons de type « éclaté » ou sans aucune extrémité dans le quartier (Tableau 7). En forçant le trait, la femme, même si elle s'aventure parfois jusqu'au marché central, reste cantonnée à son quartier d'habitation, seul lieu accessible à pied, tandis que l'homme, utilisant les modes mécanisés, déserte les alentours du domicile pour se rendre « un peu partout » en ville. Certes, il s'agit bien d'une caricature et la « mobilité de ville » n'est pas le fait de tous les hommes, notamment des résidents des périphéries les plus éloignées (Cf. Chapitre 5). L'importance du lieu de travail ou d'études comme pôle structurant de la mobilité explique en partie cette situation. Sur l'ensemble des Niaméens ayant effectué au moins un déplacement sans aucune extrémité dans le quartier, 62 % sont actifs (dont 80 % d'hommes) et 20 % sont des scolaires ou étudiants (dont deux tiers d'hommes). L'exercice d'une activité professionnelle, surtout salariée, est alors pour les femmes un moyen d'échapper quelque peu à l'emprise du contrôle masculin sur les lieux qu'elles fréquentent, comme le note ADRIEN-RONGIER pour les Banguissoises (1992).

Tableau 7 : Niveaux de mobilités masculines et féminines à Niamey, selon le type de liaison

	Interne	Limitrophe	Radial	Éclaté	Autre	Total
Femme	1,6	0,5	0,4	0,6	0,2	3,3
Homme	2,3	0,6	0,7	1,1	0,7	5,5
Ensemble	1,9	0,6	0,6	0,8	0,4	4,4

Interne, à l'intérieur du quartier d'habitation ; limitrophe, entre le quartier d'habitation et un quartier contigu ; radial, entre le quartier d'habitation et le centre-ville ; éclaté, entre le quartier d'habitation et un quartier autre que contigu ou en centre-ville ; autre, sans aucune extrémité dans le quartier d'habitation.

Conséquence de rôles sociaux fortement différenciés, les activités pratiquées comme les espaces fréquentés séparent donc hommes et femmes. Peut-être plus encore que le manque de ressources économiques lié à l'absence de travail rémunéré, la contrainte temporelle rythme fortement les comportements féminins, tant les tâches domestiques, qu'elles soient ou non associées à une activité professionnelle, structurent les emplois du temps quotidiens. La citation suivante (MAINBOURG, 1986 : 218) rend bien compte de la contrainte qui pèse sur les emplois du temps des femmes « inactives », tout particulièrement dans les ménages pauvres : « (...) le marché où la cuisinière s'est rendue dès 9 H pour y acheter quelques cuillérées de pâte d'arachides, un peu de concentré de tomates, dix grains de poivre, deux piments frais, trois tas de feuilles et du poisson séché, sans oublier le sel ». Le manque de moyens impose de ne pouvoir acheter d'avance les condiments indispensables à la préparation de la sauce du midi, les habitudes alimentaires orientent vers des plats à la préparation longue, il en résulte la nécessité de sortir « dès 9 H », voire même plus tôt, pour aller au marché. RAYNAUT (1992 : 184) relève d'ailleurs que les décisions portant sur les choix alimentaires ne se limitent pas à prendre en compte le seul prix des produits mais intègrent « aussi bien des valeurs d'usage que des valeurs marchandes » et notamment le temps passé en préparation. Le départ au marché est peut-être alors « un moment de retrouvailles entre voisines de quartier » à l'occasion duquel « les femmes montrent leurs toilettes », il n'en reste pas moins un déplacement effectué « par nécessité » (KINDA, 1987 : 537) et qui induit des contraintes temporelles rigides.

Pour l'homme, le rôle très majoritairement dominant d'actif apporte une double contrainte, spatiale, par l'obligation de fréquenter le lieu de travail, mais aussi temporelle, même si les horaires d'embauche ne sont pas toujours très rigides. Seul le gain, à travers ce statut d'actifs, de ressources importantes, au moins potentiellement convertibles en argent, en relations ou en moyens de déplacements, peut amener un affaiblissement de la contrainte spatiale. Ce n'est à l'évidence pas le cas des pauvres pour qui les migrations alternantes sont fortement consommatrices de temps et d'énergie, voire d'argent (Cf. Chapitre 5). Contraintes spatiale et temporelle d'une part, captivité modale ne permettant pas de s'en affranchir d'autre part, apparaissent comme les maîtres mots pour caractériser la mobilité des femmes tandis que la mobilité masculine se décline plutôt en termes de contrainte professionnelle et de souplesse modale, à des degrés très divers toutefois selon les revenus. Le genre n'est en effet pas le seul déterminant des pratiques de déplacement, ne serait-ce que parce que les différenciations que nous venons d'examiner se constituent progressivement au fil du cycle de vie.

2.4. CYCLE DE VIE ET MOBILITE

L'âge est à l'évidence un indicateur insuffisant pour rendre compte à lui seul de la position de l'individu dans le cycle de vie. DILLE (1995) montre par exemple pour la catégorie des jeunes comment une agrégation des individus selon l'âge est insuffisante et quelles sont les conséquences sur l'appréhension de la mobilité d'une catégorisation plus sociologique des

« jeunes ». Toutefois, des différences sensibles de niveaux de mobilité apparaissent, même en utilisant un découpage grossier en classes d'âge (Tableau 8). Le profil de variation est très similaire à Bamako et Niamey. Les jeunes bougent le plus, puis la mobilité quotidienne diminue régulièrement à l'âge adulte pour chuter rapidement avec l'arrivée de la vieillesse ; l'écart entre les plus jeunes et les plus âgés est ainsi supérieur à un déplacement. En revanche, à Ouagadougou, le niveau de mobilité montre une relative stabilité sur une quarantaine d'années (adolescence et âge adulte), du fait notamment de l'absence de journée continue pour les actifs, avant de s'effondrer chez les plus anciens. Ces classes d'âge restent très rudimentaires et il conviendrait pour mieux approcher la position de l'individu dans le cycle de vie de prendre en compte d'autres facteurs : le genre, la position dans le ménage, l'activité professionnelle... Nous nous limiterons ici à une grille plus simple mais qui permet déjà de mieux approcher les différences en considérant simultanément l'âge et le genre de l'individu.

Tableau 8 : Niveaux de mobilités, dans les trois capitales, selon la position dans le cycle de vie

	Jeunes (14-18 ans)	Adultes jeunes (19-34 ans)	Adultes âgés (35-55 ans)	Personnes âgées (+ 55 ans)
Bamako	3,5	3,1	2,7	2,2
Ouagadougou	3,8	4,1	3,8	2,2
Niamey	4,8	4,4	4,3	3,6

Chez les hommes, la situation spécifique des personnes âgées s'explique bien sûr d'abord par la réduction sensible des déplacements professionnels, qui contribue à l'affaiblissement de la mobilité chez les plus vieux, fréquemment inactifs. Mais le fait le plus marquant concerne l'évolution des déplacements de sociabilité au long du cycle de vie. Ils croissent dans un premier temps alors que le réseau de relations de l'individu s'étend, stagnent ensuite à l'âge adulte, puis diminuent dès lors que l'individu devient celui que l'on visite et non plus celui qui visite. Il s'ensuit chez les citoyens des trois villes une mobilité de sociabilité beaucoup plus faible chez les hommes âgés, notamment inactifs, et cela quel que soit leur revenu. On retrouve là des effets cohérents avec les observations de GIBBAL sur Abidjan (1974) ou Lomé (1981) ou plus récemment de GERVAIS-LAMBONY, également sur Lomé (1994).

Chez les femmes, pour lesquelles l'impact de la diminution des déplacements liés au travail est globalement moins marqué du fait de taux moyens d'activité plus faibles, les enjeux principaux liés à l'âge se déplacent de la vie sociale vers la vie quotidienne et les tâches ménagères, dont l'apprentissage commence très tôt (MARCOUX, 1997). Le passage au statut d'épouse signifie bien souvent un renforcement du poids de ces tâches, avant que la présence dans le ménage d'une fillette, d'une jeune parente confiée³⁴ ou d'une domestique, permette à la femme de se décharger d'une partie d'entre elles et d'accéder plus aisément à une activité économique. Le commerce par exemple, surtout lorsqu'il est exercé à plein temps, implique bien souvent la présence dans le ménage « *d'une fille ou d'une belle-fille capable d'assurer les travaux domestiques* » (FALL, 1986). Dans un contexte où les activités ménagères sont du seul ressort des femmes, le poids de la contrainte domestique repose alors sur des positions différenciées dans les classes d'âge et le passage des années signifie l'opportunité de reporter certaines tâches sur de plus jeunes comme l'ont déjà montré de nombreuses observations dans diverses villes : Accra (GRIECO et alii, 1996 ; TURNER, KWAKYE, 1996), Bamako (DIARRA, MARTELLA, 1993), Bobo Dioulasso (BOSCH, 1985), Dakar (LECARME-FRASSY, 2000) ou Maradi (COOPER, 1997).

³⁴ « Les filles circulent plus que les garçons du fait qu'on leur confie très tôt les travaux domestiques et la garde des enfants » (JONCKERS, 1997 : 206). La circulation évoquée ici correspond bien sûr aux migrations nécessitées par le confiage et non pas à des pratiques de déplacements quotidiens...

Il est possible de mieux percevoir les conditions d'apprentissage des rôles masculins et féminins en s'attachant aux déplacements des jeunes Ouagalais et Ouagalaises. Pour ce faire, d'une part nous nous limitons à la seule population scolarisée afin de « neutraliser », au moins partiellement, les effets liés au statut d'occupation. D'autre part, nous distinguons parmi eux des « lycéen(ne)s » âgé(e)s au plus de 18 ans et des « étudiant(e)s », à l'âge plus élevé, ce qui correspond certes à des positions différentes dans le cycle de vie mais renvoie également à des ressources distinctes, notamment monétaires, du fait des bourses d'études universitaires.

Seuls les individus de 14 ans et plus ayant été enquêtés, lycéens et lycéennes ont en moyenne 16 ans, soit six de moins que les étudiants et étudiantes. La quasi-totalité est encore célibataire, même si, du fait d'un âge au mariage plus précoce chez les filles que chez les garçons, quelques étudiantes sont mariées. Le statut d'enfant du chef de ménage est un peu moins fréquent chez les plus âgé(e)s, conséquence directe des pratiques d'accueil de jeunes apparentés ou originaires du même village, venant à la ville pour poursuivre leurs études. Les étudiants comme les étudiantes résident dans des ménages plus aisés que les élèves, reflet d'inégalités économiques dans l'accès à la scolarisation³⁵. Ils disposent d'un équipement supérieur en modes individuels de transport, à la fois quantitativement et qualitativement. Un lycéen sur trois et une lycéenne sur quatre possèdent un deux-roues, le plus souvent un vélo. Ces taux doublent lors du passage dans le supérieur, avec une nette prédominance des engins motorisés. Dans ces différences d'équipement au sein de chaque genre, l'âge intervient à l'évidence, mais les écarts de revenu des ménages d'appartenance jouent également un rôle. Réciproquement, à chaque âge, les filles ont un accès aux modes individuels plus réduit que les garçons, ce qui fragilise leurs conditions d'accès à l'éducation, alors que leurs taux de scolarisation sont déjà plus faibles³⁶.

Les lycéens (4,3 déplacements) présentent une mobilité de proximité, dominée par les déplacements liés aux études, réalisés principalement à pied durant les heures de pointe et dans le secteur d'habitat. Les étudiants (5,0 déplacements) se déplacent plus, du fait d'un développement de leur vie sociale. Un déplacement sur deux est effectué en deux-roues à moteur. Pour les uns comme pour les autres, la voiture est absente et le bus reste utilisé pour moins d'un déplacement sur vingt (rappelons cependant la faiblesse de l'offre de transport collectif à Ouagadougou).

Parallèlement, les différences de mobilité entre lycéennes et étudiantes portent plus sur la structure des déplacements que sur leur nombre (respectivement 3,7 et 4,0). Les premières se déplacent surtout pour les études, à pied, dans le secteur d'habitat et pendant les heures de pointe, soit un comportement encore très proche de celui de leurs homologues masculins. Conséquence directe de la localisation des établissements d'enseignement, de plus en plus rares dans les quartiers dès lors que le niveau d'études s'élève, les étudiantes ont une mobilité plus diversifiée que leurs cadettes, les conduisant plus souvent hors du secteur d'habitat, majoritairement en deux-roues motorisé, et se rapprochent ainsi des pratiques des salariées. Elles sont, de tous les résidents de Ouagadougou, les plus forts utilisateurs du transport collectif, avec 7 % de leurs trajets réalisés en bus.

³⁵ Ces inégalités sont plus marquées chez les étudiants. Mais elles touchent déjà les plus jeunes, notamment dans la périphérie des villes, quartiers dits spontanés ou villages rattrapés par l'urbanisation, où, faute d'école sur place, des frais de transport viennent se rajouter aux frais directs de scolarité (DIARRA, MARTELLA, 1993).

³⁶ Les écarts entre les taux de scolarité des filles et des garçons se sont réduits lors des deux dernières décennies, mais restent très prononcés à partir du secondaire. En Afrique subsaharienne en 1991, le rapport de féminité (nombre de filles pour 100 garçons) était de 77 en primaire mais de 67 dans le secondaire (LOCOH, 1996). La crise économique et la poursuite des politiques d'ajustement ont, depuis, provoqué un tassement général du taux de scolarisation et creusé les inégalités entre pauvres et riches. Les informations manquent toutefois pour évaluer l'évolution récente des conditions de déplacement des garçons et des filles entre le domicile et l'école.

Quelle que soit la tranche d'âge, la mobilité des filles est plus faible que celle des garçons, mais pour un budget-temps quotidien identique (75 minutes pour les plus jeunes, 86 pour les plus âgés), du fait de conditions d'usage des modes moins favorables (Figure 4). Pour cette population scolarisée, c'est bien la position dans le cycle de vie qui régit les grandes lignes des comportements et tout particulièrement les activités pratiquées (Figure 5). Les étudiants, en apprentissage des rôles masculins, se rapprochent du comportement des hommes plus âgés tandis que les étudiantes montrent déjà une part non négligeable de déplacements liés aux activités domestiques. Les mobilités des lycéens et lycéennes ne sont pas encore aussi différenciées, même si l'on observe, à côté du motif scolaire largement dominant pour les deux groupes, chez les unes l'apparition de déplacements imposés par la vie quotidienne et chez les autres quelques déplacements liés à la vie sociale.

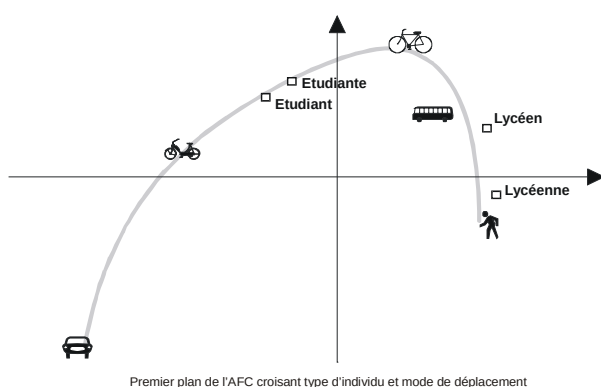


Figure 4 : Modes de déplacement des Ouagalais scolarisés, selon le genre et l'âge

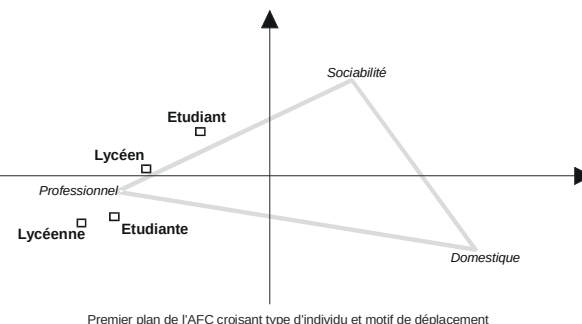


Figure 5 : Motifs de déplacement des Ouagalais scolarisés, selon le genre et l'âge

Il s'agit des projections des groupes de scolarisés sur le premier plan des AFC présentées dans les figures 2 et 3.

L'examen des budgets-temps quotidiens reflète également ces différences. En semaine, le temps passé au domicile diminue ainsi de 993 minutes pour les lycéennes à 954 pour les étudiantes et de 946 minutes pour les lycéens à 918 pour les étudiants, alors que le temps consacré à la vie sociale hors du domicile présente une tendance rigoureusement inverse, de 16 minutes pour les premières à 75 minutes pour les derniers. Ces écarts sont encore amplifiés le week-end, la diminution des activités liées à la scolarité bénéficiant à la fois au domicile et aux activités sociales ou de loisir, mais dans des proportions bien différentes selon les groupes : les lycéennes passent deux heures de plus dans la concession qu'en semaine et consacrent trois quarts d'heure à des visites, tandis que les étudiants ne restent qu'une heure de plus chez eux afin de disposer de deux heures vingt pour des activités sociales³⁷. Les données recueillies lors de l'enquête ne permettent pas de caractériser les activités accomplies au domicile. Mais divers travaux montrent que ces activités sont elles-mêmes variables selon l'âge de l'enfant et selon son genre. Ainsi, à Bamako, alors que les taux de participation aux différentes tâches domestiques (corvées d'eau, préparation des repas, entretien des lieux...) sont d'abord relativement proches entre filles et garçons, les écarts s'accroissent rapidement avec l'âge, comme conséquence du « *processus progressif de socialisation différenciée selon le sexe* » (MARCOUX et alii, 1999 : 186).

Les différences liées au genre, acquises progressivement, s'amplifient donc avec l'avancée en âge. A l'âge adulte, ces différences vont être modulées en fonction de l'éventuelle activité professionnelle de l'individu et de ses plus ou moins grandes ressources économiques.

³⁷ A propos de Niamey, SOUNTALMA (1991 : 154) commente : « *Le jeune homme mène une vie extra-familiale intense, contrairement à la jeune fille.* ».

2.5. RICHES ET PAUVRES

Une première mesure des différences liées aux capacités économiques de l'individu peut être prise en se focalisant sur le statut d'occupation (Tableau 9). Si l'on considère tout d'abord les citoyens déclarant une activité professionnelle, on constate que les salariés se déplacent plus que les non-salariés à Niamey et à Ouagadougou, la situation étant inverse à Bamako. L'explication, déjà évoquée précédemment, tient très largement à des rythmes de travail différents, liés à l'adoption par le secteur salarié malien de la journée continue, alors que ses homologues ouagalais et niaméens bénéficient d'une longue pause pour le déjeuner qui suscite un aller et retour supplémentaire au travail³⁸. Parmi la population inactive, les individus encore scolarisés connaissent des niveaux de mobilité supérieurs à ceux des autres groupes et proches de ceux des salariés, les contraintes scolaires dominant leur mobilité. Pour les anciens salariés retraités ou les autres individus se déclarant sans activité, l'absence de contraintes professionnelles ou scolaires se traduit par une faible mobilité qui peut ainsi chuter de moitié en regard des catégories les plus mobiles.

Tableau 9 : Niveaux de mobilité, dans les trois capitales, selon l'activité professionnelle

	Non salarié	Salarié	Scolarisé	Retraité	Sans activité
Bamako	3,3	2,9	3,7	2,5	2,1
Ouagadougou	3,8	4,8	4,3	2,5	2,9
Niamey	4,2	5,9	5,1	*	3,1

* Echantillon de taille trop réduite

Bien évidemment, ces différents groupes ne sont pas homogènes du point de vue de la répartition entre hommes et femmes. Les premiers dominent la catégorie des salariés, d'autant que les opérations de « dégraissage » dans le secteur public lors de la mise en place des plans d'ajustement structurel ont, proportionnellement, plus affecté les femmes que les hommes (LOCOH, 1996). *A contrario*, les dernières sont largement majoritaires chez les individus ne déclarant pas d'activité, au delà des nombreuses réserves qui peuvent être émises sur la capacité des enquêtes « généralistes » à saisir finement les occupations professionnelles des femmes, du fait de l'inadaptation des nomenclatures socioprofessionnelles, de l'inadéquation des méthodes de recueil de données, mais aussi de la perception négative du travail féminin rémunéré aussi bien du point de vue des enquêteurs que des femmes elles-mêmes³⁹ (ANTOINE, TRAORE, 1985 ; KINDA, 1987 ; CHARMES, 1996a ; LE PAPE, 1997). Cette hétérogénéité explique partiellement les écarts de mobilité présentés ici, mais il convient de remarquer d'une part qu'au sein de chacun de ces groupes, les écarts entre hommes et femmes observés précédemment se reproduisent systématiquement, les hommes se déplaçant sensiblement plus que les femmes à statut d'activité identique et, d'autre part, que du point de vue des niveaux de mobilité, la hiérarchie des statuts d'activité qui se dégage est identique chez les hommes et chez les femmes. Les écarts notables entre groupes extrêmes renvoient d'abord aux impératifs liés à la pratique d'une activité professionnelle ou scolaire et à leur organisation : journée continue ou non, flexibilité des horaires, localisation du lieu de travail ou d'étude, possibilité

³⁸ Cette comparaison est plus développée dans DIAZ OLVERA et alii, 1996.

³⁹ La difficulté à appréhender correctement les activités féminines n'est pourtant pas un phénomène récent. MERSADIER, cherchant en 1954 à évaluer les budgets familiaux à Thiès, note ainsi (1955 : 391) : « Mais les femmes qui presque toutes se déclarent « sans profession », ont presque toutes de petites sources de revenus qui leur permettent d'équilibrer un budget, ou tout au moins de combler partiellement un déficit. Il s'agit souvent de petit commerce, quelquefois de travaux domestiques, parfois de dons de comédienne qui attirent la sympathie et les cadeaux, ainsi que nous l'avons constaté chez une famille de la caste des griots. Il a donc fallu se pencher longuement sur chaque cas avant d'arrêter un chiffre exact. ». Il ajoute dans un texte ultérieur (MERSADIER, 1956) que les chefs de ménage ne sont pas toujours au fait de ces activités, volontairement ou non d'ailleurs.

de s'absenter... A Niamey, par exemple, les déplacements liés à l'activité représentent près des deux tiers de la mobilité des scolaires, la moitié des déplacements des salariés et deux déplacements sur cinq des non-salariés.

Ces groupes ne se distinguent pas seulement par la plus ou moins grande prégnance de l'activité professionnelle. Les différents statuts d'occupation correspondent aussi à des revenus moyens clairement ordonnés. A Ouagadougou, des plus pauvres aux plus riches, le budget-temps s'accroît d'un tiers et le nombre de déplacements des deux tiers, ce qui traduit la réalisation d'un plus grand nombre d'activités, d'ailleurs essentiellement liées au travail hors du domicile. Or, parallèlement, le budget-distance⁴⁰ est multiplié par trois et le nombre de déplacements mécanisés pratiquement par quatre. En effet, les activités sont pratiquées dans des lieux de plus en plus éloignés du domicile. C'est, bien sûr, le cas du travail pour lequel le centre-ville prend un poids accru, mais aussi celui de la sociabilité qui, concentrée dans le voisinage chez les plus pauvres, se diffuse très largement dans les divers secteurs de la ville chez les plus riches. Cet élargissement des espaces fréquentés, qui ne s'accompagne pas d'une croissance aussi importante des temps de déplacement, est permis par le recours à des modes mécanisés de plus en plus rapides. Faute de recueil du revenu lors de l'enquête à Bamako, une comparaison entre les trois villes n'est pas envisageable⁴¹. Par contre, il est possible de relever dans les trois contextes des différences de comportement notables entre pauvres et non-pauvres.

La pauvreté a été traditionnellement appréhendée en termes quantitatifs à travers la faiblesse du niveau de revenu ou de consommation⁴², la construction d'un seuil de pauvreté permettant alors de séparer les pauvres des autres catégories de la population. Si elle présente l'avantage de la simplicité, une telle définition est toutefois passible d'un ensemble de critiques, ne serait-ce que pour son opérationnalité défailante. Le seuil de pauvreté est en effet glissant, relatif, aussi bien dans l'espace que dans le temps. Dans l'espace, car des différences dans la nécessité ou non de certaines consommations apparaissent non seulement entre pays mais également à l'intérieur même d'un pays, entre régions ou entre zones urbaines et zones rurales. Dans le temps, car il y a une tendance à l'évolution des référentiels vers le haut, avec l'accroissement de la richesse nationale (BANQUE MONDIALE, 1990). Cette hétérogénéité des référentiels explique pour partie les écarts que l'on observe souvent dans les statistiques en provenance de sources différentes.

Mais la critique de la notion de seuil de pauvreté peut aussi être menée au plan théorique. Ainsi, SATTERTHWAIT (1995) rappelle que cette notion a été élaborée dans les pays développés, où la majeure partie de la population dispose d'un logement, bénéficie de l'eau et de l'assainissement, et où certains services, tels que la santé et l'éducation, sont facilement accessibles, voire gratuits. Or dans les pays en développement, le logement constitue un des principaux problèmes urbains, les réseaux d'approvisionnement d'eau et d'assainissement

⁴⁰ Les distances de déplacement ont pu être « reconstituées » pour Ouagadougou et il s'agit donc en fait d'ordres de grandeur. La méthode et divers résultats sont présentés dans TROLLE (1993).

⁴¹ Il pourrait être possible de classer, dans les trois villes, les ménages à partir de leur projection sur le premier axe d'une analyse factorielle portant sur la possession de différents biens durables (caractéristiques du logement, raccordement aux réseaux, équipement en téléviseurs, radios, modes de transport). Ce choix, « *plus pragmatique que conceptuel* » (LACHAUD, 2001), permet à un niveau global des estimations satisfaisantes de divers phénomènes, concernant l'éducation (FILMER, PRITCHETT, 1998), la santé (MONTGOMERY et alii, 1999) voire des comparaisons de pauvreté plus générales (GWATKIN et alii, 2000 ; SAHN, STIFEL, 2000). Mais les indicateurs correspondants, outre les problèmes qu'ils laissent en suspens en ce qui concerne le passage du niveau ménage au niveau individuel (Cf. Chapitre 3), fournissent des prédicteurs peu précis et déformés des niveaux individuels de consommation (MONTGOMERY et alii, 1999 ; LACHAUD, 2001).

⁴² Ainsi, « *être pauvre c'est ne pas pouvoir atteindre un niveau de vie minimum* » (BANQUE MONDIALE, 1990 : 30). Ce niveau de vie est généralement mesuré à travers les revenus et les dépenses des ménages. « *On parlera de pauvreté pour les revenus inférieurs à la ligne (ou seuil) de pauvreté, et de pauvreté extrême en dessous de la ligne d'indigence* » (SALAMA, VALIER, 1995 : 258).

sont embryonnaires et les services d'éducation et de santé ne sont accessibles qu'à une population réduite. Lorsque les « nécessités de base insatisfaites » prédominent, les estimations strictement monétaires ne peuvent que sous-estimer l'ampleur réelle des phénomènes de pauvreté. Plus largement, le caractère statique de la notion est remis en cause par divers auteurs qui, en s'attachant à l'exclusion sociale ou au « manque de moyens »⁴³, cherchent à appréhender la pauvreté comme un processus mettant en jeu des situations de précarité multidimensionnelles, vécues comme des problèmes par les individus.

Ces différentes acceptions de la pauvreté mettent bien en relief les difficultés de mesure et de quantification de cette notion. Une conceptualisation en termes de processus et non pas d'état, plus satisfaisante, paraît difficile à mettre en œuvre à partir d'enquêtes « classiques ». Les enquêtes-ménages dont nous disposons ayant été réalisées à l'occasion d'analyses des systèmes de transport des deux villes, elles fournissent plus une photographie des situations individuelles à un moment donné qu'une mise en perspective de parcours de vie. Elles ne permettent pas d'identifier des processus d'appauvrissement ou d'enrichissement et nous en sommes donc restés à une définition plus restrictive.

Compte tenu de l'absence de recueil du revenu à Bamako, nous avons choisi de définir le critère de pauvreté/non-pauvreté à partir de la combinaison de trois indicateurs : l'activité professionnelle -profession et secteur d'activité-, le type d'habitat et le niveau d'étude (DIAZ OLVERA et alii, 1999b). La méthode utilisée conduit à des écarts sensibles entre les revenus moyens des deux groupes de pauvres et de non-pauvres, 29 000 FCFA en moyenne pour les actifs pauvres à Niamey contre 119 000 FCFA pour les 20 % de non-pauvres. Néanmoins, la démarcation entre les deux groupes n'est pas parfaite. Toujours à Niamey, les deux tiers des non-pauvres disposent d'un revenu égal ou inférieur au revenu moyen du groupe tandis que 12 % dépassent les 200 000 FCFA mensuels, l'hétérogénéité étant moindre pour les pauvres, bien que 35 % aient un revenu égal ou inférieur à 10 000 FCFA et que 10 % dépassent les 70 000 FCFA mensuels.

Cette démarche, mettant l'accent sur les ressources individuelles, n'est certes pas la plus courante. L'analyse se fait généralement en assimilant les revenus (ou les dépenses) moyens pour chaque membre du ménage à la somme des revenus (ou des dépenses) de tous les membres rapportée à la taille, éventuellement pondérée, du ménage ce qui permet d'intégrer les éventuels transferts entre membres de l'unité domestique. Cette procédure, tout à fait valide dans le cas par exemple de dépenses alimentaires, paraît insuffisante dans le domaine des déplacements quotidiens, où les transferts semblent à la fois très limités (rareté et situation économique obligent) et très sélectifs quant aux destinataires (position dans le ménage oblige). Pour expliquer les différences de mobilité, les ressources individuelles et la place des individus dans le ménage nous semblent au contraire plus déterminantes que les revenus du ménage. La vérification de cette hypothèse implique d'identifier non seulement une pauvreté individuelle, à partir des caractéristiques socio-économiques propres à l'individu, mais aussi une pauvreté du ménage, approchée à partir des caractéristiques socio-économiques du chef du ménage auquel l'individu est rattaché.

Le choix d'une estimation de la pauvreté/non-pauvreté du ménage à partir de la situation économique du chef (homme ou femme d'ailleurs) repose sur le fait qu'il est dans la majorité des cas le principal soutien économique du foyer dans les villes d'Afrique de l'Ouest (LACHAUD, 1995), même si la persistance de la crise faisant que de plus en plus d'hommes chefs de ménage ne peuvent plus satisfaire les besoins collectifs, la charge du soutien économique se reporte alors de fait sur les membres féminins, épouses ou filles (BISILLIAT,

⁴³ Pour une vision d'économiste sur la première, LACHAUD (1995), et de sociologue sur la seconde, MARIE (1995).

1996). Ce rôle économique prépondérant du chef de ménage se retrouve dans l'enquête ouagalaise. En moyenne, 61 % des revenus des foyers proviennent du chef, lequel a le revenu le plus élevé de tous les actifs du foyer dans 83 % des cas. La définition de la pauvreté retenue permet ainsi d'identifier trois catégories d'individus : pauvres dans un ménage pauvre, pauvres dans un ménage non-pauvre⁴⁴ et non-pauvres, indépendamment de la condition de leur ménage, la quasi-totalité de ces individus appartenant à des ménages non-pauvres.

La part des citadins pauvres est très élevée, de l'ordre de 80 % dans les trois villes, une forte moitié appartenant à des ménages dont le chef est lui-même pauvre. L'inactivité économique prédomine ; inactifs, retraités et étudiants représentent entre 61 % et 71 % des pauvres, selon la ville. Parmi les actifs, les pauvres travaillent plus souvent que les non-pauvres dans leur quartier de résidence (51 % contre 16 % pour Bamako, 44 % contre 20 % pour Niamey) et essentiellement dans le secteur informel (70 % à Niamey). Les pauvres résident principalement dans un habitat traditionnel ou en semi-dur, environ les deux-tiers à Bamako et Ouagadougou, plus encore à Niamey où près de quatre ménages pauvres sur cinq demeurent dans un habitat en banco.

Un premier élément de validation de notre hypothèse repose sur l'examen des taux d'accès individuels aux véhicules particuliers. Le Tableau 10 est extrêmement simplifié puisqu'il ne distingue pas les types de véhicule (vélo, deux-roues à moteur, voiture) et qu'il ne porte que sur les deux villes les plus contrastées en matière d'équipement. Les taux divergent fortement entre individus pauvres et non-pauvres et s'avèrent très similaires chez les individus pauvres, montrant ainsi une large indifférence à la situation de leur ménage.

Tableau 10 : Disponibilité d'un véhicule à Niamey et Ouagadougou, selon la situation de l'individu et celle de son ménage (%)

Individu Ménage	Niamey			Ouagadougou		
	pauvre	aisé		pauvre	aisé	
Sans véhicule	92	93	53	43	41	8
Un véhicule, mais occasionnellement	1	1	3	22	25	6
Un véhicule, en permanence	7	6	44	35	34	86

Ces différentiels d'accès aux modes individuels pèsent sur les niveaux de mobilité mécanisée : les écarts sont marqués entre pauvres et non-pauvres, peu sensibles au niveau de ressources du ménage (Tableau 11). Mais ils se retrouvent également pour la seule mobilité pédestre, dont les niveaux moyens sont très comparables entre pauvres et dissemblables entre pauvres et non-pauvres. A l'exception de Bamako⁴⁵, les pauvres se déplacent alors globalement moins que les non-pauvres, 1,7 déplacements en moins à Niamey et 0,8 déplacement à Ouagadougou. L'analyse des motifs de déplacement et des distances parcourues conforterait ce constat : les pauvres se déplacent moins pour le travail, parcourent des distances plus courtes et se déplacent surtout à pied ; dans le cas des pauvres des ménages aisés, ces caractéristiques se maintiennent, quoique légèrement atténuées.

⁴⁴ Cette absence de pauvreté est toute relative, concernant un chef de ménage sur deux environ, et cette catégorie, assez hétérogène, intègre, aux côtés d'une minorité de chefs de ménage très aisés, bon nombre de citadins de revenus moyens. Nous emploierons néanmoins parfois dans la suite l'expression « ménages aisés » pour la désigner.

⁴⁵ Mais on retrouve ici une conséquence de la journée continue : les actifs non-pauvres travaillent essentiellement dans le secteur formel, notamment la fonction publique, ce qui réduit de fait leur mobilité quotidienne.

Tableau 11 : Niveaux de mobilité quotidienne, dans les trois capitales, selon la situation de l'individu et celle de son ménage (%)

	Bamako			Niamey			Ouagadougou		
	Total	A pied	Mécanisé	Total	A pied	Mécanisé	Total	A pied	Mécanisé
Pauvres, ménages pauvres	3,2	2,2	1,0	4,0	3,2	0,8	3,5	1,8	1,7
Pauvres, ménages aisés	2,9	1,7	1,2	4,2	3,1	1,1	3,9	1,9	2,0
Non-pauvres	2,9	0,8	2,1	5,9	2,2	3,7	4,7	0,5	4,2

De même qu'il améliore assez peu l'accès personnel aux moyens de transport du ménage, le fait, pour un pauvre, de vivre dans un ménage non-pauvre a peu de conséquences sur ses déplacements quotidiens. On relativisera ces observations en insistant sur l'hétérogénéité de la catégorie des ménages classés comme « non-pauvres ». L'amélioration conséquente de la situation individuelle des personnes dépendant du chef de famille ne se produit peut-être qu'au sein de la minorité des ménages les plus à l'aise financièrement. Cette réserve, qui ne peut être confirmée ou infirmée à partir des données dont nous disposons, ne paraît toutefois pas devoir remettre en cause le fait que pour la grande majorité des citadins et malgré le poids de la famille dans l'environnement africain, ce qui compte d'abord lors des déplacements est la situation économique individuelle.

2.6. DETERMINANTS DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE

Les facteurs socio-économiques qui pèsent sur les comportements des citadins sont donc ceux que l'on retrouve dans d'autres contextes géographiques, du Nord comme du Sud, et découlent des « *trois coupures principales qui délimitent les sociétés (...): les frontières tracées selon le sexe, l'âge et le système d'inégalité dominant.* » (BALANDIER, 1985 : 26). En effet, ce sont autour de ces trois coupures que s'organisent la définition des contraintes et l'allocation des ressources qui, simultanément, génèrent, permettent et encadrent la mobilité, « *entre aspirations et contraintes* » (KAUFMANN, 1999). Mais les individus appartiennent simultanément à un genre, à une classe d'âge, à une catégorie socio-professionnelle... ce qui est susceptible d'entraîner des conflits : une femme salariée balancera ainsi entre un repli sur le domicile relevant de son statut de femme et, éventuellement, d'épouse et de mère, et simultanément des incitations et des besoins de sortie liés à une position économiquement favorisée. Quels peuvent être alors les effets croisés de ces différents facteurs sur la mobilité ?

Pour approfondir l'analyse des mobilités des populations défavorisées en prenant mieux en compte les différences de genre, de position dans le cycle de vie et de statut d'occupation, une typologie en six groupes des individus pauvres a été élaborée dans chacune des villes. Si leur poids relatif diffère quelque peu, du fait par exemple de niveaux de scolarisation variables d'une capitale à l'autre, les mêmes groupes se retrouvent d'une ville à l'autre, distinguant des garçons et des filles scolarisées, de jeunes actifs et de jeunes inactives, des chefs de ménage âgés et des ménagères⁴⁶.

En ce qui concerne la mobilité totale, la hiérarchie des six groupes est identique dans les trois villes (Tableau 12). Les moins mobiles sont les ménagères, suivies des jeunes inactives, des chefs de ménage, des filles scolaires, des jeunes actifs et enfin, des garçons scolarisés. Le

⁴⁶ L'analyse factorielle des correspondances multiples sur un ensemble de variables socio-démographiques (genre, âge, niveau d'étude, position au sein du ménage, activité économique) a permis de dégager trois axes principaux. A partir des coordonnées des individus sur ces trois axes, une classification ascendante hiérarchique, affinée par des classifications par nuées dynamiques, fait émerger six groupes contrastés (DIAZ OLVERA et alii, 1998b). L'homogénéité de ces différents groupes est bien sûr relative, on a vu par exemple précédemment que tant les garçons que les filles scolarisé(e)s présentaient des différences de comportement suivant leur position dans le cycle de vie.

nombre de déplacements s'échelonne de 2,6 à 4,6 à Ouagadougou, de 2,5 à 5,7 à Niamey et de 2,0 à 3,9 à Bamako, soit, dans chacune des villes, pour les plus mobiles, des niveaux de mobilité tous modes similaires à ceux des non-pauvres. A ces écarts en volume entre groupes de pauvres, se superposent des différences en structure, plus d'ailleurs en termes de motifs de déplacement que de modes utilisés.

Tableau 12 : Mobilité moyenne des différents groupes de pauvres, dans les trois capitales

	Ménagères	Jeunes inactives	Chefs de ménage	Filles scolarisées	Jeunes actifs	Garçons scolarisés
Bamako	2,0	2,4	3,2	3,2	3,8	3,9
Niamey	2,5	3,6	4,5	4,5	4,8	5,7
Ouagadougou	2,6	3,4	3,6	3,8	4,1	4,6

Le motif de déplacement est le premier élément de différenciation des groupes de pauvres, et ce, fort logiquement compte tenu de statuts et de rôles économiques et familiaux très variés. Les scolaires, filles comme garçons, sont peu concernés par les tâches ménagères et leur mobilité est fortement structurée par les études. Cela est particulièrement net dans le cas des jeunes filles scolarisées, pour qui la vie sociale en dehors du domicile est très limitée. Les achats constituent le premier motif de déplacement pour les ménagères et les jeunes inactives. Ces dernières se distinguent toutefois des autres groupes féminins par une vie sociale hors du domicile importante, comparable même, à Ouagadougou et Niamey, à celle des groupes masculins. La structure des motifs des jeunes actifs est similaire à celle des garçons scolarisés, bien que moins scandée par l'activité principale. Enfin, malgré un faible niveau de mobilité, les chefs de ménage présentent la structure de motifs la plus équilibrée, les Ouagalais se déplaçant cependant un peu plus pour la sociabilité que leurs homologues bamakois et les Niaméens montrant une part plus importante de déplacements liés à la sphère domestique du fait du poids des pratiques religieuses.

Les différenciations sont moins marquées lorsqu'il s'agit d'usage des modes. Le recours à la marche à pied est dominant, sauf chez les chefs de ménage ouagalais qui lui préfèrent les deux-roues à moteur, la moitié d'entre eux en disposant de façon permanente. De façon plus générale, parmi les pauvres, aussi bien les deux-roues à moteur à Ouagadougou que les transports collectifs à Bamako demeurent des modes de transport essentiellement masculins. Cette prééminence tient en premier lieu à des statuts d'occupation distincts (les actifs, essentiellement des hommes, les utilisent plus que les inactives), mais aussi à des différences de rôles à statut identique ou proche, différences dont le meilleur exemple, examiné plus en détail précédemment, est donné par les scolaires masculins et féminins.

Le fait d'appartenir à un ménage pauvre conduit à une légère détérioration de conditions de déplacement déjà peu favorables. Cet effet est similaire dans les trois villes mais le cas de Ouagadougou, dont le système de transport repose essentiellement sur les véhicules particuliers, est plus évocateur⁴⁷. La pauvreté du ménage s'accompagne d'une très légère diminution de la mobilité totale (0,1 à 0,2 déplacement) et surtout d'une plus forte diminution de la mobilité mécanisée (0,4 à 0,5 déplacement). Les jeunes actifs constituent la seule exception et voient au contraire leur mobilité augmenter de 0,7 déplacement. Dans la répartition modale, la part de la marche augmente de 12 à 14 % selon les groupes, à l'exception à nouveau des jeunes actifs (de 55 % à 36 %, soit une baisse de 19 %). Ces changements dans l'usage des modes apparaissent liés au pourcentage d'individus ayant un accès permanent à un véhicule individuel, notamment un deux-roues à moteur (Tableau 13).

⁴⁷ A Bamako et à Niamey, la situation est identique, à la seule condition de substituer à l'accès au seul véhicule individuel la prise en compte simultanée de l'accès aux modes mécanisés individuels et collectifs.

Tableau 13 : Disponibilité permanente d'un véhicule individuel à Ouagadougou, selon le groupe de pauvres (% du total du groupe)

	Chefs de ménage	Garçons scolarisés	Filles scolarisées	Jeunes inactives	Ménagères	Jeunes actifs
Ménage pauvre	76	38	28	13	10	45
Ménage riche	<i>sans objet</i>	50	38	20	16	36
Différence	<i>sans objet</i>	+12	+10	+7	+6	-9

Ces pourcentages et leurs variations font ressortir les positions relatives des différents membres du ménage et les arbitrages faits autour d'un bien rare, le véhicule individuel. Les chefs de ménage sont les plus favorisés, suivis par les deux groupes de scolaires (les garçons plus que les filles, comme on l'a vu précédemment). Au sein des ménages, et plus encore lorsque ceux-ci sont pauvres, deux groupes féminins, les jeunes inactives et les ménagères, paraissent, presque systématiquement, tenues à l'écart de l'attribution des moyens de transport. L'arbitrage apparaît clairement : leur place « naturelle » étant le foyer, pourquoi favoriser leur accès à un véhicule qui est considéré comme plus utile par ailleurs, en facilitant la réalisation d'une activité actuellement (pour les actifs) ou potentiellement (pour les jeunes scolarisés) rémunératrice ? Enfin, la situation des jeunes actifs pauvres n'est paradoxale qu'en apparence : s'ils disposent plus facilement d'un véhicule individuel dans les ménages pauvres que dans les ménages aisés, cela a sans doute là encore à voir avec une hiérarchisation implicite des besoins au sein des ménages. Effectivement, lorsque le ménage compte plusieurs actifs, l'accès permanent d'un jeune actif pauvre au vélo ou au deux-roues à moteur est moins fréquent au sein des ménages aisés que chez les ménages pauvres : dans les premiers, l'individu apparaît sans doute comme moins prioritaire par rapport au chef de ménage et/ou aux autres actifs mieux rémunérés que lui.

Dans des situations fortement contraintes par la faiblesse des ressources individuelles, l'accès aux moyens de transport est donc étroitement lié aux différences de statut au sein du ménage. Toutefois, si ces différences sont bien réelles, elles jouent néanmoins généralement à la marge et la situation des chefs de ménage ou des jeunes actifs n'est enviable qu'en termes relatifs, par rapport à de plus défavorisés⁴⁸, et la grande majorité d'entre eux subit des conditions de transport difficiles. Mais cette pénibilité de leurs conditions de déplacement sera renforcée ou, au contraire, atténuée selon la distance entre domicile et lieu de travail ou selon la localisation du domicile dans la ville, de même que pour une ménagère pauvre, le niveau d'équipement de la concession et du quartier jouera fortement sur le nombre et la nature des déplacements liés à la vie quotidienne (par exemple pour l'accès à l'eau). C'est dire que si les trois coupures du genre, du cycle de vie et de la richesse sont bien les déterminants majeurs des pratiques de mobilité, d'autres facteurs peuvent venir moduler leur influence. Le Chapitre 5 permettra de revenir plus précisément sur les modes de vie des résidents des périphéries. Nous allons tout d'abord chercher à mieux qualifier la dimension économique des comportements de déplacement par la mesure des dépenses afférentes et leur poids dans le budget des ménages.

⁴⁸ Une démarche comparable aurait pu être présentée pour les individus aisés. On arriverait à isoler dans les trois villes quatre groupes très similaires : des chefs de ménage diplômés, plutôt jeunes et salariés, des chefs de ménage âgés, peu éduqués et retraités (ou non salariés), des épouses diplômées, plutôt jeunes et salariées, des enfants ou des dépendants aisés, très majoritairement masculins. Leurs comportements de mobilité seraient également fortement contrastés (la part de la marche passe par exemple de 27 % à 67 % entre les deux groupes extrêmes à Niamey), mais systématiquement plus favorables que ceux des groupes de pauvres.

CHAPITRE 3

LE COUT DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE POUR LES MENAGES

Au début des années soixante-dix, l'employé pikinois travaillant à Dakar doit bien souvent consacrer le cinquième de son budget à ses déplacements domicile-travail quotidiens (VERNIERE, 1973), tandis qu'une dizaine d'années plus tard, l'instituteur bamakois n'alloue « que » 8 % de son salaire pour l'aller et retour quotidien au travail, part qu'il faudrait bien sûr doubler s'il lui venait à l'idée de rentrer chez lui pour déjeuner (SINOUE, 1987). A Harare, dans les années quatre-vingt-dix, le coût du transport collectif peut atteindre 30 % pour « *les plus pauvres* » (GERVAIS-LAMBONY, 1994 : 240), voire même pour « *bon nombre d'employés au revenu moyen* » (SITRASS, 2001a : 14). A Maputo, à la même époque, un aller et retour quotidien en mini-bus revient à près de 40 % du salaire minimum mensuel (LACHARTRE, 2000 ; NEA, 2000). Pour la grande majorité des Abidjanais de Grand campement, quartier précaire situé dans la commune de Koumassi, la proximité du lieu de travail est impérative (LEROND, 2000). Il leur en coûte déjà 10 % de leur salaire pour se rendre quotidiennement au centre de Koumassi tandis que Cocody, où les emplois sont mieux rémunérés, leur paraît inaccessible, ces citadins ne pouvant consacrer aux seuls déplacements domicile-travail le quart de leur revenu. Aïcha, la Djiboutienne dont CHIRE (1998) présente le budget mensuel moyen, consacre plus du cinquième de ses dépenses aux déplacements quotidiens en autobus, indispensables pour se rendre du quartier périphérique excentré où elle réside jusqu'au centre-ville où elle vend du khat et des légumes. A Lusaka, et bien que les plus pauvres, dans une très forte proportion, se voient incapables de payer le tarif des bus, les dépenses en transport collectif pèsent lourdement sur les budgets des ménages : jusqu'à 42 % pour les bas revenus (WORLD BANK, 1994b).

Et il ne s'agit là que de dépenses en transports collectifs des actifs ! Que coûte le transport urbain aux citadins, si l'on ne se limite plus aux seuls déplacements domicile-travail et si l'on prend également en compte les modes individuels ? Dans un premier temps, une revue de la littérature permet de repérer diverses évaluations de ce coût (3.1.). Elles présentent toutefois une forte variabilité qui repose notamment sur des divergences méthodologiques (3.2.). Après une analyse de la qualité des données disponibles pour trois villes, Niamey, Ouagadougou et Dar es Salaam (3.3.), quelques éléments d'évaluation du poids du transport dans les budgets des ménages sont fournis (3.4.). Si certaines conclusions paraissent résister à la comparaison des trois cas, diverses questions restent néanmoins ouvertes à l'issue de cette analyse (3.5.).

3.1. ÉLÉMENTS DE CADRAGE BIBLIOGRAPHIQUE

Dans la littérature, l'évaluation du poids de la mobilité quotidienne dans le budget des ménages dérive de deux préoccupations distinctes : repérer et mesurer les différents postes de consommation des citadins, le transport n'étant qu'une rubrique parmi d'autres, ou bien s'intéresser aux comportements de déplacement, un volet « dépenses de transport » pouvant alors être prévu. Or, ces deux approches conduisent à des estimations sensiblement divergentes, tant en niveau qu'en structure.

3.1.1. Les enquêtes de type consommation

Le Tableau 14 recense un ensemble d'estimations de la part du transport dans la consommation des ménages de diverses villes d'Afrique, la plupart francophones. Les données concernent des dates variées, certaines ayant été produites avant la dévaluation du franc CFA en 1994. Leur hétérogénéité est forte, entre villes certes, mais aussi pour une ville donnée, à diverses dates, voire à la même date. Certaines valeurs extrêmes paraissent, d'ailleurs, difficilement explicables et peu crédibles : les données concernant Lagos par exemple ou l'estimation ELAM pour Cotonou en 1996. Il est alors difficile de repérer des tendances lourdes d'évolution de la part du transport ou, à une date donnée, des convergences entre contextes différents.

Les évolutions temporelles durant les décennies quatre-vingts et quatre-vingt-dix sont extrêmement hétérogènes, que l'on se focalise d'ailleurs pour les villes de la zone CFA sur l'avant- ou sur l'après-dévaluation ou sur une comparaison avant-après : diminution à Bamako ou Niamey, augmentation à Dakar ou Douala... Sur une plus longue durée, l'exemple de Niamey, voire celui de Kinshasa ou des villes camerounaises, tendraient à montrer une tendance à la hausse du poids du transport dans les dépenses des ménages. Un tel phénomène pourrait s'expliquer par l'accroissement de la taille des villes, la montée de l'offre de transport, individuelle ou collective, mais aussi l'évolution du prix des carburants⁴⁹ ou des tarifs de transport collectif. Mais, *a contrario*, d'autres facteurs dont les effets restent mal perçus à travers de tels indicateurs sont susceptibles de tirer vers le bas les dépenses de transport. Ainsi diverses études semblent converger sur une forte sensibilité de ces dépenses aux effets de la crise et des politiques d'ajustement⁵⁰ : à Chawama (quartier pauvre de Lusaka), les deux tiers des ménages à bas revenus ont dû réduire leurs dépenses de transport (WORLD BANK, 1994b), alors qu'à Yaoundé, entre 1991 et 1993, près de 60 % des pauvres ont diminué leur consommation de services de transport (NGASSAM, ROUBAUD, 1994), la contraction de cette consommation étant plus forte dans ces deux villes que celle des niveaux de vie.

Parallèlement, une comparaison des résultats obtenus pour les 7 villes de l'UEMOA ayant mis en œuvre en 1996 une même enquête sur les dépenses des ménages montre également des écarts sensibles, la part du transport doublant de Dakar ou Lomé (8 %) à Ouagadougou (16 %). Alors que dans toutes les villes, une part prédominante des budgets est consacrée à l'alimentation, les dépenses de transport constituent le deuxième poste à Bamako, Cotonou et Niamey, le troisième, derrière le logement, à Abidjan et Ouagadougou, mais seulement le quatrième à Dakar et Lomé.

Deux facteurs principaux expliquent la difficulté à exhiber des estimations précises et convergentes. Elle résulte d'abord des spécificités des systèmes de transport, des différences démographiques, des particularismes socioculturels, voire des conditions d'accès à la propriété du logement... La place prépondérante du transport privé à Ouagadougou, face à un transport public exsangue, explique par exemple très probablement le poids élevé des dépenses de transport dans cette ville. Cette difficulté résulte aussi de choix méthodologiques distincts, et pas toujours explicités, lors de la présentation de résultats agrégés. Ainsi, pour Yaoundé, les données publiées incluent également sous la rubrique Transport les dépenses en Communications, ce qui tend à la surévaluer. A l'inverse, les chiffres concernant Nairobi et Mombasa n'incluent pas les dépenses d'achat de véhicules, ce qui joue à la baisse. Si l'on fait

⁴⁹ Cette évolution, plus que le vieillissement du parc, la dégradation des infrastructures ou la montée de la téléphonie mobile, est mise en avant pour expliquer la forte hausse constatée entre 1996 et 2000 à Douala et Yaoundé (MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 2001).

⁵⁰ Voir aussi d'autres exemples au Chapitre 1.

abstraction des incertitudes liées à des fluctuations locales, et si l'on exclut les valeurs extrêmes, un poids du transport compris entre 8 % et 15 % se dégage de l'étude des enquêtes consommation. A titre de comparaison, le logement, y compris l'électricité et l'eau, capte de 15 à 20 % des dépenses des ménages en Afrique selon ARNAUD (1998) et de 15 à 24 % selon les enquêtes UEMOA (INSD, 1999).

Tableau 14 : Estimation du poids du transport à partir d'enquêtes consommation, pour différentes villes et différentes années (%)

Ville	Date	Transport	Enquête	Source
Abidjan	1979	8,5	Enquête Budget Consommation	DIR. DE LA STATISTIQUE, 1986
	1995	11,9	Niveau de vie	INSD, 1999
	1996	9,5	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Bamako	1985-86	15,1	Enquête sur les dépenses des ménages	SANOGO, 1993
	1988-89	14,6	Enquête Budget Consommation	INSD, 1999
	1996	11,2	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Conakry	1990-91	9,2	Enq. consommation auprès des ménages	ARULPRAGASAM, DEL NINNO, 93
Cotonou	1986-87	10,2	Enquête Budget Consommation	INSAE, 1994
	1996	22,1	ELAM 5 bis	INSD, 1999
	1996	9,8	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Dakar	1994-95	6,8	Enq. Sénégalaise auprès des Ménages	MIN. ECO., FIN. ET PLAN, 1997
	1996	8,2	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Dar es Salaam	1993	9,1	Enquête HRDS	DIAZ OLVERA et alii, 1998a
Douala	1978	8,0	Enquête Maetur	NGABMEN, 1997
	1983-84	9,0	Enquête Budget Consommation	LYNCH, 1991
	1996	12,1	Enquête consommation	MIN. ECO. FIN., 2001
	2000	16,0	Enquête Dépenses des ménages	MIN. ECO. FIN., 2001
Kinshasa	1969	4,4	Enquête consommation	HOUYOUX et alii, 1986
	1975	7,4	Enquête consommation	HOUYOUX et alii, 1986
	1986	9,4	Enquête consommation	HOUYOUX et alii, 1986
Lagos	1985-86	0,9	Consumer Expenditure Survey	CANAGARAJAH et alii, 1996
	1992-93	3,7	Consumer Expenditure Survey	CANAGARAJAH et alii, 1996
Libreville	1993-94	9,4	Enquête Budget Consommation	BANQUE MONDIALE, 1996a
Lomé	1987	10,4	Enquête Budget Consommation	INSD, 1999
	1996	8,3	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Mombasa	1997	4,5	Welfare Monitoring Survey	CBS, HRSSD, 2000a
Nairobi	1997	7,6	Welfare Monitoring Survey	CBS, HRSSD, 2000a
Ndjaména	1990	6,8	Enquête Conditions de vie des ménages	RONE, 1995
Niamey	1961-62	5,3	Enquête Budgets familiaux africains	MICHAUD, 1964
	1986-87	8,7	Enquête Consom. Produits Essentiels	DIR. STAT. INFORM., 1988
	1989-90	15,2	Enquête Budget Consommation	DSCN, 1994
	1995	13,4	Enquête permanente de conjoncture	DSCN, 1997
	1996	11,8	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Ouagadougou	1994-95	12,9	ESP	INSD, 1999
	1996	15,6	Enquête UEMOA	INSD, 1999
Yaoundé	1978	6,1	Enquête MAETUR	NGABMEN, 1997
	1983-84	11,0	Enquête Budget Consommation	LYNCH, 1991
	1993	14,8	ECM	NGASSAM, ROUBAUD, 1994
	1993	16,8	Enquête consommation 1-2-3	DIAL, DSCN, 1993
	1996	13,8	Enquête consommation	MIN. ECO. FIN., 2001
	2000	18,3	Enquête Dépenses des ménages	MIN. ECO. FIN., 2001

Ces enquêtes consommation permettent également d'appréhender la variabilité du poids du transport en fonction du niveau de ressources du ménage. Elles montrent généralement une hausse du coefficient budgétaire du transport lorsque le bien-être du ménage s'accroît, que celui-ci soit approché à partir de quartiles ou de quintiles (Tableau 15) ou bien en opposant des pauvres et des non pauvres. L'écart est toutefois très variable, pouvant être faible comme à Nairobi en 1997 (6,3 % pour les pauvres, 7,8 % pour les non-pauvres ; CBS, HRSSD, 2000b) ou sensiblement plus élevé comme à Yaoundé en 1993 (respectivement 9,6 % et 16,3 % ; NGASSAM, ROUBAUD, 1994) ou en milieu urbain au Niger en 1989/1990 (respectivement 4,2 % et 16,1 % ; BANQUE MONDIALE, 1996b).

Tableau 15 : Coefficient budgétaire du transport pour différentes villes et différentes années, selon le quartile (%)

	1	2	3	4
Libreville, 1993/94 (BANQUE MONDIALE, 1996a)	7,3	7,8	9,1	11,3
Port-Gentil, 1993/94 (BANQUE MONDIALE, 1996a)	5,2	6,2	14,4	10,6
Yaoundé , 1993 (DIAL, DSCN, 1993)	9,9	10,1	15,6	22,8

Cette relation ne se retrouve pas dans des comparaisons entre niveaux moyens de villes de pays différents (Figures 7 et 8), mais les exceptions pour un contexte urbain sont rares : on peut citer les cas de Port-Gentil en 1993/94 (Cf. Tableau 15), où le coefficient baisse pour le dernier quartile, ou d'Abidjan au milieu des années quatre-vingts. Pour cette dernière ville, GROOTAERT (1993) indique des valeurs de 11,1 % pour les très pauvres, mais 8,2 % pour les pauvres et 12,0 % pour les non-pauvres, et YAPI-DIAHOU (2000 : 203) constate pour 1985 et 1987 que « *la part des dépenses de transport est de plus en plus importante dans le budget des ménages lorsque l'on passe des strates d'habitat résidentiel aux strates d'habitat "spontané"* ». Ce phénomène serait à imputer au plus fort taux d'équipement en véhicules individuels chez les ménages les plus aisés, même si les éléments manquent pour étayer cette hypothèse. Au contraire, les données présentées par GROOTAERT (1993) pour Abidjan en 1985 montrent que le coefficient budgétaire plus élevé pour les non-pauvres est dû en fait à une consommation supérieure en transports collectifs alors que le coût des véhicules particuliers (essences et réparations) est plus élevé chez les très pauvres (6,4 %) que chez les non-pauvres (5,9 %). Qu'il s'agisse du niveau des dépenses ou de leur évolution en fonction de l'aisance des ménages, ces résultats diffèrent sensiblement de ceux issus d'enquêtes mobilité.

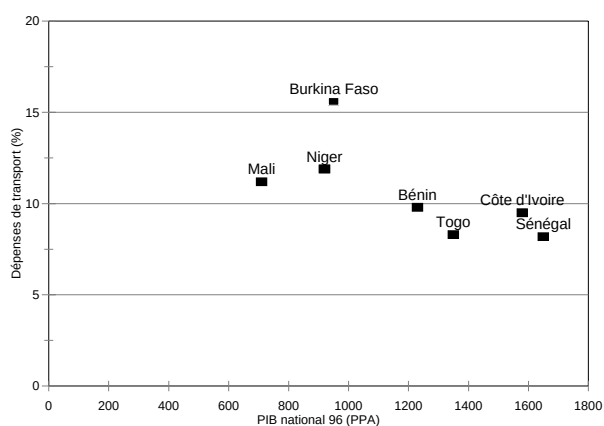


Figure 7 : Part des dépenses transport selon le PIB national (PPA, dollars par habitant) dans les capitales de 7 pays de l'UEMOA (d'après INSD, 1999)

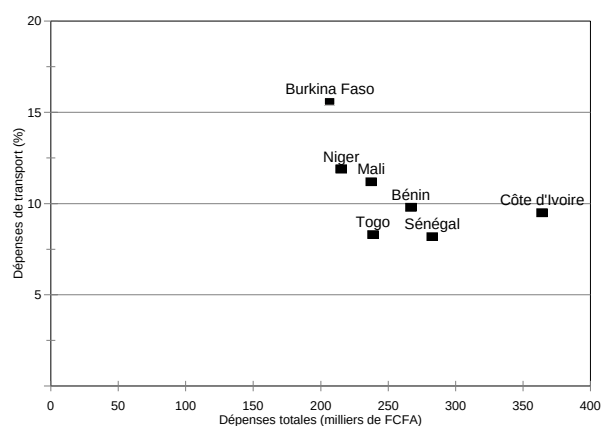


Figure 8 : Part des dépenses transport selon le montant total des dépenses des ménages dans les capitales de 7 pays de l'UEMOA (d'après INSD, 1999)

3.1.2. Les enquêtes de type mobilité

Les enquêtes mobilité fournissent des données partielles sur les dépenses, centrées sur le seul transport, et cherchent à les référer au revenu des ménages. Les informations disponibles sont aussi plus rares et plus anciennes que les précédentes. Ainsi, selon des enquêtes réalisées par le TRL dans les années 80 (MAUNDER, FOURACRE, 1987), les ménages de Jos dépensaient 13 % de leur revenu en transport et ceux de Dar es Salaam 16 %. A Abidjan, à la fin des années quatre-vingts, les dépenses en transport collectif étaient estimées à 9 % du revenu moyen et 13 % du revenu médian, mais approchaient les 20 % pour les ménages pauvres (GODARD, TEURNIER, 1992). A Ouagadougou, la diffusion très répandue du deux-roues à moteur explique que le transport captait 20 % du revenu des ménages en 1992 (DIAZ OLVERA et alii, 1999b). Une enquête récente auprès d'une centaine d'actifs pauvres résidant à Dakar montre que 55 % dépensent moins de 10 % de leur revenu individuel pour les déplacements liés à leur activité professionnelle régulière, les trois quarts dépensant moins de 20 % (GODARD et alii, 1996). Mais ces dernières valeurs ne sont que des minima auxquels il faudrait ajouter les dépenses liées à des déplacements générés par d'autres activités que le travail.

La part du transport dans le revenu, mesurée à partir d'enquêtes mobilité, est généralement décroissante. Ainsi, à Accra, si elle croît fortement de la première classe de revenu à la deuxième (de 14 à 24 %), elle chute plus fortement encore pour la troisième classe et ne fait ensuite que diminuer pour atteindre 4 % pour la cinquième et dernière classe (KWAKYE et alii, 1997). A Ouagadougou, le coefficient budgétaire du transport est de 25 % pour les ménages du premier quintile et n'atteint que 18 % pour le cinquième des ménages les plus aisés (DIAZ OLVERA et alii, 1999b). Plus généralement, cette conviction d'une consommation de transport décroissant en termes relatifs lorsque le revenu s'accroît est largement partagée dans la littérature spécialisée sur les transports dans les pays en développement. Ainsi, OSULA (1999) note à la suite de divers auteurs ayant travaillé dans les années soixante-dix et quatre-vingts au Nigéria, mais aussi en Jamaïque, en Malaisie ou en Inde, que dans de nombreux pays en développement le poids des dépenses de transport diminue avec le revenu. Plus récemment, VASCONCELLOS s'appuie sur diverses études de cas, africaines et latino-américaines, et une étude de synthèse de la Banque Mondiale pour affirmer aussi cette tendance (*« most studies show that the proportion of these expenses in total family income tends to decrease with increasing wealth »*, 2001 : 24).

Les enquêtes mobilité fournissent donc des données plus difficilement comparables que celles issues d'enquête consommation : plus grande hétérogénéité des méthodes, absence de possibilités de comparaison spatiale et temporelle... Toutefois, elles laissent entrevoir un poids du transport dans le revenu du ménage aux alentours de 15 à 20 % et débouchent donc sur une fourchette plus haute que par la méthode précédente. Qui plus est, elles montrent un poids du transport plus élevé pour les pauvres que pour les non-pauvres, résultat contraire à celui obtenu à partir d'enquêtes consommation. Au delà des spécificités propres à chaque contexte urbain qui sont susceptibles d'entraîner un poids du transport fluctuant dans le temps et dans l'espace, cette variabilité ne peut-elle être référée, au moins partiellement, à des choix méthodologiques divergents ?

3.2. QUESTIONS DE METHODE

Des estimations différentes du poids du transport peuvent s'expliquer d'abord par des procédures de recueil des dépenses de transport distinctes, mais aussi par des écarts dans l'évaluation des ressources globales du ménage, ce point de référence étant mesuré à partir

soit de la dépense totale, soit du revenu total. Enfin, au delà de l'estimation de dépenses moyennes, la mesure d'inégalités socio-économiques entre ménages implique de pouvoir comparer le niveau de vie de ménages dissemblables au plan démographique, ce qui amène à poser la question du choix d'une échelle d'équivalence.

3.2.1. Relevé factuel vs relevé fréquentiel

Les approches par enquête consommation et celles par enquête mobilité s'appuient sur des modes distincts de recueil des dépenses de transport. Les enquêtes consommation reposent principalement sur un relevé factuel des dépenses qui « *s'intéresse aux faits, c'est-à-dire aux réalisations d'un événement donné sur une période donnée* » (BLAIZEAU, DUBOIS, 1989 : 138). Ces relevés peuvent être quotidiens (carnets de compte) ou rétrospectifs. En revanche, les enquêtes mobilité comportant un volet « dépenses » s'appuient généralement sur un relevé fréquentiel qui « *cherche à révéler une habitude, postule l'existence d'une norme basée sur une certaine régularité dans la réalisation des événements considérés* » (BLAIZEAU, DUBOIS, 1989 : 138). L'enquêté est interrogé sur l'estimation de ses dépenses (hebdomadaires, mensuelles, voire annuelles) liées à l'usage des transports collectifs et à l'utilisation de chaque véhicule du ménage à sa disposition, pour les principaux postes de consommation (carburant, entretien-réparation, assurance et vignette, parfois achat).

Ces deux types de recueil conduisent à des écarts de mesure que l'enquête consommation réalisée en 1996 dans 7 pays de l'UEMOA (BLAIZEAU, 1999) permet partiellement d'approcher, le protocole d'enquête prévoyant le recueil de quelques postes de dépenses selon les deux procédures. Pour les dépenses de transport urbain, le relevé fréquentiel conduit, par rapport au relevé factuel, à une surestimation des dépenses plutôt répétitives et fréquentes (carburant et transports collectifs) et à une sous-estimation des postes entraînant un déboursement plus aléatoire (entretien-réparation). Ces écarts sont à rapporter à la sous-estimation mécanique de certaines consommations rares dans des relevés factuels⁵¹ : les dépenses des individus peu mobiles auront statistiquement d'autant moins de chances d'apparaître au cours de la période d'enquête que la durée du relevé factuel sera brève. Ils proviennent également du risque d'omission de certains déplacements, et donc des dépenses afférentes, lors d'une enquête consommation, l'expérience des enquêtes-mobilité montrant la difficulté à recueillir l'ensemble des déplacements d'un jour donné lorsque leur chronologie n'est pas préservée. Mais ils résultent aussi probablement d'une tendance des enquêtés à augmenter les postes de consommation les plus valorisants. Une telle attitude risque d'être encore plus présente à l'occasion d'une enquête mobilité, qui valorise implicitement les pratiques de déplacements, et donc les consommations correspondantes, sans disposer d'aucun garde-fou du fait de son ignorance des autres postes de dépense. Les postes « carburant » et « transports collectifs » étant prédominants dans les budgets, il en résulte alors automatiquement un niveau de dépenses plus élevé avec une enquête mobilité. À l'inverse, alors que les enquêtes consommation s'attachent à l'ensemble des dépenses en transport, y compris le coût des parcours non urbains, les informations issues d'enquêtes mobilité sont plus centrées sur les seuls déplacements urbains et tendent, de ce point de vue, à mieux identifier les coûts de transport en ville.

Globalement, ces diverses remarques désignent une probable sur-estimation du niveau de dépenses de transport dans les enquêtes mobilité et leur probable sous-estimation dans les enquêtes consommation, les dépenses réelles des ménages se situant sans doute entre les deux.

⁵¹ Cette sous-estimation n'est pas limitée aux pays du sud, mais semble inhérente à ce type de recueil de données. Elle est ainsi mentionnée dans les documents techniques concernant l'enquête française Budget des familles (INSEE, 1997).

3.2.2. Revenu vs dépense

Une deuxième différence méthodologique majeure entre enquête mobilité et enquête consommation tient au choix du point de référence avec lequel est comparée la dépense de transport : l'ensemble des revenus du ménage ou l'ensemble des dépenses. Qu'ils cherchent à analyser le bien-être des individus ou à repérer des inégalités, les économistes préfèrent généralement retenir la dépense totale plutôt que le revenu, tant pour des raisons théoriques que pratiques (voir par exemple concernant les pays du sud, DEATON, ZAIDI, 1999 ; LANCASTER et alii, 1999 ; MULLER, 1997). Sans chercher l'exhaustivité, on peut en rappeler les principales :

- le bien-être est obtenu de la consommation de biens plutôt que de la possession d'argent ;
- la dépense est plus facilement mesurable et ses protocoles de recueil sont mieux maîtrisés alors que le revenu est difficile à évaluer, soit qu'il provienne de plusieurs sources, soit qu'il corresponde à des rentrées épisodiques comme pour de nombreux métiers de l'informel, d'où des erreurs de mesure moindres lorsque le bien-être est estimé à partir des dépenses ;
- la dépense est temporellement plus stable que le revenu et peut être plus aisément lissée par les agents économiques ce qui en fait une meilleure approximation d'un niveau de vie moyen.

Toutefois, une mesure de dépense concerne généralement une unité de consommation qui peut être assez vaste, le ménage entier par exemple, tandis que la saisie des revenus se fait plutôt au niveau individuel. Or, les sommes mises en commun ne représentent pas la totalité des ressources dont disposent les différents membres du ménage qui veillent au contraire à en conserver une partie afin de préserver une certaine indépendance. Cette pratique⁵² a été notée aussi bien à Abidjan (LEIMDORFER, 1997 ; YAPI-DIAHOU, 2000) qu'à Brazzaville (DE SUREMAIN, 1997), Ouagadougou (KINDA, 1987) ou Kinshasa (HOUYOUX et alii, 1986). Le revenu individuel n'est alors pas exempt de certains avantages, notamment pour les phénomènes qui nous intéressent ici. Nous avons vu par exemple qu'au sein d'un ménage possédant un véhicule, l'accès à ce mode de transport privé se fait selon des arbitrages qui défavorisent certains membres, des femmes, des jeunes, des inactifs, en fonction justement des possibilités individuelles d'accéder à un revenu, dans l'immédiat ou à terme (Cf. Chapitre 2). L'analyse des consommations de transport, si elle est menée au niveau du ménage, risque ainsi de masquer une part importante des inégalités. Toutefois, le recours au revenu pour s'affranchir d'un tel problème n'est pas non plus sans risque, car sa mise en commun partielle s'effectue suivant des modes de répartition qui demeurent complexes et mal connus⁵³.

3.2.3. Ressources globales vs ressources *per capita*

Enfin, indépendamment de la méthode de recueil des données, la mise en évidence des inégalités entre ménages implique de pouvoir comparer des niveaux ou des parts de dépenses entre des ménages dont la structure démographique diffère. S'il paraît évident que pour un même revenu, le niveau de vie sera différent entre un célibataire et un ménage élargi, la difficulté d'une telle comparaison est en effet double : comment prendre en compte des différences de besoins entre les enfants et les adultes, certains biens ne se prêtent-ils pas à des économies d'échelle ? L'outil usuel des économistes pour répondre à de telles questions est le

⁵² Elle n'est pas sans conséquence sur le recensement des revenus individuels et pousse à un recueil direct et privé auprès de chaque membre du ménage.

⁵³ L'intérêt pour les procédures d'allocation des ressources au sein des ménages date du milieu des années 80 (HADDAD et alii, 1997). L'hypothèse de mise en commun du revenu tout comme celle de la neutralité de la part de revenu de chacun (ou de la neutralité du destinataire de telle ou telle aide) sont remises en cause par de nombreuses études qui montrent notamment l'existence de différences fortes entre genres (MATTILA-WIRO, 1999).

3.3. FIABILITE DES DONNEES : UNE ILLUSTRATION SUR LE CAS DE NIAMEY

Les enquêtes dont nous disposons ne présentent pas des données de même nature. Sur Niamey, elles résultent d'enquêtes mobilité, sur Dar es Salaam et Ouagadougou, elles proviennent d'enquête de types consommation. De plus, si des données de motorisation ont été relevées sur Niamey, elles sont par contre absentes des deux autres fichiers, soit qu'elles n'aient pas été recueillies sur le terrain (Dar es Salaam), soit qu'elles n'aient pas été saisies (Ouagadougou). Il est alors possible, pour le seul cas de Niamey, de tester dans un premier temps les relations entre dépenses de transport et comportement de mobilité, avant d'examiner les effets du choix de l'échelle d'équivalence sur différents indicateurs.

3.3.1. Qualité des données de dépenses

L'appréhension des revenus individuels résulte des déclarations des enquêtés concernant leur activité professionnelle ou scolaire ainsi que leur retraite, le revenu du ménage étant ensuite reconstitué à partir des déclarations individuelles. En ce qui concerne les dépenses, chaque individu devait signaler, pour les éventuels véhicules individuels à sa disposition, le coût mensuel en carburant puis les coûts annuels liés à son entretien, aux réparations, à l'assurance et à la vignette. Il lui était aussi demandé ses dépenses hebdomadaires en transport collectif, en distinguant taxi collectif et bus. Une fois ces différentes données disponibles, est calculé un coût mensuel de la mobilité, soit totale, soit par mode, tant au niveau de l'individu que du ménage, coût ensuite mis en regard du revenu. Une telle méthode, usuelle, peut entraîner une sous-estimation des ressources, en particulier du fait de l'omission possible de certains revenus (transferts provenant de l'extérieur du ménage...) ou de l'absence de prise en compte de l'éventuelle autoconsommation. Réciproquement, le recueil des dépenses de transport est susceptible de donner lieu à des doubles comptes, lorsque la personne se déplaçant n'est pas celle qui finance réellement le déplacement. Notre évaluation de la qualité des informations disponibles s'appuie alors sur la comparaison entre les données de dépenses et les informations sur les déplacements de la veille, selon deux approches complémentaires.

La cohérence des données peut d'abord être évaluée en observant le pourcentage d'individus déclarant, pour un mode donné, une dépense mensuelle nulle, alors qu'ils ont utilisé ce mode la veille (en tant que conducteur dans le cas des véhicules individuels). Ce taux est de l'ordre de 1 % pour les modes individuels et de près de 5 % pour les transports collectifs. A l'inverse, le taux d'individus ayant déclaré une dépense sans avoir utilisé le mode la veille est également de l'ordre de 1 % pour les modes individuels mais bondit à près de 50 % pour les transports collectifs. Il y a là, au delà d'une plus ou moins bonne précision des dépenses concernant les transports collectifs, l'effet d'un usage plus intensif des modes individuels dès lors qu'on y a accès tandis qu'*a contrario* l'utilisation des transports collectifs, pour une part importante de la population, reste beaucoup plus fluctuante et demeure liée à la capacité de déboursier dans l'instant le prix du parcours.

Une seconde approche repose sur une régression linéaire de la dépense en fonction du nombre de déplacements en semaine, pour chaque mode (là encore, en tant que conducteur pour les modes individuels). Le coefficient de corrélation linéaire est le plus élevé pour les modes motorisés (0,56 pour la voiture, 0,57 pour les deux-roues à moteur), pour lesquels le coût du carburant, poste de dépense majeur, est directement lié au nombre de déplacements, et faible pour la bicyclette (0,23), pour laquelle les dépenses directes liées à un déplacement sont nulles. Il est également minime pour les transports collectifs (0,31), bien que le coût du déplacement soit immédiat. On retrouve là encore le signe d'un usage plus irrégulier des transports collectifs qui complique l'évaluation par l'individu de la dépense moyenne correspondante.

Ces comparaisons montrent une meilleure compatibilité des informations lorsqu'elles concernent les véhicules individuels que lorsqu'elles ont trait aux transports collectifs. En particulier, dans le cas de Niamey où le réseau de transports collectifs n'est pas très développé, l'usage de ceux-ci mesuré à travers les dépenses est probablement légèrement surévalué⁵⁴.

3.3.2. Choix d'un ensemble d'échelles d'équivalence

Afin d'évaluer dans un premier temps la sensibilité du poids des dépenses de transport au mode de classement des ménages, nous avons retenu plusieurs spécifications de l'échelle d'équivalence. Un premier ensemble s'exprime sous la forme $(A + \alpha K)^\beta$ où A est le nombre d'adultes (14 ans et plus) et K le nombre d'enfants, en prenant pour le poids relatif de l'enfant (α) les valeurs 0,25, 0,5, 0,75 et 1 et pour l'élasticité-taille (β) les valeurs 0, 0,5, 0,75 et 1⁵⁵. Le nombre d'unités de consommation est ainsi compris entre 1 (lorsque $\beta = 0$) et la taille du ménage (lorsque $\alpha = \beta = 1$), le revenu par unité de consommation variant dans le même temps entre le revenu total du ménage et le revenu *per capita*. Nous avons également conservé l'échelle d'Oxford « classique » (1 pour le premier adulte, 0,7 pour les autres, 0,5 pour les enfants de 13 ans et moins), utilisée dans les contextes européens jusqu'à une époque récente mais aussi dans des travaux sur des villes africaines (par exemple pour certaines exploitations des enquêtes UEMOA de 1996). Enfin, une dernière formulation est celle estimée par LACHAUD (2000) pour le Burkina Faso à partir de l'enquête consommation 1994-95 : $(0,6 * N_{0-4} + N_{5-14} + N_{15-99})^{0,53}$ avec N_{0-4} le nombre d'individus de 4 ans et moins, N_{5-14} le nombre d'individus entre 5 et 14 ans et N_{15-99} le nombre d'individus de 15 ans et plus.

Les classements des ménages produits par les différentes échelles présentent des taux de recouvrement faibles (Tableau 16). Toutefois, les quintiles extrêmes, et tout particulièrement le premier, s'avèrent plus stables que les quintiles médians. Cette fluctuabilité du positionnement relatif des ménages se traduit par des variations sensibles dans la caractérisation des différents quintiles, tant socio-économique qu'en matière de revenus et de dépenses.

Tableau 16 : Stabilité du classement des ménages en fonction de quinze échelles d'équivalence (Niamey)

Quintile	1	2	3	4	5
% de ménages stables dans le quintile	68	37	27	29	55
% stables dans le quintile/ensemble stables	32	17	12	13	26

Ainsi, lorsqu'ils sont classés selon le revenu total, les ménages les plus aisés sont les plus grands, la taille passant de 5,0 pour le premier quintile à 7,5 pour le dernier, ce qui résulte de la forte corrélation entre nombre d'actifs et taille du ménage (Figure 9). Inversement, si l'on considère un revenu *per capita*, les tailles moyennes s'échelonnent de 4,1 pour les ménages les plus aisés à 8,7 pour les plus pauvres. Les effets des deux paramètres α et β sont surtout notables pour les deux quintiles extrêmes et jouent plus faiblement sur les trois quintiles intermédiaires, la taille moyenne des ménages par quintile étant toutefois nettement plus sensible à la variation de l'élasticité-taille qu'à celle du poids relatif de l'enfant. La formulation « Burkina » proposée par LACHAUD conduit à des tailles moyennes relativement resserrées et se rapproche bien sûr des formulations pour lesquelles $\beta = 0,5$. La formulation

⁵⁴ Cette surévaluation pourrait être testée par comparaison de nos données avec des informations issues des opérateurs de transport collectif (fréquentation, recettes...). Malheureusement nous n'en disposons pas.

⁵⁵ Plus l'élasticité-taille est proche de 1, moins les économies d'échelle sont importantes.

« Oxford » entraîne au contraire des écarts notables, proche en cela des échelles pour lesquelles β est égal à 1 et α prend des valeurs intermédiaires. La taille du ménage et l'âge de son chef étant, au moins partiellement, liés, on retrouve des différences sensibles d'âge moyen du chef de ménage entre quintiles en fonction du choix de l'échelle d'équivalence (Figure 10). Alors qu'avec une élasticité-taille faible (0,5), les différences entre quintiles extrêmes sont de l'ordre de 5 ans, des amplitudes maximales de l'ordre de 10 ans sont observées lorsque l'élasticité-taille est égale à 1, la variation du poids de l'enfant ne jouant qu'à la marge.

Le revenu moyen par quintile augmente avec l'élasticité-taille et avec le poids relatif de l'enfant pour les quatre premiers quintiles mais diminue pour le cinquième, même si ces variations n'ont rien de régulier (Figure 11). Les évolutions sont similaires pour la dépense moyenne en transport, quoique plus erratiques, ce qui laisse présager une certaine variabilité du coefficient budgétaire au sein de chaque quintile (Figure 12). En tout état de cause, qu'il s'agisse du revenu moyen ou de la dépense de transport moyenne, les quintiles sont clairement hiérarchisés, quelle que soit l'échelle retenue.

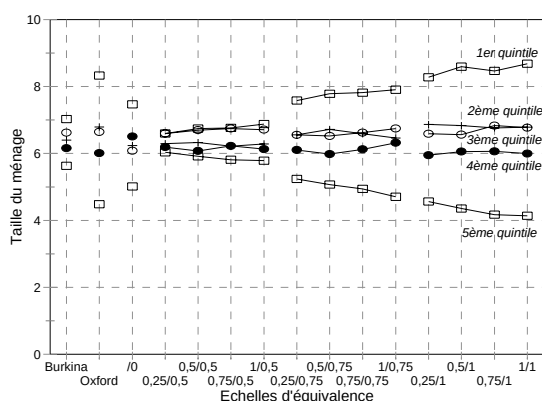


Figure 9 : Taille moyenne des ménages, selon le quintile et l'échelle d'équivalence (Niamey)

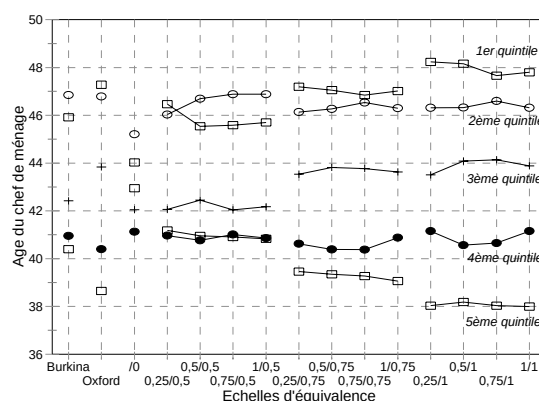


Figure 10 : Age moyen des chefs de ménage, selon le quintile et l'échelle d'équivalence (Niamey)

L'abscisse correspond aux différentes valeurs des paramètres α / β (poids relatif de l'enfant / élasticité-taille) intervenant dans la formulation de l'échelle d'équivalence. /0 amène à considérer le revenu total du ménage, 1/1 à prendre en compte le revenu per capita. Voir le corps du texte pour des définitions précises de « Burkina » et « Oxford ».

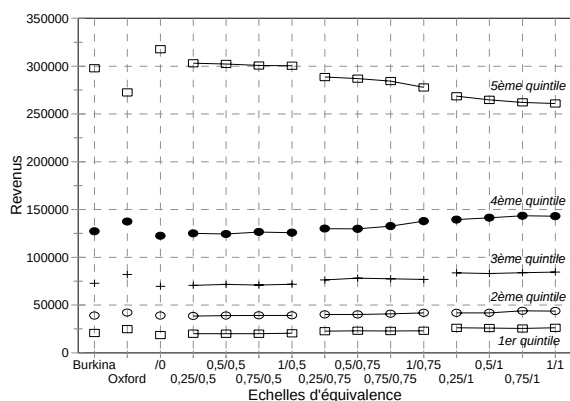


Figure 11 : Revenu moyen des ménages, selon le quintile et l'échelle d'équivalence (Niamey)

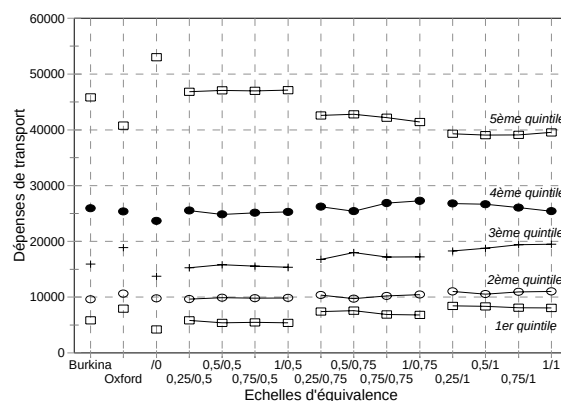


Figure 12 : Dépense moyenne de transport des ménages, selon le quintile et l'échelle d'équivalence (Niamey)

En revanche, la part des dépenses de transport se révèle très sensible au choix de l'échelle d'équivalence pour le premier quintile, alors qu'elle fluctue beaucoup moins pour les quatre autres (Figure 13). Les effets des paramètres α et β sont complexes et interdépendants, interdisant d'attribuer à la variation du poids relatif de l'enfant ou de l'élasticité-taille un effet univoque sur le poids des dépenses de transport pour un quintile donné. La hiérarchie entre quintiles qui se dégage de l'examen des parts de dépenses de transport est toutefois sans ambiguïté. Cette part est d'autant plus faible que le quintile est élevé. Seule l'échelle /0 (classement des ménages selon le revenu total) produit un ordonnancement différent, inversion des deux premiers quintiles et très forte proximité des deux suivants. Cette exception disparaît en observant le poids des modes individuels dans la dépense de transport (Figure 14). Lui aussi sensible à l'échelle d'équivalence retenue, il montre néanmoins une hiérarchie stable et marquée entre quintiles, bien que le choix d'une élasticité-taille élevée (donc d'économies d'échelle faibles) amène à un resserrement entre les deux premiers.

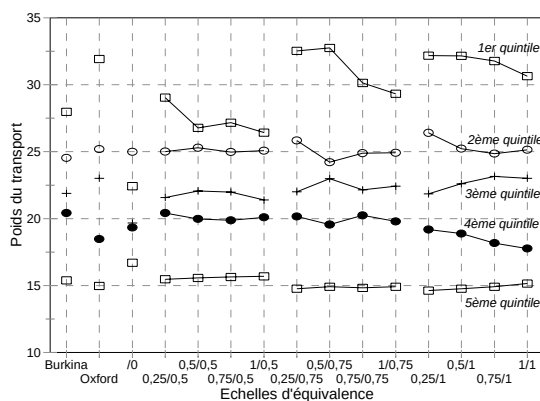


Figure 13 : Part moyenne des dépenses de transport, selon le quintile et l'échelle d'équivalence (Niamey)

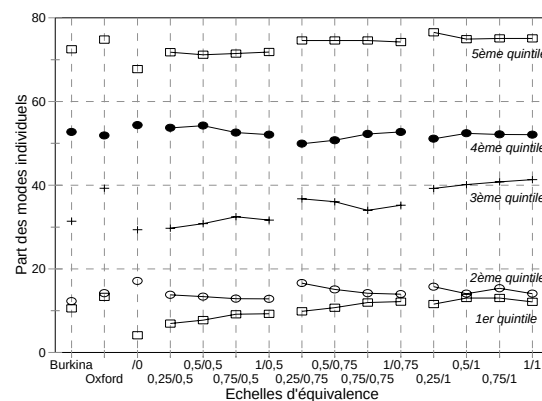


Figure 14 : Part moyenne des dépenses en modes individuels dans les dépenses de transport, selon le quintile et l'échelle d'équivalence (Niamey)

Cette étude de sensibilité montre donc une dépendance des résultats (caractérisation des quintiles, niveaux et structures de dépenses...) vis-à-vis du choix de l'échelle d'équivalence. Remarquons d'abord que les deux spécifications « Burkina » et « Oxford » se retrouvent systématiquement proches des échelles à élasticité taille de 0,5 et 1 respectivement, ce que leur forme laissait prévoir⁵⁶. Si l'on se focalise ensuite sur les seules échelles exprimées sous la forme $(A + \alpha K)^\beta$, on constate que des éléments centraux tels que le poids plus ou moins important du transport pour les deux premiers quintiles⁵⁷ sont sujets à des fluctuations sensibles d'une option à l'autre. Toutefois, les principaux ordres de grandeur se maintiennent, et, en structure, quelle que soit l'option retenue on constate que la part du transport diminue lorsque l'aisance des ménages s'accroît.

⁵⁶ Le pourcentage de ménages classés à l'identique avec les formulations « Burkina » et $(A + \alpha K)^{0,5}$ est systématiquement supérieur à 85 %, atteignant 95 % pour $\alpha = 0,75$ et 97 % pour $\alpha = 1$. Le pourcentage de ménages classés à l'identique avec les formulations « Oxford » et $(A + \alpha K)^{1,0}$ est systématiquement supérieur à 85 %, jusqu'à 94 % pour $\alpha = 0,50$ et 95 % pour $\alpha = 0,75$.

⁵⁷ L'exclusion de l'analyse des ménages présentant une part de dépenses supérieure à 60 % du revenu, soit 2 % de l'échantillon, entraînerait une chute notable de la part moyenne des dépenses de transport pour le premier quintile (de l'ordre de 5 %, avec l'échelle *per capita*) et de très légers tassements pour les autres. Les positions relatives des premier et deuxième quintiles seraient alors variables, les ménages les plus pauvres dépensant moins pour des élasticités-taille faibles, c'est-à-dire pour des économies d'échelle élevées.

Pour mieux analyser les différences liées au choix d'une échelle d'équivalence et disposer de bases de comparaison avec les études des cas de Dar es Salaam et Ouagadougou, nous nous concentrons maintenant sur quatre échelles, identiques pour les trois villes. Le choix de l'échelle 1/1, qui conduit à ordonner les observations en fonction du revenu *per capita*, surévalue à l'évidence le poids des enfants, dont les besoins de mobilité, notamment mécanisée, sont plus réduits que ceux des adultes. Mais il s'appuie sur une remarque de DEATON et ZAIDI (1999) qui notent que puisque aucune formulation ne s'est véritablement imposée, il semble raisonnable de conserver dans toute analyse au moins l'indicateur usuel *per capita*, qui permet plus aisément des comparaisons avec d'autres terrains. A l'autre extrême, nous conservons l'échelle /0 (classement des ménages selon leur revenu total), aisée à mettre en œuvre et qui présente des spécificités marquées, en termes d'âge moyen par quintile ou de poids moyen par quintile des dépenses de transport. Enfin, nous retenons deux formulations intermédiaires, 0,50/0,75 et 0,75/0,50, pour lesquelles le poids des dépenses de transport pour le premier quintile est bien distinct.

3.4. ELEMENTS D'EVALUATION DU COUT DE LA MOBILITE

L'usage de ces quatre échelles montre dans un premier temps une forte concentration des ménages équipés de véhicules individuels dans les quintiles aisés, le choix d'une échelle spécifique entraînant toutefois certaines fluctuations.

3.4.1. Équipement des ménages et coûts d'usage des modes individuels

Trois ménages niaméens sur cinq ne disposent d'aucun moyen de transport motorisé, la possession d'un véhicule dépendant étroitement de l'aisance du ménage (Figure 15). Quelle que soit l'échelle d'équivalence retenue, l'équipement en modes individuels motorisés apparaît très limité pour les 40 % de ménages les plus pauvres. Croissant avec le revenu, il est un peu plus fréquent dans le quintile médian mais ne devient majoritaire que dans les deux derniers quintiles de la population. Au delà de cette tendance générale, on observe que, par rapport à la situation *per capita*, une échelle d'équivalence accordant moins de poids aux enfants et intégrant des économies d'échelle se traduit par une plus forte concentration de l'équipement en modes individuels dans les quintiles élevés, les écarts inter-quintiles devenant maximaux lorsque les ménages sont classés en fonction du revenu total.

Les données disponibles pour Ouagadougou et Dar es Salaam ne permettent pas de suivre l'évolution des taux d'équipement entre quintiles. Par contre, il est possible d'estimer, pour chaque quintile et chaque échelle d'équivalence, le pourcentage des ménages ayant consacré une part de ses dépenses à des achats de carburant, ce qui permet d'approcher, sinon la possession de véhicules individuels motorisés, en tout cas leur usage (Figures 16 et 17). L'indicateur n'est donc pas sans biais, mais c'est la seule information disponible. On note pour Ouagadougou un comportement très similaire à celui relevé pour Niamey, croissance continue des achats de carburant lorsque l'aisance du ménage augmente et moins grande concentration des ménages concernés dans les quintiles supérieurs lorsque le poids de l'enfant ou l'élasticité-taille diminuent. La situation est un peu différente à Dar es Salaam qui se caractérise par un accès très limité aux voitures et aux deux-roues à moteur. Le taux de ménages ayant acheté du carburant est extrêmement faible pour les quatre premiers quintiles, ne dépassant les 10 % que pour les ménages les plus aisés. Cette rareté de l'équipement en véhicules individuels et sa concentration parmi les ménages les plus aisés doivent être mises en relation avec les coûts d'acquisition et d'usage de ces différents modes, ce que les données disponibles pour Niamey permettent de faire.

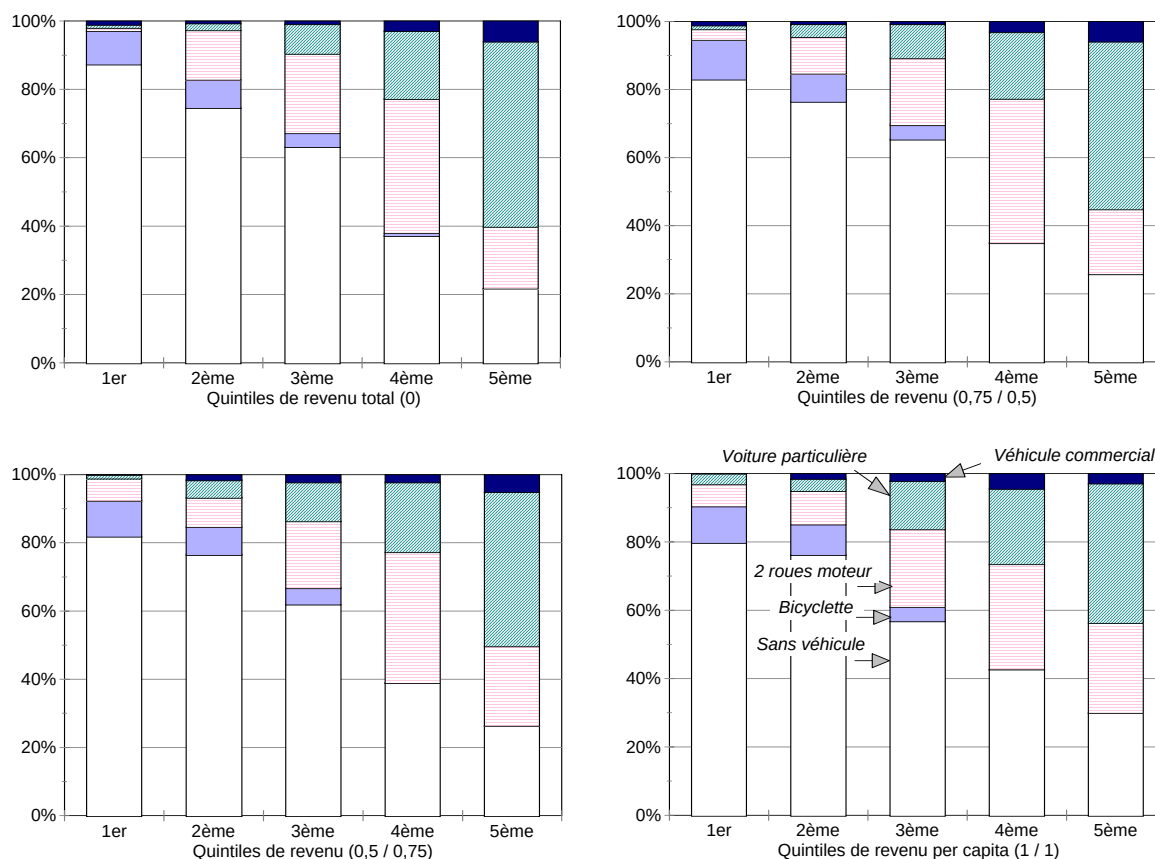


Figure 15 : Équipement des ménages niaméens en véhicules individuels, selon le quintile et l'échelle d'équivalence

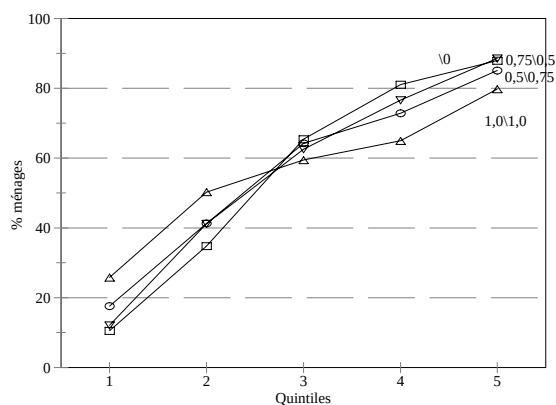


Figure 16 : Proportion de ménages déclarant des dépenses de carburant à Ouagadougou, selon le quintile et l'échelle d'équivalence

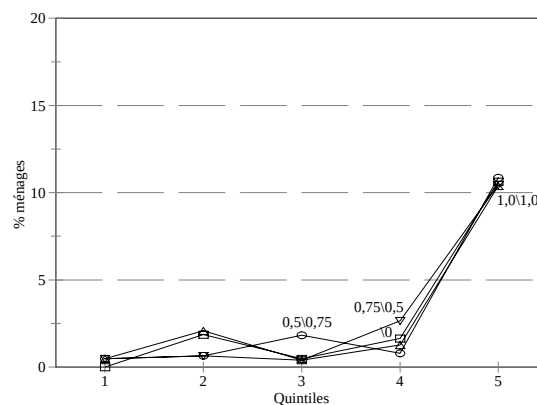


Figure 17 : Proportion de ménages déclarant des dépenses de carburant à Dar es Salaam, selon le quintile et l'échelle d'équivalence

Attention, l'échelle des ordonnées diffère entre les deux figures.

De tous les moyens de transport mécanisés, la bicyclette demeure de loin le mode le moins coûteux à l'usage (500 FCFA, soit 5 francs français à l'époque, consacrés à son entretien en moyenne mensuelle), même si l'on peut penser que son coût d'achat, de l'ordre de deux fois le revenu médian, constitue un obstacle financier pour une partie de la population. De plus, sa diffusion est également limitée par des freins psycho-sociologiques qui, en l'assimilant au

mode des pauvres, la cantonnent à des couches plutôt défavorisées et expliquent son absence parmi les catégories aisées (DIAZ OLVERA, PLAT, 1994).

En moyenne, l'usage d'une automobile revient mensuellement à plus de 45 000 FCFA, soit un montant égal ou supérieur à la moitié du revenu de 60 % des ménages. Avec 70 % de la dépense, le carburant en constitue le poste principal. Le coût global est sensible au nombre d'utilisateurs au sein du ménage. Il augmente de 17 % lorsque l'on passe d'un à deux conducteurs, cette dernière situation ne concernant toutefois qu'un véhicule sur cinq. Il est surtout très dépendant des ressources économiques du ménage. En moyenne et quelle que soit l'échelle d'équivalence considérée, une voiture coûte mensuellement de l'ordre de 53 000 FCFA à un propriétaire du dernier quintile, moins de 36 500 FCFA sinon⁵⁸.

La dépense moyenne mensuelle pour un deux-roues à moteur atteint 12 800 FCFA, dont les deux-tiers pour le carburant. Même si le deux-roues à moteur est nettement plus abordable que la voiture, il demeure d'un coût mensuel deux fois supérieur à celui déclaré pour les transports collectifs par les individus les ayant utilisés la veille (6 600 FCFA, soit l'équivalent de 21 allers et retours mensuels en taxi collectif ou de 33 allers et retours en bus, c'est-à-dire une utilisation pratiquement restreinte aux déplacements domicile-travail). Toutefois, du fait d'un usage élevé, ce coût mensuel correspond à un prix de revient par déplacement en deux-roues à moteur de l'ordre de 100 FCFA, équivalent à celui d'un trajet en bus et donc sensiblement moindre que celui imputable à l'usage des transports collectifs artisanaux.

L'équipement en véhicules individuels motorisés, coûteux à l'achat comme à l'usage, est réservé aux ménages les plus aisés qui lui consacrent une part importante de leur revenu. Comment varient alors les dépenses de transport entre les différents ménages citadins ?

3.4.2. Dépenses de transport urbain et niveaux de ressources

La part des dépenses de transport dans le revenu moyen s'élève à 18,4 % à Niamey, ce taux étant de 15,6 % à Ouagadougou et de 9,1 % à Dar es Salaam. De telles estimations sont cohérentes avec les fourchettes rencontrées dans la littérature pour des enquêtes comparables, mobilité pour Niamey, consommation pour les deux autres villes. La cohérence entre les données présentées ici et les enseignements tirés de la littérature se retrouve lorsque l'on mesure la part du transport par quintile.

A Niamey, entre le premier et le dernier quintile, définis à partir du revenu *per capita*, le coût de la mobilité quotidienne est multiplié par 5 alors que le revenu est multiplié par 10. Cela explique que les dépenses de transport grèvent lourdement les budgets des populations à faibles ressources (Figure 18) : 30 % du revenu des ménages du premier quintile, le quart des revenus de ceux du deuxième quintile, 15 % chez les plus aisés. Les parts de revenu consacré au transport fluctuent quelque peu lorsque l'on retient une échelle d'équivalence alternative, mais seul un classement en fonction du revenu total conduit à un resserrement marqué et à une inversion de l'ordre entre deux quintiles successifs (25 % pour le deuxième quintile, contre 22 % pour le premier et 17 % pour le dernier). A cette exception près, le poids relatif des dépenses de transport décroît continûment lorsque l'aisance des ménages augmente.

A l'inverse, à Dar es Salaam comme à Ouagadougou, la part des dépenses consacrées au transport s'accroît avec l'amélioration de la situation économique des ménages (Figure 19). Entre le premier et le dernier quintile, le montant des dépenses de transport augmente, mais

⁵⁸ La faiblesse des effectifs ne permet pas de fournir des estimations précises pour chacun des quatre quintiles inférieurs, mais la tendance que l'on observe est bien celle d'une croissance de la dépense moyenne lorsque l'on monte dans les quintiles.

dans une moindre mesure que l'ensemble des dépenses. Le choix de l'échelle d'équivalence, encore une fois, modifie quelque peu les estimations précises du coefficient budgétaire ou les tendances d'évolution, mais sans remettre en cause le sens de cette évolution. Il en est de même si l'on essaie de prendre en compte des données de consommation plus cohérentes avec celles disponibles sur Niamey et de se limiter aux seuls coûts entraînés par l'usage de modes de transport en milieu urbain.

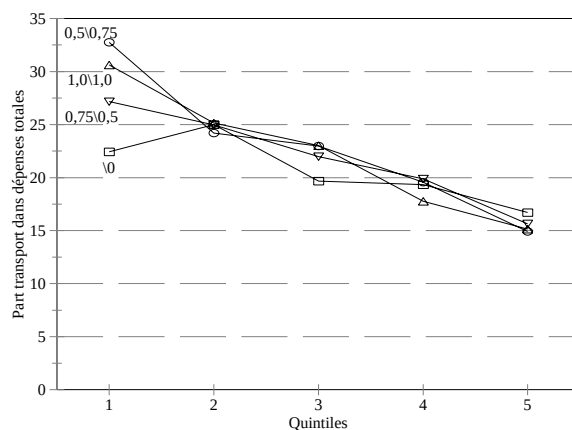


Figure 18 : Part des dépenses de transport selon le quintile à Niamey, pour quatre échelles d'équivalence

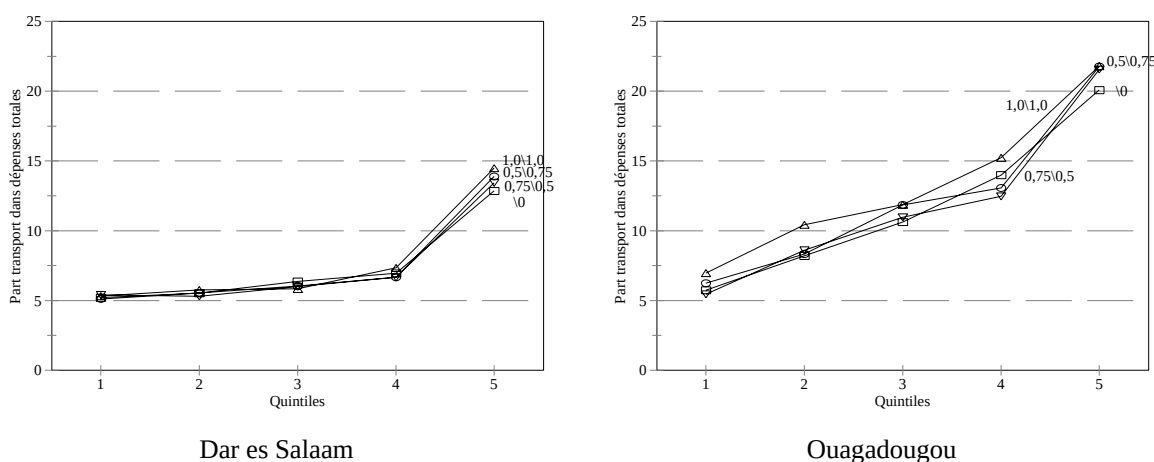


Figure 19 : Part des dépenses de transport selon le quintile à Dar es Salaam et Ouagadougou, pour quatre échelles d'équivalence

Il est en effet possible d'éliminer des estimations les dépenses d'achat des véhicules dans les deux villes ainsi que, pour Ouagadougou uniquement, le coût des déplacements non urbains. Bien évidemment, retirer l'un ou l'autre de ces deux postes de dépenses diminue le poids du transport dans les dépenses ! Mais, si cet effet est très variable suivant le poste, le quintile et la ville, en aucun cas il ne remet en cause les observations faites jusqu'ici sur l'ensemble des dépenses de transport (Tableau 16). De même le choix de l'une des trois autres échelles d'équivalence modifierait bien sûr les valeurs absolues des coefficients budgétaires, mais ne changerait en rien leurs positions relatives. On retrouve là, sans pouvoir l'expliquer véritablement, la différence majeure relevée dans la littérature entre enquêtes mobilité et enquêtes consommation : analysées séparément, les unes comme les autres fournissent des données cohérentes, mais leur mise en regard débouche sur une contradiction. Seule la comparaison pour une même ville et une même année permettrait peut-être d'avancer sur ce point.

Tableau 16 : Poids des dépenses de transport dans les dépenses de consommation par quintile, selon différentes définitions du poste Transport (échelle per capita)

<i>Ouagadougou</i>	1	2	3	4	5	Ensemble
Hors dépenses dépl. non urbains	5,3	9,2	9,8	13,6	18,7	13,5
Hors Achat véhicules	6,5	8,7	10,8	12,9	15,5	12,4
Hors Non urbain et Achat	4,8	7,6	8,7	11,3	12,4	10,2
Tous postes	7,0	10,4	11,9	15,2	21,8	15,7

<i>Dar es Salaam</i>	1	2	3	4	5	Ensemble
Hors Achat véhicules	5,3	5,7	5,8	7,3	11,6	8,1
Tous postes	5,3	5,8	5,8	7,3	14,5	9,1

3.4.3. Inégalités de consommation et modes de transport

Les valeurs moyennes du coefficient budgétaire cachent donc des disparités importantes entre ménages. Une première lecture de ces différences fait apparaître un antagonisme marqué entre Niamey et les deux autres villes (ou plus exactement entre méthodes de recueil de données). D'autres mesures de cette hétérogénéité mettent par contre en évidence des proximités entre les trois contextes urbains. La première s'appuie sur la quantification de la dispersion des dépenses lorsque les ménages sont classés selon la consommation de transport croissante.

A Niamey, 10 % des ménages concentrent plus de 40 % des sommes consacrées au transport, tandis que la moitié la moins dépensière n'en supporte que 13 % (Tableau 17). Ces écarts sont exacerbés lorsque l'on se focalise sur les transports individuels et tout particulièrement sur la voiture pour laquelle plus de 80 % de la dépense est le fait de 10 % des ménages. De tels ordres de grandeur se retrouvent pour Ouagadougou et Dar es Salaam, avec toutefois des nuances imputables aux spécificités en matière d'offre de transport, collectif et individuel⁵⁹. Les dépenses de transport collectif sont beaucoup plus concentrées dans la capitale burkinabè, où l'offre de bus est peu développée et ses utilisateurs peu nombreux. A l'inverse, les modes individuels étant peu présents à Dar es Salaam, ce sont les dépenses afférentes qui sont alors particulièrement concentrées sur quelques ménages seulement. De tels écarts s'expliquent bien sûr par l'hiatus entre les coûts élevés d'acquisition et d'usage des modes individuels et la faiblesse des revenus de la grande majorité des ménages.

La mise en perspective des revenus et des dépenses permet d'affiner la compréhension des inégalités de consommation de transport urbain à Niamey. La forte convexité de la courbe de Lorenz des revenus confirme tout d'abord leur répartition très déséquilibrée entre les foyers niaméens (Figure 20). La moitié la plus pauvre des ménages se partage au mieux 21 % des revenus (classement selon le revenu *per capita*), au pire 16 % (classement selon le revenu total), alors que parallèlement le cinquième le plus riche capte entre 45 % et 55 % des ressources totales. En gardant les mêmes classements des ménages, la courbe de concentration des dépenses totales de transport révèle une répartition moins inégale que la distribution des revenus. En revanche, les dépenses pour les modes individuels sont bien plus inégalement réparties que les revenus, du fait de la rareté de l'équipement en véhicules motorisés. Les 50 % de ménages niaméens les plus pauvres effectuent, selon l'échelle d'équivalence considérée, entre 14 % (classement selon le revenu *per capita*) et 7 % (classement selon le revenu total) de l'ensemble des dépenses en transport individuel, tandis que le quintile le plus aisé en concentre entre la moitié et les deux tiers.

⁵⁹ Afin d'améliorer la comparabilité des données, nous nous limitons dorénavant aux seules dépenses liées à l'usage des transports urbains, en éliminant donc pour Dar es Salaam les dépenses d'achat des véhicules et pour Ouagadougou ces dépenses d'achat ainsi que celles concernant les déplacements non urbains.

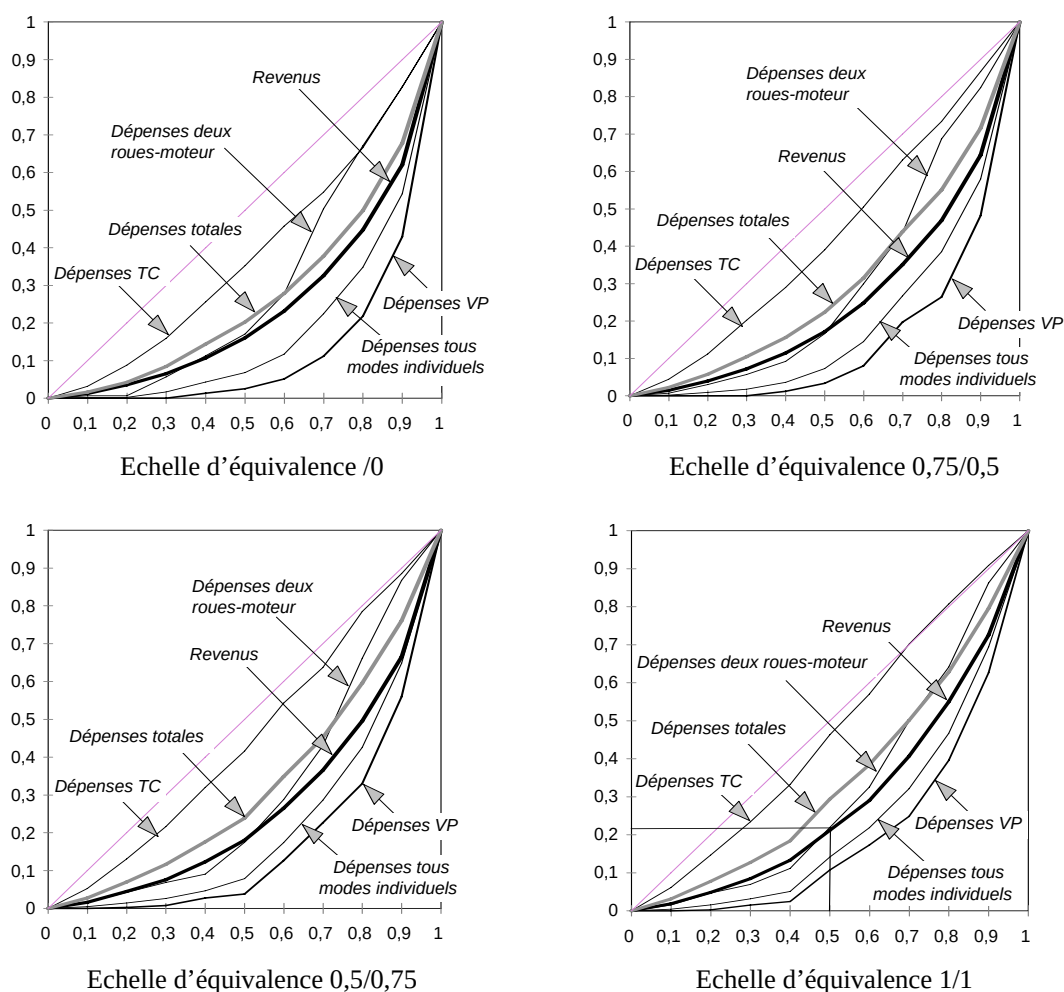
Tableau 17 : Poids des ménages les moins dépensiers pour différents types de dépenses de transport

<i>Niamey</i>	10 %	50 %	75 %	90 %
Dépense totale de transport	0,1	13,2	34,2	59,8
Dépense TC	0,0	12,3	38,2	65,3
Dépense pour les modes individuels	0,0	0,0	8,3	37,7
Dépense pour la voiture	0,0	0,0	0,0	18,2
Dépense pour les 2 roues à moteur	0,0	0,0	0,0	37,3

<i>Ouagadougou</i>	10 %	50 %	75 %	90 %
Dépense totale de transport	0,0	4,0	23,7	48,6
Dépense TC	0,0	0,0	0,0	9,3
Dépense pour les modes individuels	0,0	2,7	21,7	47,1

<i>Dar es Salaam</i>	10 %	50 %	75 %	90 %
Dépense totale de transport	0,0	8,0	23,6	41,9
Dépense TC	0,0	10,6	32,4	57,0
Dépense pour les modes individuels	0,0	0,0	0,0	0,0

Lecture : Pour chaque rubrique, les ménages sont classés selon leur dépense pour cette seule rubrique. Ainsi, à Niamey, les 75 % de ménages qui dépensent le moins en modes individuels se partagent 8,3 % des dépenses consacrées à ces modes, tandis que les 75 % de ménages qui dépensent le moins pour la voiture ne dépensent rien pour ce mode.



Lecture des graphiques : selon le graphique « Echelle d'équivalence (1/1) », les 50 % de ménages les plus pauvres comptent pour 22 % de l'ensemble des dépenses en deux-roues à moteur.

Figure 20 : Courbe de Lorenz des revenus et part cumulée des dépenses de transport des ménages à Niamey, pour différentes échelles d'équivalence

Ces inégalités se traduisent à Niamey par des coefficients de concentration élevés pour les modes individuels et tout particulièrement pour la voiture, faibles voire très faibles pour les transports collectifs (Tableau 18). En effet, les transports collectifs engendrent des dépenses réparties plus égalitairement au sein de la population, comme le montre la forte proximité de la courbe correspondante avec la droite d'équirépartition, tout particulièrement lorsque les ménages sont ordonnés selon les revenus *per capita*. Le choix de l'échelle d'équivalence joue sensiblement sur la position des courbes et sur les valeurs des coefficients de concentration. De façon générale, plus l'élasticité-taille est importante, donc plus les économies d'échelle sont limitées, plus la concentration des dépenses est faible. Mais ce choix ne remet pas en cause les positions relatives des différentes rubriques de dépenses. Il en est de même dans les deux autres villes étudiées, les transports collectifs correspondant systématiquement à des consommations moins inégalitaires que les modes individuels et le choix d'une échelle d'équivalence entraînant un effet similaire sur les différents coefficients. Au delà de ces similitudes, on remarquera que les dépenses en modes individuels sont moins concentrées à Ouagadougou qu'à Niamey, ce qui doit très certainement être imputé à la plus grande diffusion des deux-roues à moteur dans la capitale burkinabè. Enfin, Niamey présente parmi les trois villes, le plus faible degré de concentration des dépenses totales de transport. Il y a peut-être là un effet de méthode (types d'enquête différents), mais il faut aussi remarquer que la capitale nigérienne est, des trois villes, la seule dans laquelle coexistent transports collectifs et modes individuels. Cette relative diversité de l'offre est peut-être favorable à une distribution des dépenses de transport moins inégalitaire.

Tableau 18 : Coefficients de concentration des dépenses de transport, pour différentes échelles d'équivalence

<i>Niamey</i>	0	0,75/0,50	0,50/0,75	1/1
Dépense totale de transport	0,44	0,39	0,35	0,30
Dépense TC	0,23	0,15	0,10	0,06
Dépense modes individuels	0,64	0,61	0,57	0,52
Voiture	0,75	0,70	0,65	0,58
2 roues à moteur	0,37	0,38	0,37	0,35

<i>Ouagadougou</i>	0	0,75/0,50	0,50/0,75	1/1
Dépense totale de transport	0,58	0,56	0,52	0,43
Dépense TC	0,35	0,41	0,41	0,38
Dépense modes individuels	0,59	0,57	0,53	0,44

<i>Dar es Salaam</i>	0	0,75/0,50	0,50/0,75	1/1
Dépense totale de transport	0,57	0,56	0,53	0,48
Dépense TC	0,41	0,40	0,37	0,32
Dépense modes individuels	0,93	0,93	0,90	0,86

Ces observations traduisent bien le caractère élitiste des modes individuels. En revanche, on se gardera de conclure, au vu de la faible concentration des dépenses en transports collectifs parmi l'ensemble des ménages, à une large diffusion de leur usage. En effet, à Niamey, la dépense moyenne en transport collectif par individu de plus de 13 ans double entre les deux quintiles extrêmes, quelle que soit l'échelle d'équivalence choisie⁶⁰ (Figure 21). Certes, cette augmentation est sans commune mesure avec celle que l'on observe pour les transports individuels. Mais si l'aisance économique s'exprime d'abord par des possibilités accrues d'accès aux modes individuels pour certain(s) actif(s), elle permet aussi de plus grandes

⁶⁰ La légère surestimation des dépenses en transport collectif, très probable dans les données dont nous disposons pour Niamey, ne remet pas en cause cette observation : elle pourrait nuancer l'écart relatif entre quintiles extrêmes, elle ne saurait inverser le sens de la variation.

facilités d'usage des transports collectifs par les autres membres du foyer, actifs mais aussi inactifs, ce qui explique que les ménages du dernier quintile leur consacrent encore entre le quart et le tiers de leurs dépenses de transport. Réciproquement, le recours aux transports collectifs dans les ménages les plus pauvres apparaît limité par leur coût.

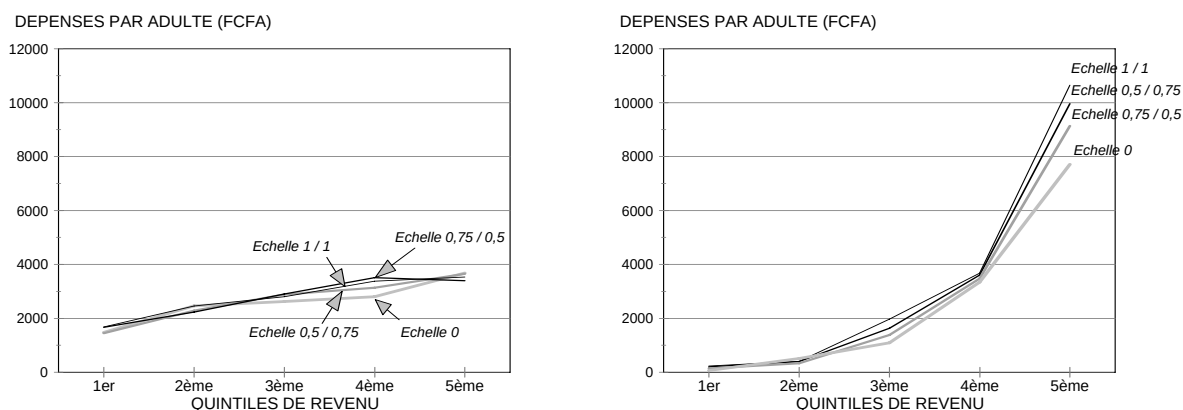
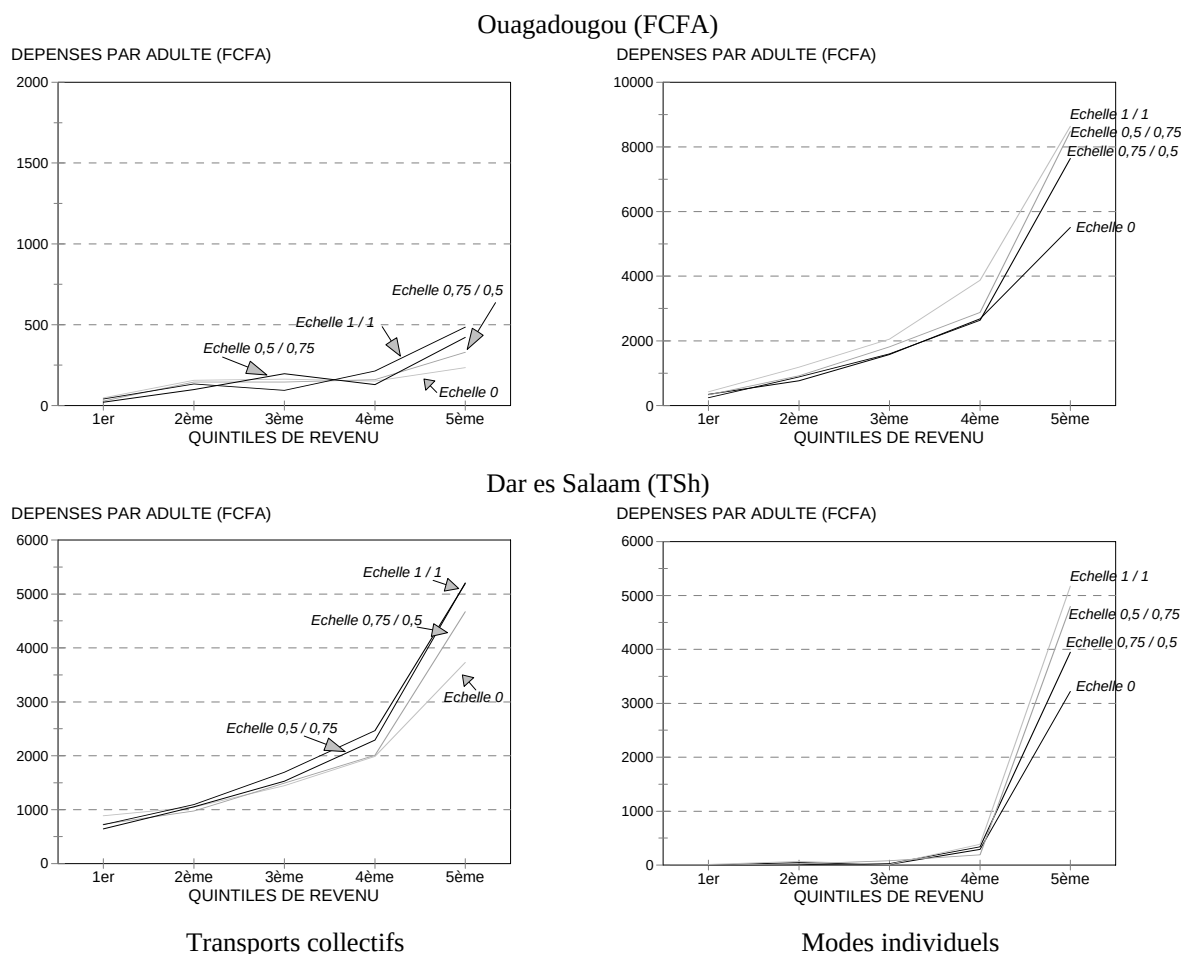


Figure 21 : Dépenses moyennes en modes individuels et en transports collectifs par individu de 14 ans et plus, selon le quintile de revenu du ménage, pour différentes échelles d'équivalence à Niamey

Ces observations concernant Niamey gardent toute leur pertinence pour les deux autres villes, même si chacune présente, ici encore, des spécificités (Figure 22). La faiblesse de l'équipement individuel à Dar es Salaam implique que les dépenses afférentes soient particulièrement limitées, sauf dans le dernier quintile, et la consommation de transports motorisés se reporte donc quasi uniquement sur les transports collectifs, la dépense moyenne étant alors multipliée par un facteur de l'ordre de 5 entre les deux quintiles extrêmes. A Ouagadougou, par contre, c'est le transport collectif qui est marginal, mais néanmoins, les dépenses correspondantes varient sensiblement entre premier et cinquième quintile.

Le caractère onéreux des transports collectifs pour les plus pauvres peut être retrouvé en calculant le coût de leur usage régulier puis en le rapportant à quelques indicateurs de la distribution des revenus. A Niamey, le coût mensuel de vingt allers et retours au tarif de 150 FCFA (soit un usage quotidien et sans correspondance des taxis collectifs par une personne) dépasse le sixième du salaire médian des actifs et atteint pratiquement le douzième du revenu médian des ménages. A Dar es Salaam, pour les trois premiers quintiles, les revenus, déjà extrêmement bas, sont consacrés à l'alimentation et au logement à hauteur de 80 %. Pour les 40 % de ménages les plus pauvres, une fois décomptées les dépenses pour l'alimentation et le logement, il ne reste alors pour un ménage moyen de quatre personnes, que 450 Tsh par jour ouvrable pour couvrir l'ensemble des autres besoins (santé, éducation, transport, autres achats...). Pour les 20 % les plus pauvres, il ne reste même que 250 Tsh. Compte tenu du simple prix d'un aller et retour en *daladala* (140 Tsh à l'époque de l'enquête), on imagine alors aisément que l'utilisation des transports collectifs soit réservée aux déplacements indispensables de manière à comprimer, autant que faire ce peut, ce poste de dépenses⁶¹.

⁶¹ Ces estimations sont à rapprocher de la remarque suivante de DUBRESSON (1996 : 389) sur les effets plus ou moins marqués selon les pays des processus d'informalisation et de paupérisation : « Si la majorité des citoyens ivoiriens, burkinabè ou béninois n'est toutefois pas, que l'on sache, en situation de détresse alimentaire, approvisionner les cuisines et nourrir les résidents posent, en revanche, un problème difficile à résoudre pour les familles urbaines pauvres de Tanzanie où le salaire minimum mensuel, en 1990, couvrirait à peine l'achat du maïs nécessaire à l'alimentation d'un groupe résidentiel de 5 personnes (...). ».



Pour Dar es Salaam, les deux graphiques ont la même échelle en ordonnée ; ce n'est pas le cas pour Ouagadougou du fait des très faibles dépenses en « Transports collectifs ».

Figure 22 : Dépenses moyennes en modes individuels et en transports collectifs par individu de 14 ans et plus, selon le quintile de revenu du ménage, pour différentes échelles d'équivalence à Dar es Salaam et Ouagadougou

3.5. UN COUT DE LA MOBILITE DISSUASIF POUR LES PAUVRES

Les analyses précédentes permettent de tirer quelques enseignements concernant le poids du transport dans le budget des ménages. La revue bibliographique a montré les lacunes des données disponibles, tant pour expliquer des écarts notables entre villes que pour assurer un suivi temporel rigoureux. Au delà des spécificités propres à chaque contexte, elles désignent aussi des divergences méthodologiques dans la production et l'analyse des données. L'approche en termes de consommation permet un cadrage plus global des dépenses et rend mieux compte d'arbitrages entre le transport et les autres dépenses, la contre-partie étant une probable sous-estimation des dépenses de transport. *A contrario*, les informations fournies par des enquêtes mobilité débouchent sur des surestimations des dépenses de transport du fait de l'absence de garde-fou monétaires. Mais elles présentent l'avantage majeur de pouvoir être référées à l'équipement des ménages en véhicules individuels et à la mobilité quotidienne.

Diverses améliorations pourraient être recherchées afin d'obtenir une plus grande fiabilité des informations recueillies. Dans les enquêtes mobilité, le type de dépense et sa fréquence mériteraient ainsi d'être plus détaillés, en précisant par exemple la nature de l'opération d'entretien-réparation ou le mode de transport collectif. Les dépenses réellement engagées pour chaque déplacement de la veille en transport collectif pourraient être systématiquement demandées, afin d'affiner les croisements entre pratiques de mobilité et dépenses. Les

stratégies d'achat des véhicules (date, prix, achat neuf ou occasion...) devraient également être recueillies, même si leur utilisation pertinente implique probablement de disposer également de données globales sur les durées et les conditions de vie de ces équipements (ce qui peut s'avérer rapidement complexe). De même, dans les enquêtes consommation, il paraît indispensable de recueillir et de saisir informatiquement les données concernant l'équipement des ménages en véhicules individuels. De tels compléments amélioreraient sans doute sensiblement la qualité des mesures, sans trop alourdir le coût des enquêtes.

Il reste aussi à savoir, indépendamment du montant de la dépense, qui la paie réellement. Bien sûr, dans un bus, c'est le voyageur qui mettra la main à la poche pour s'acquitter du prix du trajet. Bien sûr aussi, à la station-service, c'est l'utilisateur de la voiture ou de la mobylette qui devra déboursier le coût du carburant. Mais cet argent qui change de mains dans le temps du déplacement, n'a-t-il pas, quelques minutes auparavant, déjà changé de mains dans l'anticipation de ce même déplacement ? La pratique des transferts monétaires pour payer les déplacements semble bien attestée, même si son ampleur reste à mesurer. Ainsi, à Dakar, nombreux seraient les individus bénéficiant de tels mouvements d'argent, soit ponctuellement, par exemple à l'occasion de visites (*« Si une personne rendait visite à une autre, à Dakar, cette dernière lui offrait l'argent pour le billet de retour, quelle que soit la distance. »* LECARME-FRASSY, 2000 : 37, note 14), soit dans la durée pour prendre en charge, par exemple, les déplacements domicile-école d'un neveu durant une année scolaire (GODARD (dir.), 1996). De même, pour Douala, SERAPHIN (2000, 102) relève qu'*« il est de coutume lorsqu'un cadet rend visite à son « grand » que ce dernier lui donne « l'argent du taxi », somme au moins équivalente à l'aller-retour entre les domiciles du visiteur et de l'hôte. »*. Un tel phénomène complique à l'évidence la détermination du poids du transport et peut se traduire pour les individus, mais aussi pour les ménages, par des coefficients budgétaires très élevés (voir à nouveau les cas individuels cités dans GODARD (dir.), 1996).

En dépit des imperfections des données, et notamment d'une tendance à la surestimation des dépenses en transports collectifs, l'exemple de Niamey a montré le poids notable des dépenses de transport qui, en moyenne, dépassent 18 % du revenu des ménages. Ce poids est apparu moins élevé à Ouagadougou et, surtout, à Dar es Salaam, et des inégalités structurelles similaires à celles relevées pour Niamey ont également pu être mises en évidence, les résultats se révélant largement robustes au choix de l'échelle d'équivalence. Il reste néanmoins une différence majeure entre les analyses concernant Niamey et celles portant sur les deux autres villes : l'exploitation de données d'enquêtes mobilité révèle une diminution de la part des dépenses de transport lorsque les ressources des ménages s'accroissent, le recours à des données d'enquête consommation montre la tendance inverse. Cette contradiction était déjà apparue tout aussi fortement à l'occasion de la revue de la littérature. Il conviendrait pour avancer sur cette question de pouvoir comparer les deux types d'enquête sur une même ville et pour une même année, de la production des données à l'analyse des résultats, ce qui n'a pu être fait jusqu'à maintenant.

Au delà de cette divergence, les inégalités reposent d'abord sur les coûts d'usage élevés des modes individuels motorisés, et ce quelle que soit la ville. Mais l'accès à l'emploi et aux ressources monétaires est une contrainte majeure qui impose aux ménages non motorisés, soit la plus grande partie de la population, une dépendance vis-à-vis des transports en commun pour les déplacements les plus longs. Les ménages à faibles ressources sont alors contraints soit de supporter une pression forte sur leurs budgets, soit de réduire leurs déplacements dès lors que leur longueur devient trop importante. Les pauvres se retrouvent ainsi doublement restreints dans leur mobilité, du fait bien sûr de leur absence d'accès régulier aux transports individuels mais aussi à cause du prix élevé des transports collectifs.

CHAPITRE 4

USAGES ET IMAGES DES MODES INDIVIDUELS

Le Chapitre précédent a montré le poids notable du transport urbain dans les budgets des ménages. Pour essayer de limiter ce fardeau, nombreux sont les comportements pragmatiques mis en œuvre quotidiennement : usage d'un mode motorisé les jours suivant immédiatement la paie et marche à pied le reste de la quinzaine ou du mois, départ au travail en transports collectifs afin de ne pas arriver en retard mais retour pédestre pour économiser, voire déménagement pour se rapprocher du lieu de travail (BONNASSIEUX, 1983 ; HOWE, 2000 ; RODRIGUEZ-TORRES, 1998⁶²)... Le recours contraint et forcé à la marche est ainsi souvent l'ultime recours du citoyen désargenté.

Les distances parcourues à pied peuvent être considérables pour certaines catégories de la population, notamment lorsqu'il s'agit d'effectuer des déplacements pour l'école ou le travail, ce qui implique que les hommes y sont surreprésentés. Près de 20 % des déplacements piétonniers effectués à pied à Bamako et Ouagadougou, près de 15 % à Niamey durent ainsi plus d'une demi-heure. Néanmoins, dans ces villes qui restent encore de taille relativement réduite, de tels comportements ne sont jamais dominants : le matin, seul un déplacement lié au travail ou aux études sur neuf à Bamako et Niamey, seul un sur onze à Ouagadougou est effectué à pied et dure plus d'une demi-heure.

Pourtant, la marche est un exercice souvent difficile, même sur de courts trajets. Le manque d'infrastructure est la première préoccupation des citoyens, notamment en périphérie. Il implique un rallongement des distances, à moins que les marcheurs ne se faufilent entre les masures des quartiers spontanés, comme à Douala (BOUPDA, 1994) ou réutilisent d'anciens chemins ruraux, jamais totalement disparus, comme les *panya routes* de Kampala (CALAS, 1998), voire qu'ils créent leurs propres cheminements piétonniers, comme à Lomé en gagnant sur la lagune (GERVAIS-LAMBONY, 1994) ou à Abidjan en aménageant des franchissements de rivières ou de ravins (HAERINGER, 1983).

Mais les carences en infrastructure se traduisent aussi par des difficultés de cheminement. Ainsi, FALL (1986) signale les diverses embûches rencontrées par les habitants des villages Lébou rattrapés par le développement de Dakar lorsqu'il leur faut atteindre le goudron pour prendre un transport collectif, ce parcours terminal étant ardu tant lorsqu'il convient de traverser des zones sablonneuses en saison sèche que lorsqu'il faut franchir, en saison des pluies, les zones argileuses ou calcaires. NAVARRO (1987), observant le quartier dakarois de Genaw-rails, évoque également la pénibilité de la traversée d'aires sablonneuses pour rejoindre le goudron et les transports collectifs, mais ajoute qu'elle est accrue dès lors que le marcheur transporte des charges importantes, ce qui pénalise tout particulièrement les femmes assurant les corvées d'eau.

⁶² RODRIGUEZ-TORRES (1998 : 219) cite ainsi le cas de Mr. J. P., résident de Nairobi, qui répare des voitures dans un garage situé à deux heures de marche de son domicile et qui le soir « *doit bien réfléchir, avant de rentrer à la maison, pour voir s'il peut se] permettre de prendre le matatu et presque toujours [il] rentre aussi à pied* ». A l'inverse, une journée fructueuse peut être l'occasion d'emprunter le soir un mode plus dispendieux mais plus valorisé comme dans cette citation d'une commerçante dakaroise : « *Je préférerais prendre le car rapide à 25 F., mais quand j'avais des bénéfices, que la recette était bonne, je prenais un taxi* » (SARR, 1998 : 130).

Dans les zones centrales, les infrastructures sont plus développées mais les piétons doivent en éviter les encombrements (de personnes, de marchandises, voire de déchets...) et se garder des dégradations des chaussées mal entretenues, en l'absence fréquente de trottoirs. Enfin, l'insécurité est une préoccupation partagée par nombre de citadins et, surtout, de citadines, qui hésitent à s'aventurer la nuit dans des rues sans éclairage (GODARD et alii, 1996 ; HOWE, 2000), ce qui touche là encore plus particulièrement les résidents des zones périphériques.

La marche est donc potentiellement source d'une « *économie substantielle* » (GERVAIS-LAMBONY, 1994 : 242), mais au prix d'une qualité de service souvent médiocre, ce qui en fait un moyen de transport plus subi que désiré. Les transports collectifs, dont l'usage régulier se révèle onéreux pour une grande partie de la population, pâtissent également d'une qualité de service déficiente, du fait des longues attentes, de l'insécurité ou de la surcharge des véhicules (WORLD BANK, 1994b). L'accès à un mode individuel serait-il alors le rêve de tout citadin ? Indépendamment des considérations de coût abordées dans le Chapitre précédent, ce rêve semble d'autant plus inaccessible que les parcs de véhicule, tout comme la disponibilité individuelle, sont extrêmement limités (4.1.). L'examen des usages de la bicyclette (4.2.), de la voiture (4.3.) et du deux-roues à moteur (4.4.) permet ensuite de préciser, voire de nuancer, ce constat de relative confiscation. Mais ces trois modes individuels ne bénéficient pas de la même image dans la population qui rejette très largement la bicyclette au profit de l'automobile (4.5.). L'analyse des modes de transport ne peut ainsi se limiter à leurs seules caractéristiques techniques et doit prendre en compte également leur rôle social (4.6.).

4.1. TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES REDUIT ET DISPONIBILITE INDIVIDUELLE LIMITEE

Nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises le nombre limité de ménages citadins équipés de modes de transport individuels. Quelle que soit l'échelle d'observation, le continent africain paraît à l'écart du mouvement général de motorisation. Divers indicateurs permettent de prendre la mesure de cette exception, pour la fin des années 90. L'ensemble de l'Afrique, qui abrite un être humain sur 8, dispose de moins de 2 % du parc mondial de voitures particulières, dont 40 % pour la seule Afrique du Sud, et rares sont les pays dont le parc dépasse 100 000 unités. Selon les chiffres du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA, 2001), on n'en dénombrait guère que 8, fin 2000, au sud du Sahara⁶³ (Angola, Kenya, Nigéria, Sénégal, Soudan, Zaïre, Zambie et Zimbabwe).

Dans les capitales ou les grandes villes, les taux d'équipement en automobile, pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture, demeurent à des niveaux faibles que ne compensent pas l'équipement en deux-roues à moteur ou en bicyclette lui-même limité (Tableau 19). L'ouverture des frontières aux importations de véhicules d'occasion, de plus en plus répandue dans la décennie 90, ne paraît pas en mesure d'inverser cette tendance à court terme, même si l'explosion des importations peut être localement spectaculaire. Ainsi, le nombre de voitures d'occasion importées à Lomé est passé de 8 000 en 1990 à près de 150 000 en 1997 (ADJOVI, 1998), mais la plupart sont immédiatement réexportées vers des pays proches et l'équipement des ménages reste embryonnaire. Conséquence de la taille importante des unités domestiques, les taux de motorisation, nombre de voitures pour 1 000 habitants, n'atteignent que des valeurs très limitées, de l'ordre de 20 à 30 à Bamako, Conakry, Dar es Salam, Nairobi ou Niamey, de 40 à Dakar (KANE, 1999), voire de 60 à Lomé (AKAKPO, 1998) ou 69 à Harare (CSO, 1998).

⁶³ Ces estimations paraissent un peu faibles, si on les compare avec les données disponibles pour diverses villes (voir infra). Toutefois, même leur doublement ne changerait pas le constat de rareté relative des automobiles en Afrique subsaharienne.

La prise en compte de villes plus petites conduirait encore à une chute de ces taux, les capitales étant mieux dotées en véhicules motorisés que les villes secondaires et, *a fortiori*, que les campagnes (BARRETT, 1988). Ainsi, en 98/99, le taux d'équipement automobile est de 9 % pour Accra, mais de 5 % pour l'ensemble du milieu urbain ghanéen (GHANA STATISTICAL SERVICE, 2000). De même, le taux de motorisation passe de 32 pour Nairobi à 15 pour Mombasa, mais n'atteint pas 3 lorsqu'on le calcule pour la totalité des villes kenyanes (CBS, HRSSD, 2000b). Inversement, la possession de vélo s'accroît lorsque la taille de la ville se réduit : 7 % pour Accra contre 12 % en taux d'équipement moyen pour le Ghana urbain, 21 bicyclettes pour 1 000 habitants à Nairobi contre 42 pour 1 000 citoyens kenyans (ce qui reste de toute manière très faible).

Tableau 19 : Taux d'équipement en modes individuels, pour différentes villes et différentes années

	Année	Vélo	2-roues mot.	Voiture	Source
Accra	87/88	5	1	11	GLEWWE, TWUM-BAAH, 1991
	91/92	2		6	GHANA STATISTICAL SERVICE, 2000
	98/99	7		9	GHANA STATISTICAL SERVICE, 2000
Bamako	93	20	53	22	
Conakry	90/91		6*	14	DEL NINNO, 1993
Dar es Salaam	91/92	20	6	15	BUREAU OF STATISTICS, 1992
Douala	83/84		26	8	LYNCH, 1991
Libreville+Port-Gentil	93/94			13	BANQUE MONDIALE, 1996a
Mombasa	97	19	0	5	CBS, HRSSD, 2000b
Nairobi	97	8	0	12	CBS, HRSSD, 2000b
Niamey	Vers 75	5	4	15	SIDIKOU, 1980
	86/87			27**	DIR. STAT. ET INFORM., 1988
	92	11	17	12	KOURGUENI et alii, 1993
	91/93	8	17	14	JAMBES, 1994
	92/93	10	18	20	RNMU, 1997
	96	6	22	17	
	98	16	26	23	DSCN, 1998
	00	13	18	12	REP. DU NIGER, UNICEF, 2000
Ouagadougou	92	55	85	17	
Yaoundé	83/84		6	13	LYNCH, 1991

* Bicyclette et deux-roues à moteur confondus ; ** Véhicules à moteur.

Au sein même des villes, rares sont les ménages possédant un véhicule du fait de coûts d'acquisition et d'usage exorbitants en regard des revenus locaux, et la possession d'un mode individuel est très liée au statut économique du ménage (Chapitre 3). A Niamey, en 1996, absente chez les ménages des deux premiers quintiles, les plus pauvres, la voiture est possédée par plus de deux ménages sur cinq dans le dernier quintile. A Conakry, en 1990/1991, le taux d'équipement passe de 3,5 % pour les ménages du premier quintile à 33 % pour ceux du dernier (DEL NINNO, 1993). La bicyclette présente le mouvement inverse en étant plus fréquente chez les ménages du premier quintile, mais à des taux qui laissent de côté des pans importants de la population⁶⁴. Remarquons d'autre part que possession d'un véhicule par le ménage ne signifie nullement accès indifférencié des membres du ménage à ce véhicule. Bien au contraire, en situation de pénurie, les arbitrages réalisés à propos d'un bien rare, le véhicule individuel, manifestent en effet une hiérarchie rigide et l'affectation des

⁶⁴ Selon la Banque Mondiale, entre 1978 et 1992, la bicyclette aurait pratiquement disparu des rues des villes zambiennes du fait de l'augmentation de son prix d'achat relativement aux revenus de la population (WORLD BANK, 1994b).

véhicules s'effectue selon des règles très strictes qui reposent de fait sur un calcul économique implicite mais strict (Chapitre 2). Si la possession et la disponibilité individuelle d'un mode de transport sont donc toutes deux marquées par la rareté, qu'en est-il des usages de ces mêmes modes ?

4.2. VARIABILITE DES USAGES...

La confrontation d'une typologie socio-économique des individus avec l'usage des différents modes de transport individuels dessinait une hiérarchisation des modes individuels mécanisés, du vélo au deux-roues à moteur et de celui-ci à la voiture (Chapitre 2⁶⁵). Peut-on la retrouver en caractérisant plus finement les diverses pratiques modales ?

4.2.1. La bicyclette, peu coûteuse et pourtant délaissée

Un choix modal réduit, qui ne peut s'accroître à court terme, et, simultanément, une désaffection sensible pour la bicyclette, le plus économique des modes individuels, n'y aurait-il pas là une contradiction dommageable pour les citadins africains (POCHET, CUSSET, 1999) ? L'analyse des situations asiatiques peut certes apporter des éléments de réponse (REPLOGLE, 1991), mais elle ne saurait fournir qu'une vue partielle des difficultés liées à l'usage du vélo dans les villes d'Afrique, tant les contextes géographique, économique, historique et culturel diffèrent entre les deux continents (HILLING, 1996).

Par contre, la réputation du Burkina Faso en matière d'usage du vélo a depuis longtemps dépassé les frontières du pays. Pour expliquer l'investissement en deux-roues de certains habitants de l'habitat précaire abidjanais, il suffit ainsi à YAPI-DIAHOU (2000 : 211) de préciser leur nationalité : « *Le choix du vélo ou de la mobylette repose sur la conjugaison de deux facteurs : d'une part le faible niveau de revenu des habitants, et de l'autre l'origine sahélienne des utilisateurs de deux-roues qui sont à plus de 90 % des ressortissants burkinabè* » ! Près de 30 ans après, il ne fait d'ailleurs que paraphraser DIAMBRA-HAUHOUOT (1973, cité dans BAMAS, 1995 : 38), qui après avoir constaté que les deux-tiers des cyclistes fréquentant les rues d'Abidjan sont Voltaïques, affirme que « *le cycle est l'instrument traditionnel de travail du Voltaïque psychologiquement préparé à s'en servir* »⁶⁶. L'examen du cas ouagalais, dans lequel l'usage de la bicyclette perdure, est alors à même de nous permettre de repérer les atouts et les freins au développement de ce mode.

Avant d'envisager les différents usages du vélo, il convient de relever un certain nombre d'éléments favorables dans l'environnement urbain ouagalais. Le premier facteur, le plus évident en tout cas, tient à l'absence de relief qui réduit les efforts physiques à fournir. Cet élément est d'autant plus favorable que l'étalement de la ville et la mauvaise qualité de l'infrastructure viaire tout comme des conditions climatiques parfois difficiles (chaleur, vent, sable) tendraient au contraire à accroître la pénibilité de la bicyclette. Le deuxième facteur correspond à l'existence de longue date d'une industrie burkinabè d'assemblage de vélos qui, en 1992, produisait de l'ordre de 60 000 unités, couvrant ainsi les deux tiers du marché national. Toutefois cet atout doit être relativisé, car le prix de vente des vélos, se situant à l'époque entre 50 000 et 65 000 FCFA pour un salaire minimum de 25 000 FCFA environ,

⁶⁵ Voir par exemple la Figure 2.

⁶⁶ Cette association forte entre Mossis (ou Voltaïques ou Burkinabè, selon l'époque) et vélo apparaît très tôt dans la littérature. En 1919, DE BEAUMINY, administrateur des Colonies ayant servi auparavant en pays mossi, peut ainsi écrire pour montrer leur ouverture au progrès (1919 : 54) : « *Nombre de chefs sont d'un esprit très ouvert et curieux de nouveautés. Certains des plus influents ne se croient pas déshonorés de se promener à bicyclette* ».

n'est guère moins élevé que dans les pays environnants. Un troisième facteur renvoie aux conditions de circulation. La cohabitation entre véhicules motorisés et non motorisés a été d'autant plus facile que les bus et les voitures sont peu nombreux. Certes, la sécurité routière se dégrade progressivement mais elle n'est pas encore désastreuse, surtout en comparaison d'autres villes africaines. Enfin, le dernier facteur relève du climat idéologique régnant durant l'époque sankariste. L'acquisition de voitures ou de motocyclettes était découragée, leur usage ne correspondant guère aux principes affichés de la révolution, tant au plan moral avec le rejet de l'ostentation prolongeant la réputation antérieure de « modestie » des Burkinabè (BAMAS, 1995) qu'économique à travers la limitation des importations.

En l'absence d'un réseau de transport collectif quantitativement et qualitativement satisfaisant, ces éléments ont plaidé en faveur d'un équipement important des ménages en bicyclettes (79 vélos pour 100 ménages). Il en découle, pour les Ouagalais, des possibilités notables d'accès à ce mode : 11 % des individus de 14 ans et plus disposent de manière permanente d'une bicyclette et 10 % en ont une occasionnellement. Cet accès est toutefois très largement conditionné par les caractéristiques socio-économiques de l'individu. Si les hommes et les femmes ont un accès occasionnel à la bicyclette équivalent (de l'ordre de 10 %), la disponibilité permanente, par contre, est très différenciée puisqu'elle atteint 16 % chez les hommes, deux fois plus que chez les femmes. Près d'un étudiant ou scolaire sur trois accède au vélo, majoritairement de façon permanente. Ce taux est trois fois supérieur à celui des inactifs (qui sont d'ailleurs essentiellement des inactives), pour lesquels l'accès, est de plus, essentiellement occasionnel. Chez les actifs, près du quart des individus ayant un revenu inférieur à 60 000 FCFA disposent d'une bicyclette (13 % en permanence, 11 % occasionnellement) contre seulement 6 % de ceux ayant des revenus supérieurs à ce seuil. Synthétiquement, toutes choses égales par ailleurs, la probabilité de disposer d'un vélo est plus élevée pour un homme que pour une femme, pour un jeune que pour un adulte, pour un pauvre que pour un riche.

Alors qu'une personne sur huit a utilisé un vélo durant la journée d'enquête, 90 % d'entre eux n'utilisent de plus aucun autre mode mécanisé. Mais la disponibilité des autres modes détermine très largement l'utilisation de la bicyclette (Tableau 20). Sa disponibilité occasionnelle implique un usage majoritaire de la marche, sauf si elle s'accompagne d'un accès permanent à un deux-roues motorisé (ou plus rarement à une voiture) qui assure alors trois déplacements sur quatre. Une disponibilité permanente de la bicyclette entraîne par contre un usage dominant de ce mode. Mais, en tout état de cause, que la disponibilité de la bicyclette soit permanente ou occasionnelle, l'usage du vélo se réduit dès lors qu'un autre moyen de transport individuel est disponible, même à titre occasionnel.

Tableau 20 : Part du vélo dans la répartition modale en semaine à Ouagadougou, selon la disponibilité des modes individuels

Vélo	Aucun	Aucun	Occas.	Occas.	Occas.	Perm.	Perm.
Autre mode	Aucun	Occas./Perm.	Aucun	Occas.	Perm.	Aucun	Occas.
% vélo	4	1	12	8	3	66	54
% marche	77	22	75	70	22	27	30

Occas. : Disponibilité occasionnelle ; Perm. : Disponibilité permanente. Seuls 7 individus sur 428 disposant en permanence d'un vélo ont déclaré une disponibilité permanente d'un autre mode et ne sont pas repris ici.

Les usagers de la bicyclette présentent des traits spécifiques. Genre, âge et revenu de l'individu gardent leur pouvoir discriminant. Ainsi, 16 % des hommes contre 8 % des femmes, 15 % des individus ayant des revenus inférieurs à 60 000 FCFA mensuels mais 2 % de ceux disposant de plus de 60 000 FCFA, 21 % des étudiants et seulement 5 % des salariés se sont déplacés en vélo lors de l'enquête. Comme on peut donc s'y attendre, aucune des

épouses salariées ne l'a utilisé tandis que plus d'un quart des lycéens y a eu recours. Les flux cyclistes sont alors accaparés par quelques groupes : 36 % sont réalisés par les lycéens et étudiants de sexe masculin, 16 % par les lycéennes et les étudiantes, 26 % par les hommes actifs illettrés ou peu scolarisés.

Les quelques informations qui peuvent être tirées de l'observation des rares cyclistes de Bamako et de Niamey sont largement cohérentes avec ces constatations. Les femmes de ces deux villes n'ont jamais recours au « cheval de fer », selon l'expression bambara employée pour désigner la bicyclette (POCHET et alii, 1995). Par contre, chez les hommes, son usage est maximal chez les plus jeunes et devient ensuite négligeable, très rapidement à Bamako, un peu plus lentement à Niamey. Il ne reste alors guère utilisé que par quelques actifs aux faibles revenus, plutôt des non-salariés à Bamako, plutôt des salariés à Niamey.

Le vélo paraît ainsi lié soit à un âge, soit à un niveau de revenu, son abandon paraissant inéluctable dès lors que cet âge ou ce revenu sont franchis (CUSSET et alii, 1995). Cette analyse peut être approfondie, toujours sur Ouagadougou, en considérant successivement les hommes actifs (Tableau 21) puis les jeunes scolarisés (Tableau 22). Même si le coût d'usage du vélo reste faible, moins de 1 000 FCFA par mois en moyenne dans la capitale burkinabè⁶⁷ (DIAZ OLVERA *et alii*, 1999b), son prix d'achat demeure un frein pour les plus pauvres, ce qui explique que son utilisation est maximale chez les actifs gagnant entre 10 000 et 20 000 FCFA. Dans la tranche de revenus suivante, il commence déjà à être supplanté par le vélomoteur et disparaît presque totalement chez les actifs gagnant entre 35 000 et 50 000 FCFA. La même limite peut être retrouvée chez les jeunes scolarisés. Si son usage est au plus haut chez les 15-20 ans, il diminue ensuite très vite, devenant inexistant après 25 ans. Mais plus qu'à un effet d'âge, cette décroissance renvoie à un effet de revenu. Elle correspond en fait à l'entrée dans l'enseignement supérieur qui s'accompagne de l'obtention d'une bourse d'un montant mensuel de 37 500 FCFA. Ainsi, chez les 21-22 ans, 24 % des lycéens, soit un taux comparable à celui des 15-20 ans, utilisent encore le vélo ce qui n'est le cas d'aucun des étudiants, tandis que, dans la classe d'âge précédente des 19-20 ans, 29 % des lycéens ont utilisé un vélo contre 1 étudiant sur 17. Chez ces jeunes scolarisés aussi, dès que la contrainte de revenu peut être levée grâce à l'obtention d'une bourse, la bicyclette est abandonnée.

Tableau 21 : Pourcentage d'hommes actifs utilisant la bicyclette, selon le revenu (milliers de FCFA)

	0-10	10-20	20-35	35-50	50 et +
Pourcentage	21	34	22	5	2

Tableau 22 : Pourcentage des scolaires et étudiants utilisant la bicyclette, selon l'âge

	9 et -	10-11	12-13	14	15-20	21-22	23-24	25-26
Pourcentage	2	5	8	16	26	16	10	3

Avant 14 ans, utilisateurs habituels du mode pour l'école, à partir de 14 ans utilisateurs de la veille

Presque inexistante à Bamako et Niamey, la bicyclette apparaît ainsi au mieux, à Ouagadougou, comme un mode de transition. Pour certaines catégories de population, des scolaires, des actifs pauvres, une bicyclette permet d'assurer les déplacements contraints liés au travail ou aux études. Par contre, dès que possible, son usage est réduit au profit de celui d'un véhicule motorisé, soit un deux-roues à moteur, soit, mieux encore, une voiture. Cette désaffection vis-à-vis de la bicyclette apparaît également à travers deux autres indicateurs. D'une part, la bicyclette est le mode individuel le moins utilisé en tant que passager, moins de

⁶⁷ Ce coût est un peu plus élevé que celui estimé pour Niamey au Chapitre précédent. L'écart s'explique essentiellement par la présence fort répandue à Ouagadougou de « parkings » privés et, donc, payants.

8 % des déplacements, contre 13 % au deux-roues à moteur et 30 % à la voiture⁶⁸. D'autre part, le vélo est plus difficile d'accès que les deux autres modes individuels pour les citadins qui n'en disposent pas en permanence. Seuls 3 % de ceux qui déclarent n'en disposer jamais et 13 % de ceux pour lesquels la disponibilité est occasionnelle l'ont utilisé la veille, ces taux atteignant 3 % et 17 % pour la voiture et, surtout, 13 % et 30 % pour le deux-roues à moteur qui, à Ouagadougou, apparaît comme un mode très largement banalisé. Si le vélo se révèle ainsi comme un mode individualisé, le constat doit être plus nuancé pour la voiture et le deux-roues à moteur.

4.2.2. La voiture, aussi onéreuse que convoitée

La voiture à l'évidence coûte très cher. Achetée 8 000 F d'occasion dans un pays du Nord, elle pourra être revendue jusqu'à trois fois ce prix au Cameroun ou en Côte d'Ivoire. Une fois acquise, son usage quotidien dans une capitale sahélienne imposera à son propriétaire de devoir déboursier chaque mois de l'ordre de 50 000 Fcfa⁶⁹ (Chapitre 2). Si l'on met en regard de telles sommes le salaire minimum mensuel, d'ailleurs bien théorique pour nombre d'actifs, l'identification est alors tentante entre usage de la voiture et appartenance aux couches les plus aisées. Celles-ci y trouveraient simultanément l'outil technique nécessaire à une mobilité élevée, indispensable à la réalisation de programmes d'activités spatialement et temporellement complexes, et un marqueur social de choix, permettant d'exhiber sa réussite en tous lieux.

Pourtant, force est de constater, dans le même temps, la permanence d'un discours sur la banalisation de la voiture, banalisation relative car limitée à la possibilité d'y accéder en cas d'événement grave, ce dont l'hospitalisation d'urgence constitue la figure emblématique, mais banalisation réelle tant ce discours est omniprésent dans toutes les couches de la société⁷⁰, chacun paraissant susceptible d'exhiber telle ou telle anecdote le montrant utilisateur d'une automobile. Ces deux points de vue peuvent toutefois être réconciliés en observant qu'ils concernent des facettes différentes du phénomène « voiture », le premier renvoyant principalement à la disponibilité permanente du véhicule, largement confisquée, le second reposant sur des formes d'usage originales, plus diffuses, comme le montrent les enquêtes menées à Bamako, Ouagadougou et Niamey.

⁶⁸ Ce qui renvoie bien sûr d'abord aux caractéristiques « techniques » des différents modes qui rendent plus difficile la prise en charge d'un passager sur un vélo que sur un deux-roues à moteur ou dans une voiture !

⁶⁹ Hors amortissement du véhicule. Mais la remarque de DUPUY (1995) concernant la dimension stratégique et non tactique des décisions de motorisation qui implique ensuite une assimilation du coût du déplacement au coût marginal s'applique aussi bien aux pays du Sud que du Nord.

⁷⁰ YAMEOGO (1987 : 102) cite ainsi l'un de ses enquêtés, cadre supérieur ouagalais : « Nous avons des relations très suivies avec nos voisins. (...) Et quand quelqu'un a des problèmes, on avertit les voisins immédiats. On sait que s'ils ont des problèmes, ils peuvent venir nous réveiller. J'ai une voiture et je peux amener à l'hôpital les femmes qui doivent accoucher, ainsi que les malades. C'est intéressant. ». Dans un milieu plus modeste, à Pointe-Noire, N'GUEMBO (1998 : 239) repère un comportement similaire, tout en remarquant que, sous l'effet de la crise, de telles pratiques sont de plus en plus souvent monnayées (remboursement du prix du carburant...) : « Les urgences survenues, notamment dans la nuit (empoisonnement, accident, menace d'accouchement, aggravation d'une maladie...), constituent toujours un souci majeur pour les populations. Heureusement, on peut faire appel au voisin ami, au parent d'un ami habitant le même quartier ou le quartier d'à côté, qui dispose d'un moyen de déplacement rapide : voiture, camionnette et même vélomoteur... ». Les « transports occasionnels (véhicules de voisinage ou de passage) » sont à Niamey le deuxième moyen de transport utilisé par les femmes se rendant à la maternité Poudrière et, comme à Pointe-Noire, la participation aux frais de carburant est fréquente (BANOS et alii, 1996). Toutefois, SALEM (1998 : 117), qui enquête sur l'accès aux soins à Pikine, ne relève pas de telles pratiques, bien au contraire : « Ces difficultés de transport et les coûts qu'ils occasionnent constituent un frein à l'accès aux soins et aux services, parfois rédhibitoires. C'est le cas pour des femmes enceintes dont le travail se déclenche la nuit et qui ont de telles difficultés à atteindre les maternités qu'elles accouchent à domicile. ». La contradiction entre cette dernière observation et les précédentes n'est qu'apparente et reflète simplement le fait que si la solidarité (bénévole ou rémunérée d'ailleurs...) n'est pas absente (puisque certaines femmes accèdent à une voiture), elle n'est pas non plus systématique (cet accès reste soumis à un ensemble de contraintes).

Sans retracer ici l'histoire de la motorisation dans les trois capitales ni répéter les analyses menées dans le Chapitre 3, il faut néanmoins rappeler la relation étroite, en coupe instantanée, entre possession d'une automobile et revenus du ménage. A Ouagadougou, 29 % des ménages dont le chef est aisé ont au moins une voiture, mais seulement 5 % de ceux dont le chef est pauvre, ces chiffres atteignant respectivement 34 % et 8 % à Bamako et 34 % et 4 % à Niamey. Salariés et retraités sont alors les groupes les plus favorisés, avec environ un ménage équipé sur quatre à Bamako et Niamey et un sur cinq à Ouagadougou. Le multi-équipement est limité à moins d'un ménage sur vingt dans les trois villes et c'est le fait des plus riches. Enfin, le marché de l'automobile est essentiellement un marché de l'occasion. Si 5 % des ménages bamakois et 2 % des ménages ouagalais ont acquis un véhicule neuf, 17 % à Bamako et 15 % à Ouagadougou ont acheté un véhicule de seconde main (au moins...), ce qui entraîne en amont l'apparition d'une profession lucrative, revendeur de véhicules d'occasion⁷¹, et en aval, la multiplication des « garages » artisanaux⁷².

Cette liaison entre richesse et équipement automobile est avérée aussi bien pour les États développés d'Europe de l'Ouest (KORVER et alii, 1993) que sur des séries longues concernant des pays à la richesse très dissemblable, soit du Sud et du Nord (DARGAY, GATELY, 1999), soit uniquement du Sud (BUTTON et alii, 1993) et a également été relevée et modélisée, au sein de diverses villes entre des ménages de revenus contrastés (EL-HIFNAWI, 1998, pour Monterrey au Mexique ; HUZAYYIN et alii, 1998, pour le Caire). Il n'y a donc rien de surprenant à observer dans des villes pauvres d'Afrique subsaharienne, des taux de motorisation automobile des ménages urbains très faibles, hormis pour les plus riches⁷³.

Mais, comme pour les autres modes individuels, la présence d'une voiture au sein d'un ménage ne signifie nullement un accès équivalent des différents membres de la famille. Dans les ménages équipés, les quatre cinquièmes des chefs de ménage, et jusqu'à 94 % à Niamey, déclarent disposer d'un accès permanent à la voiture, contre moins d'une épouse sur cinq et de l'ordre d'un autre résident (enfants et dépendants en âge de conduire) sur vingt seulement. La disponibilité permanente est ainsi principalement le fait des hommes, des adultes de plus de 35 ans, des riches, des salariés (Tableau 23).

Tableau 23 : Taux de disponibilité permanente de la voiture pour divers groupes d'individus (individus rattachés à des ménages disposant d'au moins une voiture, %)

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Hommes	80	85	80
Plus de 35 ans	72	85	85
Aisés	73	81	86
Salarié(e)s	53	57	64

⁷¹ L'insertion réussie dans des filières, plus ou moins légales, d'importation et de revente de véhicules d'occasion, servant de paravent à d'autres activités combinant trafics et négoce en tous genres, apparaît en Mauritanie comme l'une des nouvelles voies de la réussite (OULD AHMED SALEM, 2001).

⁷² GERVAIS-LAMBONY (1994 : 177) retrace ainsi l'histoire d'un garagiste que la ruée (relative...) des Hararéens vers l'automobile a enrichi, les véhicules achetés étant généralement d'occasion et nécessitant de « fréquentes réparations », tandis que HAERINGER (1988) dénombre à Abidjan dix métiers différents, tous liés à la diffusion de l'automobile.

⁷³ L'analyse des liens entre motorisation et revenu pourrait être prolongée en remarquant qu'à niveau de ressources donné, la répartition entre les différentes sources potentielles influe sur le niveau d'équipement, ce qui renvoie d'ailleurs plus largement à la question des procédures d'allocation des ressources au sein des ménages, déjà évoquée au Chapitre 2. On observe par exemple à Ouagadougou que les ménages dont le chef est féminin sont systématiquement moins équipés en automobile que ceux dont le chef est masculin (DIAZ OLVERA et alii, 1998b). Ceci est cohérent avec les résultats de LACHAUD (1998), basés sur l'enquête prioritaire du Burkina Faso de 1994-1995, qui montre que la part des revenus féminins dans le revenu du ménage, d'une part, et les dépenses en matériel roulant, essence et assurance (ainsi d'ailleurs qu'en tabac et en cigarettes), d'autre part, varient en sens inverse.

Trois cas de figure, fonction de la position de l'individu dans le ménage, apparaissent alors nettement pour appréhender les conditions individuelles d'accès à l'automobile dans les ménages équipés. Les hommes aisés chefs de ménage bénéficient d'un accès permanent dans la quasi-totalité des cas : dans plus de 80 % des ménages lorsqu'il y a une seule voiture, dans plus de 90 % s'il y en a au moins deux. La voiture du ménage est alors surtout la voiture de l'homme chef de ménage. Ce n'est que dans le cas de ménages multi-équipés que les épouses aisées peuvent espérer un accès permanent à la voiture. Il est notable à Bamako et Ouagadougou (80 % des épouses), moins net à Niamey (une sur deux). En cas de mono-équipement, il tombe à 30 % à Bamako et chute à environ 10 % dans les deux autres villes. Enfin, la disponibilité est au mieux épisodique pour les autres citoyens, enfants ou dépendants aisés, et pauvres (à l'exception toute relative des chefs de ménage pauvres).

Ainsi, les individus aisés plus que les pauvres, les hommes au détriment des femmes, les chefs de ménage aux dépens des autres résidents accèdent à la voiture, mais dans une proportion qui reste néanmoins faible, voire très faible, pour la quasi-totalité des catégories. Seul le cumul des trois positions favorables permet à la moitié des hommes riches chefs de ménage de pouvoir considérer la voiture comme un objet quotidien.

Si la disponibilité permanente de l'automobile se révèle ainsi largement confisquée par quelques groupes réduits de la population, son usage paraît plus partagé. On peut, dans un premier temps, constater la place importante des déplacements automobiles accomplis en tant que passager : un tiers à Niamey et Ouagadougou, la moitié à Bamako. On peut ensuite répartir les utilisateurs de la voiture en trois groupes, selon que leur ménage possède ou non une automobile, et, dans l'affirmative, qu'eux-mêmes y ont ou non accès en permanence.

Les « automobilistes exclusifs » disposent en permanence d'une voiture du ménage et l'utilisent, pour la quasi-totalité d'entre eux, comme conducteurs. Ces automobilistes-là, essentiellement des hommes aisés chefs de ménage, sont « exclusifs », non seulement parce qu'ils accaparent le véhicule du ménage, mais aussi parce qu'ils n'utilisent pratiquement que la voiture comme mode de transport, en semaine comme le week-end (de 80 à 90 % de leurs déplacements).

Les « usagers dépourvus », utilisateurs dont le ménage ne dispose pas de voiture, accèdent principalement au véhicule en tant que passagers. En semaine, le groupe se rapproche du précédent, tout en étant sensiblement moins aisé. Au sein d'une mobilité qui reste marquée par le travail, la voiture ne capte alors que 30 à 40 % des déplacements, avec une prédilection pour les déplacements liés à l'activité professionnelle, notamment secondaires. Par contre, le week-end, la mobilité automobile s'organise essentiellement autour de la vie sociale.

Les « usagers apparentés » rassemblent les utilisateurs dont le ménage dispose d'une voiture mais qui, personnellement, ne peuvent y accéder en permanence, du fait de leur statut socio-économique, de la répartition des rôles au sein du ménage... Comme les « usagers dépourvus », ils ne sont que rarement conducteurs. En semaine, la mobilité automobile est organisée autour de l'activité, professionnelle et scolaire à Bamako, essentiellement scolaire dans les deux autres villes, tandis que, le week-end, elle concerne presque uniquement la sociabilité.

L'intérêt d'une telle décomposition, au delà de la mise en évidence de pratiques très différentes sur lesquelles nous reviendrons, est de relativiser l'identification entre utilisateurs et individus accaparant le véhicule. En effet, les « automobilistes exclusifs » ne sont jamais majoritaires parmi les utilisateurs de la voiture, un jour donné (Tableau 24). Selon la ville, ils ne constituent qu'entre un tiers et 45 % des automobilistes en semaine, moins encore le week-end.

Tableau 24 : Répartition des utilisateurs de la veille, selon leur accès à la voiture (%)

	Dépourvus			Apparentés			Exclusifs		
	Bamako	Niamey	Ouaga	Bamako	Niamey	Ouaga	Bamako	Niamey	Ouaga
Semaine	28	27	35	38	31	20	34	42	45
Week-end	37	24	35	33	40	24	30	36	41

Ce partage de l'usage de la voiture doit néanmoins être fortement nuancé. D'abord parce que, toujours dans ces trois villes, seul un individu sur dix utilise une voiture un jour donné. Même s'il est évident qu'une enquête relevant les comportements sur une seule journée minore le nombre de citoyens susceptibles d'accéder au moins épisodiquement à une voiture, et donc les individus susceptibles d'appartenir aux deux derniers groupes, il n'en reste pas moins qu'une très grande part de la population s'en retrouve écartée quasi systématiquement. Nécessité de nuancer aussi car, si l'on change d'unité d'observation et que l'on observe, non plus des individus, mais des déplacements, le poids du premier groupe redevient largement prédominant, du fait d'une mobilité automobile nettement plus élevée que celle des utilisateurs accédant irrégulièrement à la voiture.

Pour les « automobilistes exclusifs », qui n'utilisent d'ailleurs pratiquement jamais d'autres modes de transport, la voiture fait partie intégrante de la vie quotidienne. Frange extrêmement réduite de la population, ils sont les maîtres du mode et de ses usages. A l'inverse, pour les individus n'en disposant pas en permanence, la voiture apparaît comme un « plus », principalement pour le travail durant la semaine et pour la sociabilité pendant le week-end. Mais en aucun cas, ils n'en contrôlent l'usage. Sa maîtrise leur échappe très largement et ils n'en sont le plus souvent que passagers. La voiture se révèle alors, pour eux, un mode d'opportunité, utilisé bien souvent à l'intérieur de chaînes complexes de déplacement. Ces chaînes sont d'ailleurs doublement complexes. D'une part, l'individu doit parfois s'astreindre à des déplacements intermédiaires pénibles afin d'accéder, ne serait-ce que physiquement, à cette automobile. D'autre part, la participation à des cérémonies collectives (baptêmes, mariages, funérailles...) implique de pouvoir faire coïncider les programmes d'activités de plusieurs individus. Ainsi, à Niamey, la place des « usagers dépourvus » dans la mobilité automobile liée à la sociabilité est très variable selon la nature de la réunion, de l'ordre de 15 % pour des visites à des parents ou des amis, mais près de trois fois plus dès lors qu'il s'agit d'assister à une cérémonie collective. Mode individuel, la voiture joue, par certains aspects et à certaines conditions, le rôle d'un mode de transport collectif. Il en est de même du deux-roues à moteur, mais sous des formes différentes.

4.2.3. Le deux-roues à moteur, un mode intermédiaire ?

Le deux-roues à moteur, de même que la voiture mais à l'inverse du vélo, est une catégorie hétérogène qui regroupe des engins aux caractéristiques techniques et au coût, d'achat et d'usage, très hiérarchisés. Mais les fondements technico-économiques de cette hiérarchisation dissimulent parfois bien mal sa dimension sociale, comme le montre ce témoignage cité par GIBBAL (1981 : 45) : « *J'ai un ami qui est militaire, comme moi, il habite dans notre camp. Il vient me voir régulièrement. Il est du Sud, c'est un Ewe du Ghana, mais il a vécu au Togo et est naturalisé. Il vient presque tous les jours, on habite côte à côte. Nous sommes amis, mais on ne sort pas ensemble se promener. Il a une vespa et j'ai une mobylette, donc on ne peut pas rouler à la même allure.* ». Néanmoins, les écarts objectifs sont bien réels, puisque, entre cyclomoteurs et motocyclettes, le coût mensuel augmente de plus de 50 %⁷⁴.

⁷⁴ Bien que les enquêtes datent l'une d'avant la dévaluation, l'autre d'après, les écarts observés entre cyclomoteurs et motos dans les deux villes sont très proches : + 54 % à Ouagadougou, + 59 % à Niamey.

Dans une ville où le taux d'équipement est aussi élevé qu'à Ouagadougou, les différenciations entre ménages portent alors autant sur le nombre et le type de deux-roues à moteur (voire sur leur état à l'achat) que sur la possession elle-même. Un ménage ouagalais dont le chef est pauvre sur quatre ne dispose d'aucun deux-roues à moteur, contre un sur vingt lorsque le chef est aisé. Par contre, 30 % des ménages dont le chef est pauvre mais 60 % de ceux dont le chef est aisé en possèdent au moins deux. Moins de 60 % des cyclomoteurs mais plus de 70 % des motos se rencontrent dans les ménages aisés. Enfin, les ménages pauvres disposent de 31 % des engins achetés neufs, mais de 56 % de ceux acquis d'occasion. Des phénomènes similaires sont observés à Bamako et Niamey, avec des taux d'équipement et, surtout, de multi-équipement des ménages en deux-roues à moteur beaucoup plus faibles. Ainsi, dans la capitale malienne, les ménages pauvres possèdent la moitié du parc acheté d'occasion et seulement le tiers des véhicules achetés neufs, tandis que les ménages aisés accaparent 70 % des cyclomoteurs et 90 % des motos à Niamey.

Si l'on s'intéresse à la disponibilité individuelle permanente d'un deux-roues à moteur, le mode se révèle sans ambiguïté celui des hommes plutôt que des femmes, des adultes âgés au détriment des jeunes, des salariés (et dans, une moindre mesure, des retraités) aux dépens des inactifs, des individus aisés ou de ceux ayant atteint le collège plutôt que des pauvres ou des analphabètes. On retrouve par là une population similaire à celle disposant d'une voiture, mais dans chacune de ces catégories pour une frange moins favorisée économiquement que celle accédant à l'automobile. Ainsi, à Ouagadougou, seuls deux-tiers des hommes aisés chefs de ménage disposent en permanence d'un deux-roues à moteur, mais ce taux bondit à près de 90 % lorsque l'on se limite à ceux qui ne disposent pas en permanence d'une voiture. La « Yamaha-Dame », l'un des modèles de vélomoteur les plus convoités au Burkina, a d'ailleurs reçu, entre autres surnoms, celui de « *voiture du fonctionnaire* » (KINDA, 1987 : 490). Pour reprendre les termes de JAMBES (1994) à propos de Niamey, si la possession d'une voiture est « *encore largement réservée à l'élite* » (184), celle d'un deux-roues à moteur révèle « *l'appartenance à la strate moyenne* » (199).

Comme pour la voiture, il est intéressant de constater les écarts entre taux de disponibilité et taux d'usage pour les différents groupes socio-économiques. Ainsi, à Ouagadougou, si 38 % des hommes et 20 % des femmes déclarent disposer en permanence d'un deux-roues à moteur, 46 % des premiers et 27 % des secondes l'ont effectivement utilisé la veille, comme conducteur ou comme passager. Cette tendance se retrouve systématiquement, que l'on considère pour la même ville d'autres catégories de population ou que l'on reproduise ces observations pour Bamako ou Niamey, mais alors à des taux sensiblement plus faibles.

L'usage du deux-roues à moteur se diffuse donc au delà du champ des citadins disposant en permanence de ce type d'engin et, comme pour la voiture, il convient de distinguer les utilisateurs en fonction de la possession du mode par le ménage et de leur accès propre. Contrairement à ce que l'on observait avec l'automobile, le groupe des utilisateurs exclusifs, individus disposant en permanence d'un deux-roues à moteur du ménage, domine très largement les deux autres groupes d'usagers, que l'on mesure son poids en nombre de personnes (les deux-tiers à Ouagadougou, plus encore à Niamey) ou, *a fortiori*, en nombre de déplacements (les quatre cinquième à Ouagadougou).

Ces utilisateurs exclusifs le sont tout autant que leurs homologues automobilistes car, d'une part, ils n'abandonnent qu'exceptionnellement le guidon pour le confier à un autre voyageur et devenir passager et, d'autre part, le deux-roues à moteur est le seul mode mécanisé qu'ils utilisent. Même la marche à pied est délaissée, captant moins de 10 % des déplacements à Ouagadougou et moins du quart à Niamey. Ce dernier taux, sensiblement plus élevé, s'explique immédiatement en revenant sur les caractéristiques socio-démographiques des Niaméens disposant en permanence d'un deux-roues à moteur : des hommes, déjà âgés, plutôt

aisés, c'est-à-dire une population à la vie religieuse développée. On vérifie alors qu'une part notable de leurs déplacements pédestres, les deux-tiers, est motivée par la religion, activité de très grande proximité pour laquelle la marche reste particulièrement adaptée.

Les usagers ouagalais, qu'ils soient apparentés ou dépourvus, se déplacent plus que les citadins n'ayant pas accédé à un deux-roues à moteur et surtout recourent beaucoup moins à la marche. Ils sont principalement passagers, même si près de la moitié des déplacements des usagers apparentés et près du quart de ceux des usagers dépourvus sont effectués en tant que conducteur. Cette population se révèle plus jeune et plus féminisée mais moins éduquée et comptant moins d'actifs (et surtout de salariés) que les utilisateurs exclusifs. Elle accède d'abord au deux-roues à moteur dans le cadre d'activités de sociabilité, de manière dominante chez les usagers dépourvus, un peu moins fortement chez les apparentés. Chez ces derniers, qui comptent 40 % de scolaires et étudiants, un deuxième pôle, les études, est également fortement présent, mais en étant alors « remorqué »⁷⁵ par un (ou une) camarade de classe. En effet, les usagers apparentés ne sont qu'exceptionnellement passagers sur un engin du ménage, qu'il s'agisse d'ailleurs d'aller à l'école ou de rendre visite. Des observations similaires pourraient être relevées pour Niamey : mobilité plus importante des usagers, importance majeure de la sociabilité⁷⁶, fréquence du recours à des véhicules extérieurs au ménage.

Comme la voiture, le deux-roues à moteur présente une diffusion certaine au delà du cercle, étendu à Ouagadougou, plus étroit à Bamako et Niamey, des citadins qui en disposent en permanence. De même, pour ceux qui n'y accèdent qu'épisodiquement, il apparaît comme un mode d'opportunités, en particulier pour des rencontres liées à la vie sociale. Néanmoins, en dépit de ces similitudes, des différences apparaissent en regard des usages et des usagers de la voiture. A propos de ces derniers, on retiendra d'abord, bien sûr, les catégories sociales concernées, moins favorisées économiquement. Quant aux usages, la spécificité notable est la moins grande diffusion du deux-roues à moteur au sein du ménage, soit entre générations, soit même entre mari et femme(s) : les usagers sont de fait obligés de sortir du ménage pour accéder à un engin, ce qui n'était pas aussi systématique pour la voiture. Peut-être faut-il y voir l'écho des propos de SOUNTALMA (1991 : 151), concernant Niamey : « *Quelquefois l'usage d'un véhicule permettra davantage de sorties faites conjointement par le mari et la femme : (...). Autrement, s'il arrive au mari et à la femme de paraître aux yeux de tous, hors du cocon de protection qu'est la voiture, ils doivent le faire dans le respect du maintien de l'inégalité et de la complémentarité des sexes (...)* ». En effet, si l'automobile assure simultanément « *la sécurité de l'espace domestique et l'excitation de l'extérieur* » (MILLER, 1994 : 245), voire permet pour les femmes, comme le port du voile, une « *sorte de réclusion limitée* » (COOPER, 1997 : 213), ce n'est le cas ni du vélomoteur, ni du cyclomoteur. L'usage simultané d'un deux-roues à moteur par deux personnes est alors socialement mieux accepté s'il s'agit de collègues, de camarades, d'amis du même sexe⁷⁷.

⁷⁵ A Ouagadougou, « remorquer » quelqu'un, c'est l'emmener avec soi sur son engin, à l'occasion d'un déplacement effectué en commun, voire d'un accompagnement.

⁷⁶ Mais avec des différences marquées dans la configuration du déplacement entre les trois catégories d'utilisateurs. Les parcours inscrits dans des allers et retours dominant très largement chez les exclusifs (81 %), un peu moins chez les usagers apparentés (71 %) et deviennent minoritaires chez les usagers dépourvus (41%), ce qui reflète, à nouveau, des degrés de maîtrise du mode très hiérarchisés.

⁷⁷ A Konni, ville moyenne du Niger, le développement des *kabus-kabus* a longtemps reposé sur la seule clientèle masculine (DILLE, 2000b). Néanmoins, on hésitera à généraliser ces remarques à l'ensemble des services de taxis-motos, surtout dans des contextes moins islamisés que Niamey.

4.2.4. Diversité des pratiques

L'observation successive des modes individuels mécanisés montre donc une opposition forte entre bicyclette et voiture, laissant le deux-roues à moteur dans une position intermédiaire et permettant de dégager quelques enseignements sur les pratiques qu'elles autorisent. En ce qui concerne la voiture, quatre types contrastés peuvent être identifiés à partir de la catégorisation des utilisateurs que nous avons construite.

La *voiture banalisée* correspond à un usage exclusif du mode, en tant que conducteur qui plus est. La semaine et, à un moindre degré, le week-end, elle permet d'assurer une mobilité professionnelle intense, sous la forme d'allers et retours domicile-travail mais aussi de déplacements secondaires greffés sur le travail. Les autres activités pratiquées hors du domicile, et notamment la vie sociale, passent également par le recours à la voiture, seul mode à même de permettre simultanément gestion individualisée du temps et de l'espace et affirmation de sa position sociale. Le chef de ménage aisé en est l'usager-type.

La *voiture-outil de travail* se rapporte également à une utilisation importante du mode, mais limitée à la seule sphère professionnelle. Théoriquement, elle n'autorise guère que des déplacements secondaires centrés sur le lieu de travail, mais, pratiquement, elle est susceptible de permettre, même marginalement, des détournements vers un usage plus personnel (accompagnement « exceptionnel » de parents ou d'amis, courses ou démarches...). Le chauffeur professionnel, employé par un programme de développement ou une ONG, en serait l'utilisateur-type, si bon nombre de ses usagers n'étaient passagers.

La *voiture-école*, c'est d'abord la voiture pour aller à l'école ou à l'université, utilisée tout comme la précédente plutôt en semaine et comme passager, grâce à l'accompagnement par un parent. Mais, parce qu'elle concerne essentiellement des jeunes de milieu aisé qui se retrouvent entre eux ou accompagnés par un adulte, c'est aussi la première étape vers la *voiture-banalisée* qui leur semble promise à terme, à condition, bien sûr, qu'une fois les études terminées ils puissent obtenir un emploi bien rémunéré. Le rôle de la voiture renvoie alors, non plus à une fonction d'outil de production, mais à une stratégie de reproduction sociale, la différence avec les cas sud-américains présentés par VASCONCELLOS (1997) tenant à ce que cette stratégie relève, non pas des classes moyennes, mais uniquement des couches les plus favorisées.

Enfin, la *voiture-transport collectif* est l'automobile occasionnelle, celle des occasions, événements ou cérémonies auxquels on va se rendre véhiculé par un parent ayant réussi ou un ami « puissant ». Elles constituent des moments importants de la vie citadine qui demeurent dans les mémoires et permettent à tout un chacun (ou presque...) de dire ensuite « si on en a vraiment besoin, on peut toujours trouver une voiture ». Bien évidemment, l'automobile ne peut alors être utilisée qu'en tant que passager et nécessite de pouvoir activer préalablement un réseau amical ou de voisinage ou, inversement, d'être mobilisé au sein d'un réseau clientéliste⁷⁸.

Certes, seule la première de ces pratiques de la voiture s'appuie sur une maîtrise individuelle quotidienne de son usage. La troisième en porte les prémisses, la deuxième et surtout la quatrième en sont clairement exclues. L'une s'inscrit explicitement dans le cadre de stratégies, permises par le pouvoir de posséder un lieu propre assurant la maîtrise du temps,

⁷⁸ Le cas-limite de la *voiture-transport collectif* apparaît lorsque le véhiculage devient payant, le voisin ou ami sollicité ayant demandé le « prix de l'essence » (Cf. la remarque de N'GUEMBO en Note 70). Mais, du point de vue du possesseur du véhicule (et de la communauté !) et non plus du point de vue de l'usager dépourvu, s'agit-il encore d'un usage privé du véhicule, n'est-on pas déjà du côté du « clando » plus ou moins épisodique, en ayant franchi la frontière alors tenue entre mode individuel et mode collectif ?

les autres, en tout cas au moins les deux dernières, renvoient à la mise en œuvre de tactiques, cet « *art du faible* » (DE CERTEAU, 1990 : 61) réservé à ceux qui sont dépourvus de pouvoir et doivent jouer avec le lieu des autres en profitant des « occasions », en saisissant le temps au vol⁷⁹. Mais, au delà de cette distinction, on retiendra que ces quatre pratiques correspondent toutes à des usages effectifs de l'automobile et expliquent les discours présentant la voiture comme un moyen de transport accessible par tous.

En regard, les pratiques de la bicyclette paraissent sensiblement plus... pauvres et se limitent à des usages dominés par la vie « professionnelle », travail pour les actifs, école pour les scolaires. Mais on hésite à parler de *bicyclette banalisée* pour les premiers, tant leur mobilité paraît dominée par le travail, et de *bicyclette-école* pour les seconds, tant elle paraît concurrencée par d'autres modes aux yeux des jeunes. Pourtant, la bicyclette n'est pas dépourvue d'atouts techniques pour répondre à certains besoins de déplacement. Les causes de sa désaffection renvoient alors à la dévalorisation de son image auprès des citadins.

4.3. ...CONTRASTE DES IMAGES

Lors des enquêtes, nous avons cherché à connaître d'une part les attentes des individus vis-à-vis de l'offre de transport et d'autre part les réponses que les principaux modes pouvaient apporter à ces attentes. Chaque mode peut alors être caractérisé soit par son aptitude perçue à satisfaire telle ou telle demande des citadins, soit par un score synthétisant l'ensemble et qui varie entre 0 et 3 (Encadré 2).

Globalement, les habitants des trois capitales évaluent de façon assez similaire les atouts des divers modes. Le vélo n'est que peu apprécié, son seul mérite vis-à-vis des modes motorisés étant son caractère économique. On lui reconnaît toutefois deux vertus face à la marche, permettre des gains de temps et assurer une autonomie individuelle supérieure. En revanche, la marche permet de se déplacer en groupe, et en sécurité, ce qui est dénié au vélo. Les risques d'accidents sont d'ailleurs fréquemment avancés pour justifier le refus de l'usage de la bicyclette, bien que la même critique adressée aux deux-roues à moteur ne paraisse guère les handicaper. Les avantages reconnus aux transports collectifs renvoient aux aspects les plus concrets de la qualité de service (être à l'abri des intempéries, se déplacer en groupe, éventuellement être en sécurité), tandis que pour les modes individuels motorisés, ce sont les dimensions plus abstraites qui sont relevées (aller n'importe où, n'importe quand et gagner du temps). Enfin, la voiture suscite une large unanimité sur l'ensemble des critères, à l'exception bien évidemment du coût.

⁷⁹ L'articulation de stratégies et de tactiques dans les usages de la voiture est également avancée par GARABUAU-MOUSSAOUI (2000 : 127) qui analyse les relations parents/jeunes en France à partir des usages familiaux de la voiture : « *Nous retrouvons ici la distinction entre tactique et stratégie, si l'on considère la voiture comme étant au départ (avant que les enfants ne soient en âge de conduire) un territoire propre aux parents qui y ont inscrit des rôles, des pouvoirs, et les enfants, devenus plus grands, essaient alors d'opérer des tactiques, la plus valorisée étant d'arriver à utiliser la voiture seul, puis vient la conduite en présence des parents, puis l'accès à la place avant, et enfin l'utilisation de l'autoradio vient pondérer la passivité.* ». On retrouve le même hiatus entre des « utilisateurs exclusifs » et des usagers, ici « apparentés », mais dans un environnement distinct qui induit des différences dans les enjeux des tactiques mises en œuvre par les jeunes. Dans un contexte de rareté marquée de la voiture, il s'agit moins de conquérir certaines places (sans parler de l'autoradio...) que d'accéder, tout simplement, à une place.

Encadré 2 : Le recueil des opinions sur les modes de transport et la construction des scores

Les opinions des individus sur les divers moyens de transport ont été recueillies en deux temps, en s'appuyant sur une grille de huit items qui renvoient à des dimensions distinctes du déplacement.

Le premier attribut relève d'une dimension purement économique (*Dépenser peu d'argent*). Six autres renvoient à des considérations de qualité de service, trois dans un registre abstrait (*Etre libre d'aller et venir n'importe quand, Pouvoir aller n'importe où, Gagner le maximum de temps*), trois sous une forme plus concrète (*Etre à l'abri du vent et de la poussière, Se sentir à l'abri des accidents ou des vols, Pouvoir se déplacer à plusieurs en même temps*). Enfin, le dernier correspond à un élément rarement pris en compte dans les études portant sur les attitudes face aux modes mais qui semble pertinent ici, la possibilité de s'exhiber, ou plus précisément d'exhiber et faire apprécier sa position sociale, lors du déplacement (*Se faire voir par les autres*). La fonction du mode, dans ce dernier cas, n'est donc plus liée à des caractéristiques, idéales ou concrètes, de déplacement.

Dans un premier temps, l'enquêteur demandait de signaler parmi les huit items quels étaient les trois qu'un mode de transport devait satisfaire. Puis, dans un second temps, les enquêtés indiquaient pour chaque mode s'il remplissait ou non ces huit conditions. Les deux phases peuvent être analysées séparément, mais il est intéressant de calculer, pour chaque mode, un indicateur les combinant : le score varie alors entre 0 lorsque le mode ne satisfait aucune des attentes préférentielles de l'individu et 3 lorsqu'il les satisfait toutes. Au delà de l'intérêt de synthétiser les informations, le choix de ne calculer le score que sur les trois critères retenus par l'individu permet d'éviter de prendre en compte dans l'évaluation des modes des dimensions que l'usager potentiel valorise peu ou pas (ainsi du coût pour les plus riches).

L'automobile obtient alors un score très élevé, bien supérieur à celui des autres modes (Tableau 25). Qui plus est, ce score varie assez peu d'un groupe à l'autre. Ainsi, à Ouagadougou, il ne descend jamais en dessous de 2,2 et ne monte à 2,5 ou 2,6 que chez quelques catégories d'effectif faible (individus ayant fait des études supérieures, salariés ou personnes aisées), pour culminer à 2,7 chez les automobilistes exclusifs. Plus toutefois qu'à des différences dans l'appréciation des qualités de la voiture, ces écarts sont en fait imputables à la plus ou moins grande sensibilité individuelle au coût : dès lors que le citadin ne retient pas le coût du déplacement parmi ses trois critères préférentiels, le score de la voiture a une très forte probabilité d'être maximal. Or, c'est bien le cas des catégories les plus aisées.

Tableau 25 : Score moyen des différents modes

	Bamako	Niamey	Ouagadougou
Marche à pied	1,4	1,3	nd
Bicyclette	1,3	1,0	1,4
Deux-roues à moteur	1,6	1,3	1,8
Voiture	nd	2,1	2,3
Transports collectifs	1,8	1,7	1,4

nd : information non recueillie lors de l'enquête

Le score attribué aux deux-roues à moteur, assez peu fluctuant entre sous-groupes de la population, est sensiblement inférieur à celui de la voiture et place le mode dans une position médiane, voire légèrement favorable à Ouagadougou. Par contre, le manque d'atouts de la bicyclette se concrétise par un score systématiquement faible. Elle arrive en dernière position à Bamako et à Niamey, en avant-dernière à Ouagadougou, pratiquement à égalité avec le bus⁸⁰. Le vélo apparaît un peu moins dévalorisé aux yeux des pauvres, des travailleurs du secteur informel, des apprentis, des agriculteurs, des scolaires qu'aux yeux des actifs salariés.

⁸⁰ Rappelons la quasi-inexistence des transports collectifs à Ouagadougou qui explique largement leur désaffection.

Il est également mieux noté par ses utilisateurs. Ce phénomène de réduction des dissonances cognitives n'est pas propre aux villes africaines. Touchant les divers modes, il est fréquemment observé et vise à rapprocher attitudes et comportement à travers une survalorisation par l'individu de ses propres pratiques (GOLOB *et alii*, 1979 ; KAUFMANN, BASSAND, 1996). Mais cette « prime » au mode habituel n'est pas aussi enracinée chez toutes les catégories sociales.

Tout d'abord, les utilisateurs du vélo valorisent encore plus les deux-roues à moteur. Certains adolescents qui sont des utilisateurs réguliers de la bicyclette paraissent même se satisfaire assez mal de leur situation de cyclistes et aspirent au deux-roues à moteur. Cet effet est favorisé par la scolarisation. A Bamako comme à Ouagadougou, moins nettement à Niamey, les scolarisés apprécient relativement moins la bicyclette que les jeunes qui ne vont pas à l'école, à âge égal. Dans les trois villes, la perte d'attrait du vélo se produit très tôt et paraît largement déconnectée des possibilités d'accès réel à un deux-roues à moteur, même à Ouagadougou où l'on constate dès quatorze ans une érosion du score du vélo, alors que la cote des autres modes demeure beaucoup plus stable (Figure 23). Les attitudes des jeunes apparaissent donc ambivalentes, puisque ce sont eux qui utilisent le plus le vélo, mais ce sont eux, aussi, qui aspirent le plus au deux-roues à moteur (pour les garçons), voire aux transports collectifs (pour les filles).

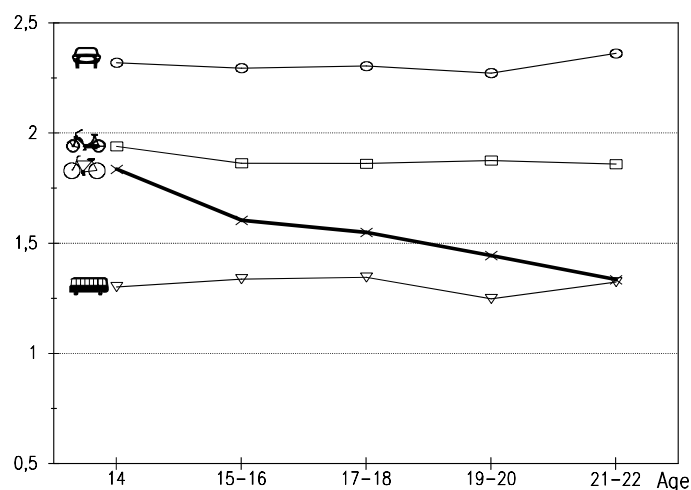


Figure 23 : Erosion du score du vélo avec l'âge chez les jeunes (Ouagadougou)

Cette désaffection vis-à-vis du vélo renvoie d'abord à la prégnance d'une association entre bicyclette et pauvreté que l'on retrouve dans d'autres contextes géographiques, à Cuba par exemple (DIAZ OLVERA, PLAT, 1993b), mais qui apparaît bien plus profondément ancrée chez les citadins africains qu'en Europe ou en Asie. Ce résultat ressort très nettement d'entretiens, en particulier avec des jeunes scolarisés, mais aussi avec des femmes et des salariés (CUSSET *et alii*, 1995 ; POCHET *et alii*, 1995). Pour expliquer leur refus du vélo, ces personnes invoquent l'importance du groupe social et de l'entourage. Soit c'est la petite amie qui trouvera à redire à l'usage de la bicyclette, soit il s'agira de l'entourage familial, des collègues de travail, ou encore des copains d'école. Ainsi un cadre qui voudrait utiliser une bicyclette ne serait pas compris, voire même serait méprisé, par ses connaissances, et comme le précise un chef de quartier de Ouagadougou (CUSSET *et alii*, 1995 : 66), « *On dira qu'il fait le malin, il se moque des pauvres. Que Dieu lui donne ce qu'il cherche, puisqu'il veut devenir pauvre !* ». *A contrario*, la réputation positive du Vélo Tout Terrain montre bien le poids des modèles occidentaux chez les citadins du Sud, et tout particulièrement les jeunes. En effet, à l'opposé du vélo traditionnel, le VTT est à la mode, y compris chez les jeunes filles. Il est perçu

comme un moyen de transport élégant, confortable, moderne, mais surtout de prix plus élevé, et devient le signe d'un certain statut social pour qui l'utilise. Toutefois, il reste plus un objet de loisir qu'un instrument de déplacement⁸¹ et ne contribue pas à revaloriser l'image de la bicyclette en tant que mode de transport quotidien. Ce hiatus entre les marchés potentiels de la bicyclette « à l'ancienne » et du VTT que nous avons mis en évidence dans des villes francophones d'Afrique de l'Ouest est également relevé à Brazzaville (POCHET et alii, 1995) aussi bien qu'à Nairobi ou Dar es Salaam (NGUMA, 1993 ; HOWE, 2000).

Mais le rejet du vélo s'appuie aussi dans l'esprit des citadins sur une autre association, qui recoupe d'ailleurs partiellement des préoccupations de pauvreté (POCHET et alii, 1995 : 59) : « *utiliser la bicyclette, ça fait villageois* ». C'est ainsi qu'à Bamako, seuls 20 % des personnes enquêtées considèrent que la bicyclette est faite pour les déplacements des citadins, tandis qu'à Niamey, on enregistre 18 vélos pour 1000 habitants dans les anciens villages peu à peu avalés par la croissance urbaine mais un taux six fois plus faible dans les quartiers centraux. Or, la croissance démographique rapide des villes d'Afrique subsaharienne est due pour une part à l'importance des flux migratoires qui amènent dans les cités, et tout particulièrement dans les capitales, des ruraux chassés par le manque de terre, attirés par l'espoir d'un accès au marché du travail ou repoussés par le poids des contraintes familiales. Cette transplantation en ville ne s'effectue pas sans modifications des modes de vie. L'insertion de l'individu dans un milieu jusque là étranger se traduit par la transformation, voire l'abandon, de certaines coutumes et habitudes, l'adoption de nouveaux rythmes, de nouvelles valeurs (GROUPE DE RECHERCHE « VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES », 1986a et 1986b). L'effet croisé de niveaux de revenu hiérarchisés et d'itinéraires spatiaux distincts se traduit par des pratiques de sociabilité, des usages de l'espace, en un mot des formes de citadinité, bien différenciés, conduisant certains à un repli sur le quartier et d'autres à une pratique plus riche de la ville comme le montrent les analyses croisées de CLEMENT sur la perception de l'espace urbain et la mobilité quotidienne, à Bamako et Ouagadougou (1994) et à Niamey (1998 ; 2000).

De telles analyses peuvent être complétées, dans le cas de Ouagadougou, en prenant en compte un ensemble de facteurs relevant de diverses dimensions de la citadinité (caractéristiques démographiques du ménage, ancienneté de l'installation en milieu urbain, habitudes alimentaires...) pour caractériser les individus. Trois groupes de résidents, proches de ceux définis sur Abidjan par GIBBAL (1974), « citadins », « nouveaux citadins » et « villageois », sont distingués, tant chez les chefs de ménage que leurs épouses (Encadré 3).

Ces formes de citadinité s'accompagnent de variations dans l'image des modes. Alors que l'on observe entre les groupes une relative stabilité du score des deux-roues à moteur⁸² ainsi que de celui des transports collectifs, les scores de la bicyclette et de la voiture suivent des évolutions marquées et divergentes (Figure 24). Qu'il s'agisse des chefs de ménage ou de leurs conjoints, la bicyclette est d'autant plus appréciée que les modes de vie restent marqués par le milieu rural, quoique, même chez les villageois, l'écart avec l'automobile reste sensible. On retrouve là bien évidemment un effet imputable aux différentiels de revenus entre les catégories mais qui n'épuise pas l'essentiel des différences entre groupes. Deux facteurs socioculturels, jouant dans le même sens, contribuent à l'amplifier. D'une part, la persistance de l'usage de la bicyclette dans les campagnes⁸³ associe ce mode à des comportements et à des valeurs traditionnelles, ce qui implique un rejet croissant au fur et à mesure que l'individu

⁸¹ A partir du moment où l'effort physique nécessaire n'est plus perçu en tant que travail mais activité sportive, le vélo peut échapper aux conséquences de l'assimilation entre progrès et substitution du travail humain par le travail mécanique qui a été si défavorable à la pérennité de son usage dans les pays du Nord au début du vingtième siècle (SACHS, 1992).

⁸² Le score moyen du deux-roues à moteur varie entre 1,62 et 1,75 selon le groupe.

⁸³ L'importance de la possession et de l'usage de la bicyclette pour la manifestation de la réussite chez des migrants de retour au village est attestée encore récemment (TAPSOBA, 1988).

s'éloigne de modes de vie ruraux. D'autre part, chez les citadins, l'idéalisation de l'automobile et la recherche de modes de vie occidentalisés (ou perçus comme tels) amènent à valoriser ce mode bien plus que les autres Ouagalais. Ces divers phénomènes ont pour conséquence le double mouvement de valorisation de la bicyclette et de moindre engouement pour la voiture dès lors que l'on passe des citadins aux citadins adoptifs et de ceux-ci aux villageois, chez les hommes aussi bien que chez les femmes.

Encadré 3 : Différents groupes d'urbains

Les trois groupes ont d'abord été élaborés à partir des caractéristiques des chefs de ménage et en s'appuyant sur la combinaison de divers outils d'analyse multidimensionnelle (analyses factorielles et méthodes de classification). Les épouses ont ensuite été affectées au groupe de leur conjoint (DIAZ OLVERA *et alii*, 1998b).

Les « citadins » sont très majoritairement nés en ville mais un sur deux a effectué un séjour de plus de six mois à l'étranger. Plutôt jeunes, ils bénéficient d'une situation économique favorable, les deux tiers étant salariés ainsi d'ailleurs qu'un tiers de leurs épouses. Relativement plus présents dans le centre et la première périphérie que les autres groupes, un quart vit dans des villas et un autre quart dans un habitat en dur moderne. Les taux d'équipement en biens durables (réfrigérateur, télévision) sont élevés et leurs habitudes alimentaires les portent vers des nourritures importées. Individus aisés ayant été familiarisés avec le milieu urbain dès leur plus jeune âge, ils présentent donc simultanément les caractéristiques culturelles et les atouts économiques leur permettant un usage extensif de la ville.

A l'autre extrême se situent les « villageois », dont plus de la moitié sont nés et ont grandi au village qu'ils ont généralement quitté pour venir directement à Ouagadougou. Déjà âgés, ils résident en seconde périphérie, dans un habitat traditionnel ou dans du semi-dur et sont peu nombreux à posséder une télévision ou un réfrigérateur. Leurs habitudes alimentaires se sont peu modifiées. Leurs revenus personnels sont faibles, la majorité étant non-salarié. Des trois groupes, c'est celui au sein duquel la polygamie est la plus répandue, les épouses étant inactives ou, éventuellement, non-salariées. Plus âgés, moins riches, les villageois paraissent plus en situation de subir les inconvénients de la vie urbaine que de bénéficier de ses avantages.

Entre ces deux catégories, les « citadins adoptifs » présentent des caractéristiques intermédiaires, tant en ce qui concerne la localisation du domicile, le type de logement, le niveau d'équipement ou les habitudes alimentaires. Bien qu'un sur deux soit salarié, cette proportion est plus faible que chez les citadins ; qui plus est, les postes qu'ils occupent sont hiérarchiquement inférieurs. Les citadins adoptifs se retrouvent ainsi dans une position médiane.

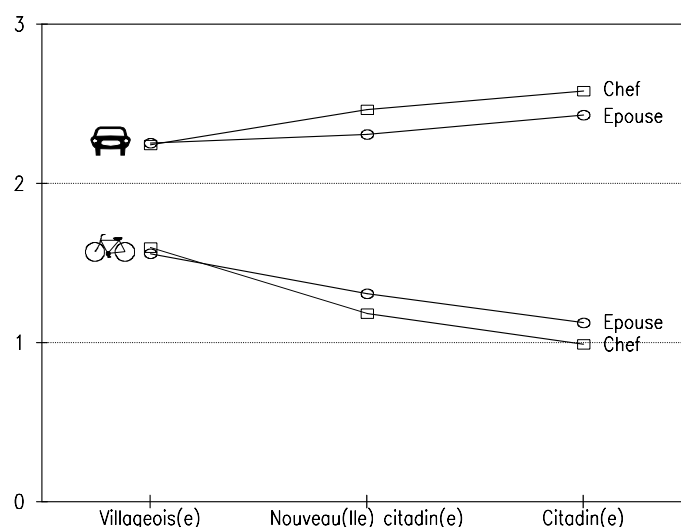


Figure 24 : Scores du vélo et de la voiture, selon la forme de citadinité, à Ouagadougou

4.4. DES USAGES ORIGINAUX ET SOCIALEMENT CONTRAINTS

L'usage des modes repose d'abord sur la recherche d'une adéquation entre nécessités de déplacement et ressources disponibles qui déterminent très largement les moyens de transport accessibles. Ainsi, pour ses utilisateurs réguliers, et seulement pour eux, la voiture est d'abord l'un des outils indispensables de la vie quotidienne, car exercer un travail, rencontrer des interlocuteurs professionnels, visiter des amis, implique des déplacements fréquents et complexes pour lesquels l'automobile est techniquement mieux adaptée que les autres modes, à condition toutefois que son utilisation soit fortement individualisée. Mais parallèlement, son coût d'usage élevé nécessite de bénéficier de ressources importantes, ce qui impose de disposer non seulement d'un emploi rémunérateur mais aussi d'être bien intégré dans des réseaux de relation étendus et influents. Le cercle se referme, les modes de vie sont à la fois permis et contraints par le recours à la voiture et l'on retrouve par là les observations de VIDAL et LE PAPE (1986b : 189), qui constatent à propos d'Abidjan que la possession d'une automobile est simultanément la conséquence d'un certain niveau de revenus et l'incitation à « *réussir des acrobaties financières* » pour accéder à l'argent nécessaire à son entretien et à son usage.

Pourtant, si de rares citadins utilisent quotidiennement et intensivement l'automobile et si quelques-uns y accèdent épisodiquement, la plupart ne font qu'en rêver. A l'exact opposé du vélo, la voiture s'affirme en effet, dans les cités du Sud⁸⁴, comme le mode idéal pour toutes les couches sociales. C'est que les différents moyens de transport ne peuvent être réduits à la seule dimension technico-économique, ils sont aussi des vecteurs de différenciation et manifestent l'appartenance à une classe d'âge, à une génération et, surtout, à un statut socio-économique. L'utilisation ostentatoire de certains types de véhicules et le rejet de modes socialement dévalorisés renvoient explicitement à des processus de distinction sociale⁸⁵.

Ainsi, une hypothèse pourrait être avancée pour expliquer la dangerosité prêtée au vélo, plutôt à tort si l'on en croit les statistiques ouagalaises d'accidents de la route (BAMAS, 1995), et que l'on retrouve également citée comme frein au développement de la bicyclette dans les villes d'Afrique de l'Est (RWEBANGIRA, 2001) ou à Kinshasa dès les années quatre-vingt⁸⁶ (PAIN, 1984). Cette insécurité associée à l'usage de la bicyclette, relevée lors de l'analyse des attitudes comme un facteur limitant, n'est pas seulement routière. Elle est aussi, voire d'abord, sociale, car ce que le recours au vélo met en jeu c'est bien une position dans la hiérarchie

⁸⁴ Dans un autre contexte géographique, Trinidad, MILLER (1994) montre comment, alors que l'amélioration des revenus liée au boom pétrolier avait permis la substitution de la bicyclette par l'automobile, celle-ci devenant à la fois un moyen de transport et un objet de prestige personnalisé à outrance (par l'amélioration du confort intérieur et l'ajout d'accessoires extérieurs), la persistance de la crise économique ne s'est pas traduite par un retour aux pratiques antérieures, à l'occasion duquel la voiture aurait été délaissée au profit du vélo. Elle a principalement impliqué une limitation des dépenses ostentatoires, ralentissement de la montée en puissance des modèles, achat d'accessoires moins coûteux, et, pour certains, un usage occasionnel du véhicule comme taxi clandestin. Ce dernier phénomène se retrouve également dans certaines villes africaines, par exemple avec le développement des *clandos* à Dakar.

⁸⁵ Le vélo a été, lui aussi, l'un des emblèmes de la réussite et de la modernité importée, durant la colonisation et les premières années des Indépendances (REMY, 1968 ; GEFFRAY, 1989 ; CLEMENT, 1993). Vers 1940, le chef du Zongo de Lomé fut ainsi le premier à s'y promener en bicyclette, et ce fait parut suffisamment marquant pour qu'il en tirât son surnom de « *baba kéké* », c'est-à-dire « papa vélo » (AGIER, 1983 : 93). Mais, au début des années quatre-vingt, si le vélo peut encore être l'un des attraits de la vie urbaine dans une ville de province (Ziguinchor) et pour de jeunes migrants ruraux (TRINCAZ, 1984), il « *manque assurément de prestige* » pour la population de Yaoundé, « *formée en grande partie de fonctionnaires* » (FRANQUEVILLE, 1984 : 147). Remarquons aussi que cette valorisation symbolique pouvait d'ailleurs masquer des enjeux économiques et sociaux : ainsi, en milieu rural mossi, les cadets s'étant enrichis grâce à des migrations de travail étaient de fait écartés des « *dépenses utiles pour l'exploitation* » et contraints à des « *dépenses de caractère ostentatoire* », notamment de bicyclette, afin que la hiérarchie sociale ne puisse être remise en cause du fait d'une « *supériorité économique acquise à l'étranger* » (BOUTILLIER et alii, 1977 : 377-378).

⁸⁶ Alors que selon divers auteurs les photographies de la ville prises avant l'Indépendance montrent des rues présentant un fort trafic cycliste (PAIN, 1984 ; DE MAXIMY, 1984).

sociale. Pour ceux qui n'accèdent pas encore à la bicyclette ou y parviennent difficilement, sa conquête est un moyen de s'élever ; mais pour ceux qui y accèdent déjà, s'en contenter serait stagner, et donc, dans une compétition sociale où les positions sont nécessairement relatives et jamais figées, ce serait accepter, à terme, de se rabaisser. On voit bien alors les limites d'un message en faveur du développement de l'usage de la bicyclette chez les « pauvres », message qui serait porté par des « élites locales », relayant de plus ou moins bonne grâce les idées des bailleurs de fonds étrangers et continuant à utiliser eux-mêmes la voiture. Le parallèle avec le secteur du logement est immédiat : les « pauvres » acceptent difficilement la promotion et l'adoption de techniques et de matériaux de construction locaux ou traditionnels, alors que dans le même temps les élites politiques et les couches aisées qu'ils côtoient parfois se tournent vers des produits importés que la publicité de masse et les médias, à l'exception de rares campagnes ciblées, associent systématiquement à la modernité (SIMON, 1992).

En contrepoint, et plus encore en période de crise lorsque sa possession devient plus rare, la voiture s'affirme comme « *un élément essentiel de distinction sociale* » (DALOZ, 1990 : 148). Elle est à l'évidence l'un de ces symboles de la « *citadinité réussie* » qui coûtent très chers (ANTOINE *et alii*, 1987), l'un des « *trois V de la victoire* », avec la villa et le verger selon l'expression malienne reprise par SINOU⁸⁷ (1987 : 101). Ainsi, dans certains ménages de la « nouvelle élite noire » du Zimbabwe, pour qui la consommation ostentatoire représente le marqueur suprême de statut, on décompte plus de voitures que de permis de conduire (BELK, 2000). De même, pour la plupart des nouvelles figures de la réussite analysées à l'occasion d'un dossier récent de la revue Politique Africaine (BANEGAS, WARNIER, coord., 2001), le succès se matérialise et s'exhibe à travers quelques thèmes bien identifiés, notamment la possession d'objets d'importation, au premier rang desquels figurent les véhicules haut de gamme⁸⁸. Toutefois, « *ces thèmes communs sont susceptibles de variations significatives* » (BANEGAS, WARNIER, 2001 : 18), notamment à travers le choix du modèle de voiture.

Ce choix renvoie à deux ensembles de déterminations. D'une part, les caractéristiques techniques du véhicule, parce qu'elles renvoient aussi à des conditions d'usage préférentiel, attestent d'un mode de légitimation de la réussite : les 4x4 sont l'apanage de citoyens souhaitant exhiber la permanence d'un ancrage villageois, même s'il reste très distendu voire largement fictif, tandis que les pasteurs nigériens aux fortunes rapides (MARSHALL-FRATANI, 2001) se tournent vers des berlines, voitures de ville mal adaptées aux pistes rurales et donc mieux à même de matérialiser l'enracinement urbain de leur réussite. D'autre part, ce choix manifeste la prégnance du modèle américain de motorisation, aussi bien chez les *feymen* camerounais calquant à distance leur comportement (marques d'habits, de lunettes ou... de voitures) sur celui des rappeurs américains (MALAQUAIS, 2001) que chez les Zimbabwéens de Mutare rêvant de posséder une Chevrolet, parce qu'il s'agit pour eux d'un objet emblématique du style de vie américain (BELK, 2000).

Il faudrait d'ailleurs s'interroger sur la consistance de l'enracinement local de cette couche la plus aisée. Les pratiques et les référents de ces « *intégrants* »⁸⁹ (CALAS, 1998) sont probablement plus proches de ceux de leurs équivalents dans d'autres pays que de leurs

⁸⁷ On retrouve cette description des symboles de la réussite chez d'autres auteurs. YAMEOGO (1987 : 76) parle de « 4v », ajoutant les virements aux trois précédents symboles, tandis que BANEGAS et WARNIER (2001) en citent également quatre, mais avec les vidéos à la place des vergers. En tout état de cause, la voiture et la villa sont toujours mentionnées !

⁸⁸ La Mercedes Benz est au milieu des années quatre-vingt le « *signe par excellence de la richesse* » à Conakry, même si bon nombre de fonctionnaires sont prêts à de longues années d'attente (parfois une dizaine) pour pouvoir acquérir une Lada importée (SCHWARTZ, 1989 : 89).

⁸⁹ CALAS distingue différents groupes de citoyens kampalais. Parmi eux, les « *intégrants* », qui fréquentent l'espace-monde et y intègrent l'espace kampalais, forment le sommet de la pyramide sociale. Ils présentent une mobilité élevée, qui se déploie à différentes échelles spatiales. « *Néanmoins, leur réussite s'affiche dans la mobilité et à travers l'instrument privilégié de cette mobilité : la voiture.* » (CALAS, 1998 : 389-390).

compatriotes pauvres ou appartenant aux classes moyennes (BELK, 2000). Il n'est toutefois pas du tout certain que l'ensemble des automobilistes exclusifs rencontrés dans nos enquêtes appartient à cette catégorie, ne serait-ce que parce que tous ne disposent pas de revenus très élevés. Bien au contraire, on l'a vu, les automobilistes exclusifs restent engagés dans une vie et une société locale qui les amènent à véhiculer certains de leurs concitoyens. De telles pratiques et la reconnaissance du rôle majeur de la dimension symbolique des modes de transport amènent alors une question : dans les grandes villes africaines, jusqu'où la réussite peut-elle se contenter d'un usage purement privé de la voiture ? En d'autres termes, un certain partage de l'usage, dépassant le cadre du ménage, n'est-il pas la meilleure façon d'exhiber, de valoriser et finalement d'accomplir sa réussite ?

Certes, la rareté prononcée des véhicules particuliers joue en faveur d'un certain partage de leur usage. Mais, plus profondément, limiter le recours à la voiture à un usage purement individualiste, refuser une certaine « *socialisation du véhicule, au sens de la réquisition d'un moyen de transport individuel au profit de la collectivité* » (N'GUEMBO, 1998), ne pas activer les mécanismes de redistribution communautaire, ce serait choisir de rompre le cycle de la dette, prendre le risque d'agressions magiques et donc mettre en péril les conditions mêmes de la réussite. Dans un contexte économique marqué par la crise, où le manque de moyens pèse sur le quotidien de la quasi-totalité de la population, véhiculer des citoyens moins aisés, c'est, pour reprendre les termes de MARIE (1997 : 436), mettre en œuvre des phénomènes d'individualisation sans individualisme, en s'appuyant sur « *les principes de l'indépendance et de l'autonomie relatives* ». C'est donc tout à la fois exhiber sa réussite, la renforcer en faisant vivre des liens de dépendance⁹⁰ et la conforter en éloignant les risques de sanction communautaire. Il en résulte une « *mise en forme sociale du système automobile* » (WICKHAM, LOHAN, 1999) originale, ne serait-ce que parce que cette nécessaire « *socialisation* » impose de rendre compatible à certains moments les emplois du temps de divers utilisateurs de la voiture, automobilistes exclusifs d'une part et usagers dépourvus ou apparentés de l'autre, alors que dans les cités du Nord la diffusion élargie de l'automobile accentue au contraire la désynchronisation des temps individuels (SHELLER, URRY, 2000).

La dynamique de diffusion de la voiture dans des économies africaines en crise, en proie à l'ajustement structurel accompagné, ou non, d'un volet social, ne peut donc être analysée uniquement comme une marque « *moderne* » de dépendance vis-à-vis des pays du Nord. Bien au contraire, l'avenir des systèmes de transport des villes africaines se construit dans le jeu de ces dynamiques internes et externes (BALANDIER, 1985). Certes, les pratiques mises en évidence ici se déploient dans un environnement qui ne peut être limité au seul horizon national ou de la sous-région et le contexte international qui tend à assimiler développement, richesse individuelle, bien-être, modernité et possession d'une automobile joue à l'évidence sur les comportements et les représentations des citoyens africains et entretient fortement un processus exacerbé de hiérarchisation des différents modes. Il se traduit notamment, aux deux extrêmes, par une dévalorisation de la bicyclette, renvoyée aux cauchemars collectifs du sous-développement, et par une idéalisation de la voiture, assimilée au rêve individuel de la réussite sociale. Mais, on l'a vu, cette dynamique s'appuie également sur de puissants moteurs internes, d'ordre technique mais aussi et surtout de nature économique et sociale.

⁹⁰ GIBBAL (1974) notait déjà à la fin des années soixante que « *la possession d'une voiture, si elle engendre le plus souvent des liens inégalitaires, peut aussi contribuer à alimenter une relation de dépendance pré-existante* ».

CHAPITRE 5

ALLER EN VILLE, RESTER AU QUARTIER

Cherté du transport, accès difficile aux modes mécanisés, ces constats établis dans les chapitres précédents n'invitent-ils pas à se poser la question du cantonnement des citadins, et tout particulièrement des plus pauvres, aux seuls alentours du domicile, faute de moyens monétaires comme de transport ? Des travaux antérieurs montrent en effet la fréquentation obligée du quartier et les difficultés d'accès à la ville rencontrées par certaines catégories de citadins, selon leur localisation dans l'espace urbain.

Ainsi, à Dar es Salaam, une distinction entre zones résidentielles, quartiers lotis et non lotis met en évidence des différentiels sensibles d'accessibilité (DIAZ OLVERA et alii, 1998a). En matière d'enseignement, les établissements sont systématiquement plus proches du domicile dans les quartiers les plus aisés, à niveau (primaire ou secondaire) comme à statut (public ou privé) donnés. Néanmoins, les distances effectivement parcourues suivent le mouvement inverse, augmentant des zones non loties aux zones loties, puis de celles-ci aux quartiers aisés. Il n'y a rien là de paradoxal, mais la conjonction de deux phénomènes : un arrêt plus précoce de la scolarisation pour les enfants des ménages pauvres qui accroît la probabilité que les scolaires de ces zones fréquentent le primaire plutôt que le secondaire, un recours plus élevé au secteur privé de la part des ménages aisés. De même, habiter un logement ne disposant pas de l'eau courante, situation de loin la plus fréquente dans les quartiers non lotis, entraîne des contraintes fortes dans la vie quotidienne, d'autant que les bornes-fontaines et autres points d'eau y sont plus rares. Dans les quartiers non lotis, l'approvisionnement en eau, qui concerne plus d'une femme ou jeune fille sur deux et un homme sur cinq, prend alors en moyenne près d'une heure par jour. Non seulement la proportion de personnes concernées y est plus forte (38 % contre 23 % dans les quartiers résidentiels), mais la pénibilité en est bien plus grande (59 minutes par jour et par ménage contre 20 dans les quartiers résidentiels). Enfin, à l'inconfort et à la pénibilité, il faut ajouter un coût dans bien des cas élevé pour une consommation limitée à l'essentiel, notamment en cas de recours aux vendeurs d'eau. Dans les quartiers non lotis de Dar es Salaam, le manque de moyens, l'insuffisance des équipements entravent les parcours scolaires, compliquent la vie quotidienne et limitent les possibilités de fréquenter la ville.

A Bamako, les résidents des périphéries accessibles et ceux des zones enclavées, localisées à l'écart des axes principaux et non desservies par les transports collectifs, présentent des différences socio-économiques sensibles (DIAZ OLVERA et alii, 1998b) : les premiers sont plus souvent salariés, leur niveau scolaire est plus élevé, leur habitat de meilleure qualité. La mobilité diffère également entre ces deux groupes : tous modes confondus, ce sont les résidents des zones enclavées qui se déplacent le plus (+ 0,9 déplacement pour les chefs de ménage, + 0,4 pour les épouses), du fait d'un usage sensiblement accru de la marche qui varie dans un rapport de 1 à 4 entre les deux types de localisation. Cet écart extrêmement important concernant la mobilité pédestre traduit une prédominance du quartier dans la mobilité dès lors que celui-ci est enclavé, ce phénomène étant encore amplifié par une position géographique excentrée. En première couronne, tant chez les femmes que chez les hommes, la localisation du quartier joue très peu sur les niveaux de mobilité par type de liaison, à l'exception toutefois des déplacements internes à la zone d'habitat, plus importants pour les habitants des zones

enclavées ; par contre, en deuxième couronne, les déplacements radiaux et entre périphéries sont plus faibles pour les résidents des quartiers enclavés au bénéfice des parcours internes. Un lieu d'habitat à l'écart des axes de circulation et éloigné du centre restreint l'espace quotidien des épouses au seul quartier et limite l'accès des hommes actifs au centre-ville.

Mais une localisation excentrée du domicile peut être compensée par des revenus élevés, comme le montre, pour Ouagadougou, une comparaison entre deux zones spécifiques de seconde périphérie : un quartier spontané plutôt pauvre et une « Cité » planifiée accueillant des citadins aisés repoussés en périphérie par les opérations d'aménagement urbain (DIAZ OLVERA, PLAT, 1996). Les comportements de déplacement divergent en effet radicalement d'une zone à l'autre. Les habitants de la Cité estiment ne pas avoir eu le choix du quartier et apprécient peu leur environnement immédiat. S'y ajoute un emploi salarié qui ne peut guère être exercé sur place. Simultanément, des revenus élevés permettent à nombre d'adultes de disposer en permanence d'un véhicule motorisé, deux-roues à moteur voire automobile. Quoique leur domicile antérieur ne soit pas connu à travers l'enquête, il semble que le déménagement n'ait pas impliqué une réorganisation des pratiques d'activités et que tout les pousse donc à une mobilité « au long cours ». Néanmoins, les différences entre chefs de ménage et épouses ne disparaissent pas, celles-ci se déplaçant moins que ceux-là et dans des espaces plus réduits. Mais c'est en seconde périphérie pauvre que les contrastes entre hommes et femmes sont les plus marqués. Peu de chefs de ménage travaillent à proximité du domicile ce qui les contraint à sortir du secteur de résidence, notamment pour se rendre en centre-ville. A l'opposé, les épouses, le plus souvent sans activité professionnelle, ont une journée scandée par les déplacements ménagers, achats de nourriture, corvées d'eau... Il s'ensuit une mobilité très élevée, mais effectuée à proximité du domicile, essentiellement sous forme pendulaire. A la mobilité de quartier des unes s'oppose la mobilité de ville des autres, la localisation en périphérie éloignée n'est donc pas nécessairement synonyme de cantonnement au voisinage, même si la fréquentation des espaces centraux par les actifs pauvres semble bien souvent fortement contrainte.

Ces observations peuvent-elles être retrouvées et enrichies à partir de l'analyse d'une ville spécifique ? Les données d'enquête concernant Niamey restent muettes sur les conditions d'accessibilité des citadins aux différents services urbains, faute d'avoir prévu un questionnaire spécifique⁹¹. Par contre, elles offrent une description fine des déplacements de proximité et permettent d'approfondir l'analyse de la mobilité, notamment en appréhendant mieux comment la localisation du domicile atténue ou accentue les difficultés liées à des positions défavorables en termes de ressources économiques, de genre ou de statut. Une telle interrogation implique de s'interroger dans un premier temps de façon générale sur la notion de quartier dans les villes africaines (5.1.), puis de construire une typologie des quartiers de Niamey (5.2.) avant d'examiner la mobilité de leurs résidents (5.3.) qui montre un risque de fragmentation de l'espace urbain (5.4.).

5.1. LES DIVISIONS DE L'ESPACE URBAIN

Dans la plupart des villes d'Afrique de l'Ouest, la colonisation avait instauré une distinction entre « ville blanche » et « ville noire » qui s'imposait immédiatement, aussi bien dans les plans d'urbanisme (POINSOT et alii, 1989) que dans la réalité de l'espace urbain, marquée par

⁹¹ Les enquêtes dont nous disposons à propos de Ouagadougou et Bamako n'offrent pas plus d'informations à propos de l'accessibilité de différents services. *A contrario*, l'enquête HRDS sur Dar es Salaam autorise diverses analyses d'accessibilité mais qui ne peuvent être mises en regard de pratiques de mobilité. Seule l'enquête récemment menée à Dakar pourrait permettre une telle analyse simultanée, mais les bases de données ne sont pas encore disponibles.

l'hétérogénéité des fonctions urbaines, des types de construction, voire des pratiques quotidiennes. Avec l'alibi d'être « *justifiée par les grands principes d'hygiène* » (MARGUERAT, 1991 : 227), elle s'appuyait sur une séparation physique, au minimum une infrastructure viaire majeure, tel le Boulevard d'Isolement si bien nommé à Ziguinchor (TRINCAZ, 1984), mais plus souvent un espace non bâti ou un accident de terrain comme à Niamey⁹², qui tenait à distance de la « ville » les populations des « quartiers ». Après les Indépendances, cette distance, qui n'était bien entendu pas seulement physique, s'est quelque peu atténuée. Les emplois administratifs restent nombreux dans l'ancienne ville blanche, le pouvoir économique s'y déploie, mais ses habitants ont changé. Il n'en reste pas moins que, si « *dans la ville européenne, il y a des Zaïrois riches* » (PAIN, 1984 : 233), des années quatre-vingt à aujourd'hui, la « ville » reste toujours pour une majorité de citadins le « *quartier où habitent les riches* » (CLEMENT, 2000 : 111), le « *lieu des blancs* » (ADRIEN-RONGIER, 1984 : 443) et « *l'homme de la rue à Bangui ou à Abidjan ne se sent pas vraiment concerné* » par ce qui s'y fait (BINET, 1976a : 98).

Le centre, lui, est généralement situé ailleurs par les citadins, entre le Grand et le Petit Marché à Niamey (CLEMENT, 2000), dans la « *town* » à Harare (GERVAIS-LAMBONY, 1994), au « *kilomètre cinq* » à Bangui (ADRIEN-RONGIER, 1984) ou dans cette zone dont « *le noyau est le Marché Central* » à Yaoundé (FRANQUEVILLE, 1984 : 65). Le repérage d'un centre à Lomé est plus complexe, mais le lieu le plus cité est, là encore, le Grand-Marché (GERVAIS-LAMBONY, 1994). Le centre est donc d'abord le lieu où l'on accède à la consommation, là où est implanté le principal marché, voire de grands supermarchés, là « *où l'on peut jouir du spectacle de l'abondance d'une société de consommation de type occidental* » (TRINCAZ, 1984 : 202). Il peut aussi abriter d'autres fonctions, administratives ou économiques, mais c'est d'abord la fonction commerciale qui « *fait* » le centre, « *le vrai centre « naturel » convivial, affectif, populaire, de la ville ; centre qui se démarque très clairement du centre administratif [...] et du centre des affaires [...]* » pour reprendre les termes de DE MAXIMY (1987 : 330) à propos de Douala. A Lomé ou Harare (GERVAIS-LAMBONY, 1994) comme à Niamey (CLEMENT, 2000), peu nombreux sont les citadins qui déclarent ne jamais se rendre au centre et c'est aussi cette fréquentation, induite par la présence des commerces, qui le différencie de la « ville ». L'importance de la fréquentation dans l'identification du centre est d'ailleurs confortée par d'autres éléments. A Niamey, les résidents adultes des périphéries lointaines sont proportionnellement plus nombreux que les autres citadins adultes à avoir des difficultés à situer un centre, voire à le définir (CLEMENT, 2000). L'assimilation entre centre-ville et abords des grandes structures commerciales ne concerne que les adultes, aussi bien à Harare qu'à Lomé. Les jeunes scolaires de ces deux villes, qui ne fréquentent guère les marchés, placent au contraire le centre en « ville », dans des lieux manifestant le pouvoir politique et économique ou symbolisant le prestige de la modernité (GERVAIS-LAMBONY, 1994), tels les jeunes Banguissois et, à un moindre degré, les jeunes Abidjanais interrogés près de vingt ans auparavant par BINET (1972 ; 1976b). On mettrait ainsi en évidence, chez deux grandes catégories de citadins, les jeunes et les adultes, des associations fortes entre les différentes formes de centralité proposées par MONNET (2000), les premiers mettant en avant les centralités politique, économique et, peut-être, symbolique, les seconds liant centralités commerciale, d'accessibilité (les marchés sont généralement des terminus majeurs des lignes de transport artisanal) et sociale (par la forte présence de ces lieux dans les pratiques et les images).

⁹² Alors qu'originellement la ville blanche, située sur le plateau, dominait les quartiers africains de paillotes restés en bordure du fleuve, en 1935, un nouvel incendie sert de prétexte aux autorités pour obliger la population africaine à abandonner ses anciennes implantations afin de s'installer sur le plateau. Mais la ville blanche et la ville noire restent physiquement séparées par un accident du relief, la première à l'ouest et la seconde à l'est du Gunti Yena, petit affluent temporaire du Niger.

Même sans prendre en compte ces zones spécifiques, ancienne « ville blanche » et centre, le milieu urbain ne s'avère pas homogène. Déjà, un autre espace est également très présent dans les discours comme dans les pratiques des citadins, les alentours du domicile, leur « quartier ». On n'hésitera pas ici à parler de quartier, quoique ce terme n'est pas *a priori* sans risque « *d'une analyse ethnocentrique de la ville sans grande prise sur la réalité* » comme le signale JAGLIN (1995 : 463) et joue parfois confusément sur divers registres, d'une sociabilité partagée, de cadres administratifs, de liens ethniques, d'homogénéité socio-économique, voire de simple contiguïté physique. Certes, cette critique n'est pas sans fondement et l'on aurait beau jeu, par exemple, de relever le caractère souvent très flou des limites des différents quartiers ou les fluctuations de leur nombre selon la fonction de l'interlocuteur (BERTRAND, 2001). Mais « *les citadins, en Afrique francophone, s'y réfèrent sans cesse* » (DE MAXIMY, 2000 : 145), voire parfois le subdivisent encore, comme à Douala où les zones éloignées des voies carrossables sont dénommées des « *sous-quartiers* » (SERAPHIN, 2000 : 109), et il nous semble qu'aussi bien un ensemble d'éléments objectifs (position dans l'agglomération ou statut foncier pour n'en citer que deux) que certains des repères utilisés et partagés par les citadins permettent de qualifier et de partitionner l'espace urbain en quartiers.

L'attachement au quartier semble l'un des sentiments les mieux partagés, puisque 86 % des Loméens comme des habitants d'Harare déclarent aimer leur quartier (GERVAIS-LAMBONY, 1994) et que moins d'un tiers des Niaméens souhaite le quitter (CLEMENT, 2000). Mais cet amour est généralement sans passion, soit que l'on se soit habitué à mettre en avant les avantages de son quartier et à en minimiser les inconvénients, soit qu'il traduise une attitude fataliste plus générale (CLEMENT, 2000). Tous les quartiers ne sont donc pas équivalents, ne serait-ce que du point de vue de leurs résidents.

Au delà des alentours du domicile, et parfois dans des zones qui en sont physiquement très éloignées, les citadins sont aussi susceptibles de différencier des quartiers, aux limites certes ambiguës, mais qu'ils qualifient de riches, de pauvres, d'animés, de dangereux... Des paysages distincts coexistent à l'échelle du territoire urbain, les quartiers les plus anciens présentent des densités fortes, certains espaces périphériques concentrent des taux élevés de populations pauvres hébergées dans un habitat précaire, alors que dans d'autres lieux, des « cités » par exemple, le bâti est de bien meilleure qualité et laisse deviner des ménages aisés. La segmentation spatiale n'est toutefois pas totale, ne serait-ce que parce que le maintien de liens d'interdépendance entre citadins jeunes et âgés, riches et pauvres, patrons et dépendants contrecarre l'émergence d'une distance sociale et spatiale trop forte⁹³ et, plus qu'une différenciation par quartier, c'est alors parfois la distance à la route qui exprime une hiérarchie économique et sociale, les plus riches se logeant à proximité de la voie tandis que les pauvres se retrouvent à distance et souffrent donc d'une accessibilité plus faible (BINET, 1976a ; DE MAXIMY, 1984 ; BANQUE MONDIALE, 1996a). Cette segmentation spatiale varie aussi sensiblement d'une ville à l'autre, voire selon l'indicateur retenu. Ainsi, à partir d'enquêtes reposant sur un zonage assez fin d'Abidjan et d'Accra, MORRIS et alii (1999) ne mettent pas en évidence de différenciation spatiale en ce qui concerne le statut nutritionnel des enfants. Par contre, les conditions d'habitat (qualifiées à partir de plusieurs indicateurs) et les ressources économiques (approchées par la dépense totale du ménage) présentent une segmentation spatiale significative, toutefois sensiblement plus marquée à Abidjan qu'à Accra.

Différents partitionnements de l'espace urbain sont proposées dans la littérature, le plus souvent d'ailleurs à partir de catégorisations empiriques plutôt qu'en fonction de critères théoriques très précis dès lors que la typologie s'appuie sur différents facteurs

⁹³ Pour un exemple concernant une ville moyenne malienne (Mopti), voir DORIER-APRILL, VAN DEN AVENNE, 2001.

d'hétérogénéité. Ainsi, selon PAIN (1984 : 224), le Kinois sépare au milieu des années 80 l'espace urbain en trois ensembles, selon une grille de lecture essentiellement économique : la « ville » et quelques quartiers aisés, inaccessibles pour la plupart des citoyens ; les « *quartiers moyens* » ou plus précisément ceux « *des gens moyens* », correspondant aux « *Cités Planifiées les mieux équipées* » ; enfin les « *quartiers pauvres* », ceux « *des nouveaux venus* », « *des paysans* », incluant les Anciennes Cités dégradées. Après avoir étudié plusieurs villes majoritairement situées en Afrique de l'Ouest, LE BRIS et alii (1987 : 251-254) distinguent également trois types principaux d'organisation, mais en prenant en compte au delà des seuls aspects économiques la dimension historique et les conditions de production de l'espace urbain : le quartier « *ancien* » ou « *traditionnel* », généralement situé dans le noyau d'urbanisation originel, qui regroupe une population souvent ethniquement homogène, installée de longue date et qui « *appartient à part entière à l'économie urbaine* » ; le quartier loti, conçu par l'État, à la population hétérogène ne partageant ni communauté d'intérêts ni réseaux sociaux ; enfin le quartier spontané, phénomène plus récent, qui accueille aux marges de la ville et dans des conditions de sous-équipement marqué tant des migrants issus du milieu rural que des citoyens ayant quitté le centre-ville congestionné, résidents rapprochés uniquement par des communautés de voisinage. DE MAXIMY (1988 : 324), examinant un ensemble de villes intertropicales, propose une catégorisation assez proche, mais à la « ville », aux « *villages* » (terme utilisé ici dans le sens de « *quartiers marginaux* ») et au « *reste* » de l'espace « *constitué d'« extensions », d'« excentriques », de « cités » ou de « quartiers » signifiant l'espace bâti, urbanisé, morphologiquement peu contrasté et en mutation permanente* », il ajoute « *imbriqués dans ces nouvelles expressions urbaines [...] des villages véritables qui ont gardé leur aspect pré-urbain et leur agencement socio-culturel* ».

A une échelle différente, précisément celle de ces anciens villages peu à peu rattrapés par l'urbanisation, FALL (1986 : 155-185) retrouve, au sein des anciens villages Lébou devenus des banlieues de la capitale sénégalaise, des catégories de quartiers (même s'il emploie peu ce terme) proches de certaines de celles déjà évoquées : le village traditionnel, central et dense, lieu d'une sociabilité forte ; les quartiers périphériques anciens, à l'habitat mélangé, déserts le jour mais qui revivent le soir grâce à la vigueur des relations sociales ; les quartiers spontanés, plus récents, précaires et sous-équipés, « *sans véritable solidarité entre habitants* » ; enfin les quartiers « *réguliers* », peu denses, peuplés de résidents aisés et qui se contentent des « *salutations d'usage* ».

Cette liste n'est bien évidemment pas exhaustive. En l'état, elle montre néanmoins une organisation de l'espace complexe, qui joue des inter-relations entre divers facteurs, l'ancienneté de l'urbanisation, la production publique ou privée de l'espace urbain (et de l'habitat), le degré d'équipement, le statut socio-économique des habitants mais aussi la position du quartier au sein de l'agglomération (qu'on aurait garde d'oublier si l'on se préoccupe de mobilités quotidiennes) ou l'intensité des relations sociales qui s'y trament. La prise en compte de certains de ces facteurs permet d'élaborer une typologie des quartiers de Niamey.

5.2. UNE TYPOLOGIE DES QUARTIERS DE NIAMEY

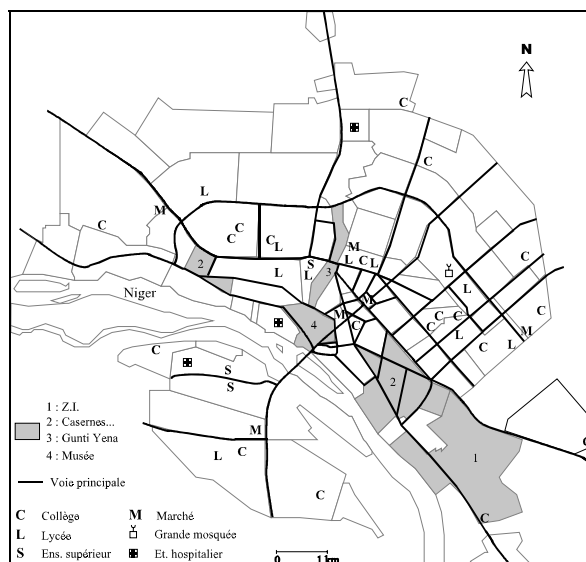
Le lieu de résidence des ménages enquêtés a été classé en prenant en compte trois indicateurs. La position plus ou moins centrale du quartier dans l'agglomération, basée sur un découpage en trois couronnes concentriques, rend compte de l'éloignement aux zones les mieux équipées. Le statut foncier dominant, zone lotie ou non, fournit, de manière très imparfaite certes mais qui pourra ensuite être précisée et enrichie, des informations sur le niveau

économique des populations. Enfin, la plus ou moins grande ancienneté de l'implantation permet de différencier en deuxième couronne les anciens villages des zones d'urbanisation récente que l'analyse bibliographique esquissée précédemment désigne comme très différents du point de vue de la vie quotidienne et des relations sociales. Cinq groupes apparaissent ainsi (Cartes 1 et 2) :

- les quartiers centraux (un cinquième des ménages enquêtés), constitués en grande partie de l'ancien noyau urbain de la « ville noire » et qui abritent la principale zone commerciale et de services de Niamey, autour de grands marchés ;
- les quartiers lotis de première périphérie (un autre cinquième), qui dépassent les limites de la « ville blanche » et regroupent de nombreuses sources d'emploi, notamment salarié (administrations, ambassades, entreprises parapubliques), et des centres de formation ;
- les quartiers lotis de deuxième périphérie (un quart), à dominante résidentielle marquée ;
- les quartiers non lotis de deuxième périphérie (un sixième), dépourvus de la plupart des services urbains, tout particulièrement au nord de la ville et au sud-est au delà de la zone industrielle ;
- les anciens villages (un sixième), rattrapés par l'urbanisation en deuxième périphérie, pour lesquels les équipements publics sont rares.



Carte 1 : Une typologie des zones d'enquête à Niamey



Carte 2 : Localisation de quelques équipements

Certains choix pourraient à l'évidence être discutés. Il en est ainsi du rattachement de Talladjé aux quartiers lotis de deuxième périphérie. Certes, son « lotissement » à la fin des années soixante-dix (Cf. Chapitre 1) n'a que peu à voir avec les démarches institutionnelles menées pour la construction de la Cité Caisse mais, créé au début des années soixante, on hésiterait encore plus à l'assimiler aux quartiers non lotis de deuxième périphérie d'apparition récente ou aux villages anciens tels Goudel ou Saga dont la présence sur les berges du fleuve est attestée dès le dix-neuvième siècle (BERNUS, 1969). À l'inverse, Foulani Kouara a été rattaché à la seconde périphérie non lotie, alors que l'existence du quartier remonte au premier quart du vingtième siècle. Mais il a connu cinq ou six localisations différentes au long du siècle, toujours de plus en plus septentrionales, toujours à la limite de l'urbanisation, et n'a jamais bénéficié d'un effort d'équipement de la puissance publique. Une telle typologie est certes réductrice et critiquable mais elle débouche sur des zones aux spécificités tranchées.

La Figure 25 illustre certaines de ces spécificités. Il s'agit du premier plan d'une analyse factorielle des correspondances multiples issue d'une caractérisation des ménages à l'aide

d'une quinzaine d'indicateurs démographiques et socio-économiques⁹⁴. Bien que les variables prises en compte ne soient pas parfaitement identiques, l'allure générale de cette Figure est très similaire à celle obtenue par JAMBES (1995 : 356) lors de son analyse de la stratification sociale à Niamey et les deux premiers axes s'interprètent de la même manière.

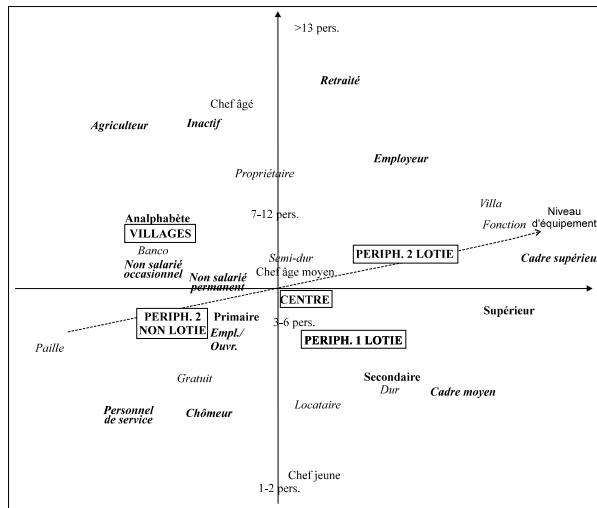


Figure 25 : Niamey, caractéristiques des ménages et zones d'habitat (variables actives)

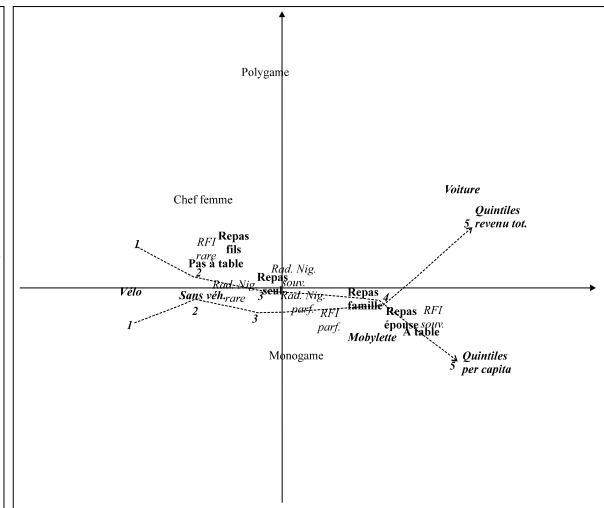


Figure 26 : Niamey, caractéristiques des ménages et zones d'habitat (variables illustratives)

Schématiquement, le premier axe ordonne les ménages en fonction d'une position sociale, qui se décline aussi bien en termes de statut professionnel, de niveau scolaire que de qualité de l'habitat ou de niveau d'équipement. Les quintiles de revenu s'alignent logiquement le long de cet axe, la position de chaque quintile étant largement indépendante du choix de l'échelle d'équivalence⁹⁵ (Figure 26). Enfin, certaines pratiques s'organisent également le long de cet axe. Des formes traditionnelles de prise des repas par le chef de ménage, en même temps que son ou ses fils, s'opposent ainsi à des manières plus occidentalisées dans les ménages aisés, à table avec l'épouse ou l'ensemble de la famille. C'est aussi le cas de l'écoute de la radio par le chef de ménage qui s'accroît en même temps que son niveau d'éducation et sa position sociale, avec toutefois des schémas spécifiques selon la station, évolution limitée pour Radio Niger mais discrimination plus sensible pour RFI, du fait de différences dans la nature des programmes ou la langue employée.

Le deuxième axe rend compte de différenciations démographiques, illustrées par l'âge, le genre du chef de ménage et, pour les hommes, le statut matrimonial, ainsi que par le nombre de personnes demeurant dans le logement. On y repère aussi une opposition tranchée entre les deux principaux types de statut d'occupation du logement, associant la location, les petites unités familiales et la jeunesse du chef de ménage d'une part, la propriété et les ménages de taille importante et au chef âgé d'autre part, ce qui se justifie par la constitution progressive

94 En plus de la zone de résidence, ont été retenus : le type d'habitat et son statut d'occupation, différents indicateurs d'équipement (raccordement aux réseaux d'eau et électrique, possession d'une radio, d'une télévision, d'un réfrigérateur), l'emploi de domestiques, la taille du ménage, le genre, l'âge, le niveau d'instruction et le statut d'activité du chef de ménage. Le premier plan reprend 21 % (14+7) de l'inertie initiale du nuage, pour 65 modalités actives. Toutes les modalités (notamment celles concernant l'équipement) ne sont pas représentées ici pour ne pas alourdir le graphique. La Figure 26, à la même échelle, est issue de la projection de quelques variables illustratives sur ce fond de plan.

⁹⁵ La Figure 26 présente seulement les projections de deux jeux de quintiles, correspondant toutefois aux échelles d'équivalence extrêmes présentées au Chapitre 3 (égalité des besoins entre individus et absence d'économie d'échelle ; économies d'échelle totale). La prise en compte d'autres formulations de l'échelle d'équivalence a été testée et confirme la grande stabilité des positions des cinq quintiles sur le premier axe.

d'un capital économique au cours du cycle de vie et renvoie à des observations analogues sur Niamey bien sûr (JAMBES, 1994), mais aussi Bamako (MARCOUX et alii, 1995) ou Dakar (ANTOINE et alii, 1995). Les quintiles de revenu s'échelonnent également sur cet axe, mais s'y distinguent toutefois bien moins fortement que sur le premier axe. Qui plus est, le choix de l'échelle d'équivalence détermine ici le sens de la relation puisque, du fait de la liaison forte entre l'axe et la taille du ménage, les quintiles de revenu total et ceux de revenu *per capita* suivent des évolutions inverses qui s'expliquent par un accroissement des ressources moins rapide que l'augmentation de la taille de la maisonnée (due à la naissance d'enfants mais aussi à l'accueil de dépendants) lorsque son chef vieillit. On observe par contre que le niveau d'équipement du ménage présente une tendance, légère mais sans ambiguïté, à la hausse avec l'âge du chef de ménage⁹⁶.

Divers rapprochements, tout aussi attendus, pourraient être relevés à la vue de ce premier plan factoriel. Ainsi, les deux formes mineures du statut dans le logement sont associées à certains types de bâti et à certaines localisations, la gratuité à un habitat précaire en périphérie spontanée, le logement de fonction à des villas en périphérie lotie. On retrouve de même un lien fort entre les villages et l'agriculture comme activité principale du chef de ménage ou la quasi-superposition de la voiture et de la villa, deux des trois V de la victoire évoqués au Chapitre précédent. Plus intéressante, dans notre perspective, est la position des cinq types de quartier, relativement resserrée au cœur de la Figure ce qui confirme l'hétérogénéité seulement relative de ces zones du point de vue des indicateurs démographiques et socio-économiques. Néanmoins, leurs positions respectives sont clairement différenciées et permettent de caractériser chacune d'entre elles (Cf. aussi les Tableaux 26 et 27).

Que l'on observe la Figure 25 ou les revenus moyens par ménage, les deux périphéries loties abritent à l'évidence des familles aisées. Le(s) soutien(s) économique(s) du ménage est fréquemment salarié, ce qui assure une certaine stabilité aux rentrées d'argent, et lorsqu'il travaille pour son propre compte, son activité est plus lucrative que celle de ses homologues habitant dans les autres types de quartiers. Cette aisance relative, qui semble légèrement supérieure en deuxième périphérie en dépit de revenus un peu plus faibles⁹⁷, se traduit par la qualité des matériaux de construction des logements (les trois quarts sont des villas ou des résidences en dur ou en semi-dur), par un taux élevé de ménages disposant de l'eau et de l'électricité (entre les deux tiers et les trois quarts), mais aussi par un équipement plus soutenu en véhicules puisque plus du quart des ménages possèdent une voiture. Pourtant, c'est aussi dans ces quartiers que le taux de chefs de ménage souhaitant déménager est le plus important. Si deux sur cinq expriment ce souhait, c'est dans une perspective d'ascension sociale, la destination souhaitée étant quasi systématiquement un quartier plus réputé. La fréquentation de l'école est assez répandue, aussi bien chez les aînés que chez les plus jeunes, et s'accompagne d'une assiduité particulièrement marquée. Les niveaux d'éducation féminins élevés et l'emploi de domestiques (par plus du tiers des ménages) rendent possible, dans nombre de cas, une activité professionnelle stable et mieux rémunérée pour les femmes mariées. Une certaine occidentalisation des modes de vie est sensible, en tout cas en regard

⁹⁶ On se gardera toutefois de conclure trop rapidement à une amélioration corrélative des conditions de vie des individus, comme le suggèrent d'ailleurs les remarques précédentes à propos des quintiles de revenu. L'équipement concerne l'ensemble du ménage, or la taille de celui-ci augmente également en moyenne avec l'âge du chef de ménage. Rien n'assure que la balance entre ces deux phénomènes soit toujours positive. En d'autres termes plus caricaturaux, et à supposer que l'accès à une radio soit réellement un signe de niveau de vie, vaut-il mieux être célibataire et n'avoir qu'un poste ou vivre dans un ménage de 15 ou 20 personnes qui en possède deux ? On retrouve ici la difficulté évoquée par LACHAUD (2001) à propos de la construction d'indicateurs de bien-être : le recours aux biens possédés par le ménage plutôt qu'à une somme de revenus ou de dépenses ne permet pas de s'affranchir de la question du choix d'une échelle d'équivalence.

⁹⁷ Mais pour une taille moyenne de ménage légèrement supérieure, 7,1 personnes (le maximum des cinq types de quartier) contre 6,4 (et, au minimum 6,0 en seconde périphérie non lotie).

des autres périphéries : époux moins souvent apparentés, répartition des rôles masculin et féminin un peu moins stricte, comme en témoigne la proportion de ménages déclarant des sorties communes des conjoints pour d'autres motifs que les visites à la famille, recours à la langue française plus banal lors des discussions en famille ou entre amis.

Tableau 26 : Caractérisation des ménages et des individus, selon le type de quartier (Niamey)

	Centre	Périph. 1 lotie	Périph. 2 lotie	Périph. 2 non lotie	Villages
% de salariés parmi les actifs	51	54	52	38	32
% d'épouses salariées	16	16	14	9	3
Revenu mensuel total du ménage (milliers FCFA)	93,5	158,5	142,3	76,2	58,4
Revenu mensuel des salariés (milliers FCFA)	73,2	101,9	90,5	68,5	55,6
Revenu mensuel des non salariés (milliers FCFA)	40,4	82,2	77,0	32,1	26,8
% des chefs et épouses avec étude secondaire	40	41	36	21	15
% d'enfants scolarisés (14-24 ans)	68	62	73	58	52
% d'enfants scolarisés étant allés à l'école la veille	85	95	95	78	97
% des chefs et épouses nés à Niamey	33	16	14	19	46
% de chefs (homme) sortant avec leur(s) épouse(s)	82	71	64	50	42
dont pour motifs autres que familiaux	20	36	47	17	10
% de chefs (homme) apparentés à leur(s) épouse(s)	32	33	37	46	46
% de chefs parlant « souvent » français en famille	22	22	20	13	3
% de chefs parlant « souvent » français à des amis	44	40	37	24	14
Nombre de voitures pour 1000 hab.	29	50	48	17	6
Nombre de mobylettes pour 1000 hab.	39	51	41	26	30
Nombre de vélos pour 1000 hab.	3	15	8	12	18
% de ménages sans aucun véhicule	67	51	46	73	72

Tableau 27 : Nombre de relations par type de liens et par quartier de résidence, selon le lieu de résidence de l'enquêté à Niamey

	Ensemble	Type de lien			Lieu de résidence		
		Famille	Amis	Voisins	Même	Limitr.	Autre
Centre	7,9	3,9	3,8	0,2	1,5	1,2	5,2
Périph. 1	7,1	3,4	2,9	0,8	2,0	1,5	3,6
Périph. 2 lotie	5,0	2,7	1,8	0,5	1,3	0,4	3,3
Périph. 2 non lotie	5,2	2,8	2,0	0,4	1,8	0,7	2,7
Villages	7,0	3,7	2,8	0,5	4,2	0,2	2,6

Toutefois, des différences entre les deux ensembles existent : un confort plus important du logement en seconde périphérie mais un taux d'équipement en voitures plus faible, la valorisation du voisinage au détriment du calme du quartier en première périphérie, l'inverse en seconde. Ces spécificités sont particulièrement marquées en ce qui concerne les réseaux de relation des résidents. Les liens sont importants et diversifiés en première périphérie, on y remarque notamment l'importance qu'y tiennent les voisins et, plus largement, les espaces proches du domicile. Ils sont beaucoup plus limités en seconde couronne, du fait notamment de réseaux amicaux peu développés, et si les relations au sein même du quartier paraissent peu recherchées, elles sont encore plus rares dans les quartiers limitrophes, zones non loties peuplées de populations pauvres et donc fortement rejetées. Dans ces enclaves aisées cernées par les quartiers spontanés, on retrouve les quartiers « réguliers » évoqués par FALL (1986) pour Dakar ou la Cité ouagalaise présentée en introduction de ce Chapitre : les échanges entre

résidents se limitent à une politesse toute occidentale et la vie sociale des résidents se déploie ailleurs dans l'espace urbain.

Enfin, si l'on a bien là les quartiers les plus aisés de Niamey, on se gardera de l'effet réducteur des moyennes. L'homogénéité de ces zones n'est que relative et des populations très défavorisées y résident. Un ménage sur cinq habite ainsi dans des logements en banco ou en paille. Il s'agit notamment des familles de gardiens ou de domestiques dont la localisation résidentielle s'explique par celle de leurs employeurs, les foyers aisés de ces quartiers. Ces catégories prédominent plus particulièrement en première périphérie et les écarts entre riches et pauvres y sont ainsi particulièrement marqués⁹⁸.

Les quartiers non lotis de deuxième périphérie, qu'ils soient de création récente ou s'appuient sur des noyaux villageois préexistants, se situent à l'opposé des quartiers résidentiels. Le niveau scolaire limité, tant chez les parents que chez les enfants, et un taux élevé de travailleurs non salariés, aux emplois occasionnels ou peu stables, expliquent les faibles revenus des habitants. Les conditions d'hébergement sont souvent précaires : plus des trois quarts des logements sont en banco ou en paille et si environ les deux cinquièmes sont connectés au réseau électrique, seul un quart dispose de l'eau courante. Les souhaits de déménagement sont pourtant plus rares que dans les zones loties, moins de 30 % des chefs de ménage dans les villages et moins de 17 % dans les quartiers non lotis. Peut-être faut-il y voir la conséquence du fait que ces quartiers se distinguent par la possibilité d'y résider à bas prix, avis partagé par les deux tiers des chefs de ménage des zones non loties et les trois quarts des villageois mais qui ne recueille l'assentiment que d'un chef de ménage sur deux dans les autres quartiers. C'est encore le manque de moyens qui explique que près de trois ménages sur quatre ne possèdent aucun véhicule, rendant ainsi difficiles les longs déplacements, en l'absence d'une offre de transport collectif adaptée. Les modes de vie apparaissent beaucoup plus traditionnels que dans les périphéries loties, que l'on observe la rareté des sorties en commun des époux, le plus souvent d'ailleurs restreintes au cadre familial, l'usage très limité du français, tout particulièrement dans les anciens villages moins touchés par le brassage ethnique, ou les formes de commensalité.

Ces espaces ne sont toutefois pas plus homogènes que les zones loties. Ainsi, en dépit d'un revenu monétaire plus faible, la précarité semble moins marquée dans les villages, que l'on observe la place plus importante de l'agriculture, qui ouvre la possibilité d'un certain niveau d'autoconsommation, le type de bâti et la fréquence des raccordements aux réseaux d'eau et d'électricité ou le statut d'occupation du logement. Les différences de situation au sein de la seconde périphérie découlent d'une ancienneté plus grande des villages et de leurs résidents, une forte majorité y étant née, tandis que la périphérie non lotie regroupe des ménages arrivés plus récemment, la plupart sans avoir eu grand choix, soit parce qu'ils n'ont pas eu les moyens de s'installer ailleurs, soit parce qu'ils ont été victimes d'opérations de « déguerpissement » menées dans la partie centrale de la ville. Ces antécédents urbains opposés ont des conséquences immédiates sur la configuration des réseaux de relation des uns et des autres. Par leur ancienneté sur place, les villageois disposent de réseaux très nourris, une forte majorité de ces fréquentations demeurant dans le village lui-même, où se déroulent d'ailleurs les trois quarts des rencontres (de 49 à 62 % dans les autres quartiers). A l'opposé, si le quartier et ses abords est légèrement plus présent chez les résidents de la seconde périphérie non lotie que chez leurs voisins des zones loties, c'est à la fois à des niveaux beaucoup plus faibles que dans les villages et au détriment des zones plus lointaines ; la taille des réseaux est alors réduite, faute de fréquentations amicales, soit dans le quartier lui-même

⁹⁸ C'est là que les écarts de revenus entre actifs pauvres et riches sont les plus criants, de 1 à 7 en moyenne, alors que ce ratio n'est que de 1 à 4,5 dans les villages, de 1 à 4 en première périphérie et de 1 à 3 au centre et en seconde périphérie non lotie.

où les solidarités demeurent embryonnaires (FALL, 1986 ; LE BRIS et alii, 1987), soit ailleurs en ville par manque d'opportunités et de moyens (GIBBAL, 1974).

On comprend alors que si la perspective d'un déménagement fait aussi peu recette dans ces zones, c'est en fait pour des raisons largement antagoniques qui s'enracinent, l'une dans l'omniprésence du passé, l'autre dans l'absence d'avenir. Les habitants des villages témoignent du poids des habitudes pour qui a toujours vécu là, au milieu des siens, et leur souhait de rester sur place signifie d'abord « *une bonne intégration dans le quartier d'habitation* ». *A contrario*, les habitants des périphéries récentes connaissent peu de perspectives d'évolution de leur situation, faute de moyens, monétaires ou relationnels, ce qui se traduit par « *un fatalisme passif* » (les deux citations sont empruntées à CLEMENT, 2000 : 134).

Enfin, comme le suggère la Figure 25, les quartiers centraux se retrouvent dans une situation intermédiaire entre zones loties et non loties. Leurs résidents disposent en moyenne de revenus faibles qui se rapprochent de ceux des périphéries non loties, en dépit de niveaux d'étude, de taux d'activité ou de pourcentages de salariés relativement élevés et, donc, plus proches de ceux enregistrés dans les quartiers lotis. Dans ces quartiers qualifiés par leurs habitants de sûrs, proches des commerces et des réseaux et où le voisinage est riche de liens amicaux ou familiaux⁹⁹, plus de la moitié des logements sont encore de type traditionnel, principalement construits en banco, et si l'eau courante (moins des trois cinquièmes des ménages) est plus rare que dans les zones loties, c'est là que l'électricité est la mieux distribuée (les quatre cinquièmes des ménages). Cette position intermédiaire se retrouve également en matière d'équipement en moyens de transport puisque, alors que les deux tiers des ménages ne possèdent aucun véhicule, 14 % disposent d'au moins une voiture. Par contre, les habitants du centre se singularisent en matière de sociabilité. Ils disposent en effet des réseaux les plus fournis, du fait de relations familiales et, surtout, amicales particulièrement développées, et les plus étendus, du fait de leur ancienneté urbaine qui a permis un essaimage des parents et des amis dans de multiples quartiers de la ville, en réaction aux trop fortes densités centrales.

Ces spécificités des différents quartiers, déclinées en termes de revenus, de mode de vie, d'accès aux modes de transport ou de distance aux équipements urbains, pèsent sur les pratiques de mobilité des citoyens.

5.3. LOCALISATION RESIDENTIELLE ET MOBILITE QUOTIDIENNE

Le Chapitre 2 a montré que les comportements de déplacement des individus étaient simultanément très largement permis et contraints par divers facteurs socio-économiques : genre, âge, ressources économiques... En particulier, l'accès aux modes de transport, qui conditionne partiellement les distances pouvant être franchies, dépend très largement des revenus de l'individu. Aussi, pour mieux appréhender en quoi et comment une localisation du domicile plus ou moins excentrée est susceptible d'influer sur les caractéristiques de mobilité et l'accès aux différents services urbains, nous allons dans un premier temps mettre en regard les mobilités des riches et des pauvres, avant de nous focaliser sur les pratiques de différents groupes de pauvres¹⁰⁰.

⁹⁹ Ces affirmations sont partagées respectivement par 88 % (sécurité), 92 % (commerces), 91 % (réseaux) et 82 % (voisinage) des chefs de ménage, soit des taux largement supérieurs à ceux notés dans les autres types de quartier.

¹⁰⁰ Ces catégories ont été définies au Chapitre 2 (2.5. et 2.6.).

5.3.1. Riches en ville, pauvres au quartier ?

Les différents indicateurs usuels de mobilité montrent une séparation nette des pratiques des riches et des pauvres, particulièrement marquée en semaine, à peine atténuée les samedis et dimanches. Qu'on les mesure en nombre de déplacements ou en temps passé en transport, les mobilités des groupes de pauvres sont très inférieures à celles de leurs homologues plus aisés, le recours accru à la marche ne compensant qu'imparfaitement un usage plus limité des modes mécanisés, individuels essentiellement mais aussi, plus marginalement, collectifs (Tableau 28). Ce différentiel repose d'abord sur un taux de « sédentaires » (individus ne s'étant pas déplacés la veille du jour d'enquête) légèrement plus élevé chez les pauvres (Figure 27). Mais les écarts entre pauvres et riches portent surtout sur la répartition entre « mobiles de proximité », citadins restés dans leur quartier ou les quartiers limitrophes, et « mobiles au long cours », s'étant au contraire éloignés de ces abords du domicile pour fréquenter des quartiers plus lointains. L'accès plus rare à un mode mécanisé lorsque les revenus sont bas¹⁰¹ se traduit ainsi pour les populations à faibles ressources par une plus grande difficulté à s'affranchir de l'environnement immédiat de la résidence. Si la prise en compte de la localisation de la zone d'habitat n'efface à l'évidence pas les inégalités majeures de mobilité liée aux revenus, elle permet de les nuancer.

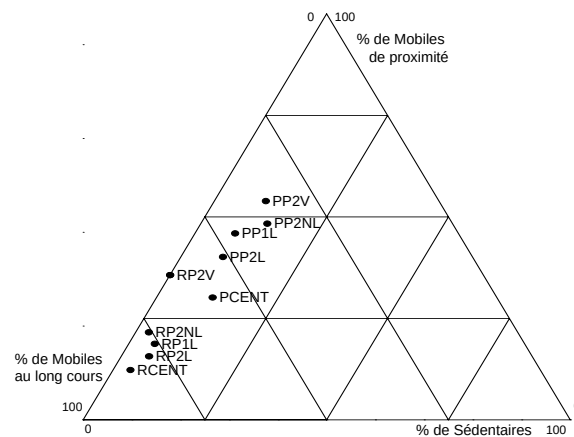
Tableau 28 : Mobilité quotidienne de semaine, selon les ressources individuelles et le lieu de résidence

	Nombre de déplacements				Budget Temps Transport (minutes)	
	Total	A pied	Transports collectifs	Véhicules individuels	Total	dont à pied
<i>Pauvres</i>						
Centre	4,1	3,2	0,5	0,4	62	46
Périph. 1 ^e couronne lotie	4,0	3,2	0,3	0,5	57	44
Périph. 2 ^e couronne lotie	3,9	2,8	0,7	0,4	63	38
Périph. 2 ^e couronne non lotie	3,5	2,7	0,5	0,3	55	38
Villages	4,8	4,1	0,3	0,4	57	42
<i>Riches</i>						
Centre	5,6	2,6	0,7	2,3	66	29
Périph. 1 ^e couronne lotie	6,5	2,1	0,7	3,7	81	21
Périph. 2 ^e couronne lotie	5,4	1,8	0,8	2,8	79	17
Périph. 2 ^e couronne non lotie	5,8	2,6	0,9	2,3	79	26
Villages*	7,8	4,4	0,6	2,8	72	24

* effectif inférieur à 30 individus

Dans les zones loties, les individus aisés, « mobiles au long cours » par excellence, ont généralement accès à la voiture pour leurs multiples déplacements quotidiens, cette tendance étant encore plus marquée en première périphérie où l'on enregistre les taux d'équipements les plus élevés. L'usage d'un mode individuel étant quasi automatique dès lors que l'on peut y accéder en permanence (Cf. Chapitre 4), ces citadins se révèlent peu enclins à se déplacer à pied même pour des déplacements à faible distance, et les trois quarts de leur budget temps-transport (environ une heure) sont imputables à l'usage des modes mécanisés. A l'inverse, plus de la moitié des pauvres de ces quartiers ne se déplacent qu'à pied, avec cependant un usage des modes mécanisés plus important chez les résidents de la seconde périphérie lotie.

¹⁰¹ Selon la zone de résidence, entre 43 et 63 % des riches ont utilisé la veille une automobile alors que ce n'est le cas que de 11 à 17 % des pauvres. A l'inverse, au plus un quart des riches n'ont eu recours qu'à la marche pour se déplacer contre au moins un pauvre sur deux.



La première lettre qualifie la position économique de l'individu (Pauvre ; Riche), les suivantes sa position spatiale (CENTre ; Périph. 1 Lotie ; Périph. 2 Lotie ; Périph. 2 Non Lotie ; Périph. 2 Village).

Figure 27 : Types de mobilité, selon les ressources individuelles et le lieu de résidence

Les habitants pauvres des villages font en moyenne plus d'un déplacement supplémentaire que leurs voisins des autres zones non loties. Si les uns comme les autres se caractérisent par un faible usage des modes motorisés, mais qui reste néanmoins comparable à celui de leurs homologues des quartiers lotis, ce trait se révèle plus net encore dans le cas des villages. La mobilité élevée des villageois repose alors uniquement sur le recours plus fréquent à la marche, qui, combiné à des budgets-temps transport équivalents, traduit une fréquentation soutenue du quartier du domicile. Cette importance de la marche se retrouve d'ailleurs chez les villageois aisés, signe d'un usage du quartier intense que l'on retrouve aussi dans la faible proportion de « mobiles au long cours » parmi eux¹⁰².

Enfin, tant chez les pauvres que chez les populations favorisées, les résidents du centre apparaissent comme les citadins les plus ouverts sur la ville, alors même que le taux d'utilisateurs des modes motorisés n'y est pas supérieur à la moyenne. La possibilité de réaliser de multiples activités dans un rayon limité, donc à pied ou à faible coût, tient un rôle essentiel dans cet accès à la ville partagé par la majorité des habitants du centre. Cependant, des différences demeurent en fonction du niveau de vie, les riches faisant plus d'un déplacement supplémentaire et utilisant plus les modes mécanisés que les pauvres, sans toutefois passer plus de temps en transport.

En rendant possible la motorisation individuelle, un revenu élevé offre donc l'opportunité d'un usage étendu de la ville, une localisation excentrée du domicile n'introduisant que des obstacles minimales. En revanche, pour les citadins aux revenus individuels faibles ou inexistantes, seule la centralité du lieu de résidence permet de s'affranchir partiellement des contraintes financières dans les pratiques de mobilité quotidienne. Densité importante en emplois, commerces et logements et bonne accessibilité rendent réalisables des activités diverses, les distances encore raisonnables à pied évitant de faire trop souvent appel aux coûteux modes motorisés. Pour ces résidents du centre, la fréquentation plus large de la ville est également favorisée par l'ancienneté de l'installation à Niamey qui permet une meilleure connaissance et une maîtrise plus élaborée de l'espace urbain (CLEMENT, 2000) et

¹⁰² Cette prédominance de la marche chez les villageois aisés disposant fréquemment de véhicules individuels ne remet pas en cause la « règle » évoquée précédemment et liant accès permanent et usage quasi systématique d'un mode. Dans ces villages de construction parfois très ancienne, souvent situés en bord de fleuve dans un relief accidenté, les rues et les ruelles se caractérisent par leur étroitesse et leur tracé tourmenté qui limitent physiquement la circulation des véhicules individuels, bien plus drastiquement encore que dans des zones d'urbanisation spontanée récente. La marche est alors une ardente obligation, à condition, bien sûr, que le citadin souhaite ou doive fréquenter le quartier.

s'accompagne, au fil du temps, d'une diffusion des diverses relations à l'échelle de la ville entière. De même, en périphérie lointaine, si le repli sur le quartier semble prédominer pour les plus pauvres, certains actifs, quelques scolaires, sont contraints d'aller travailler ou étudier loin de leur domicile. Pour être mieux appréciées, les difficultés de déplacement et d'accès à la ville des populations défavorisées doivent alors être rapprochées des contraintes et des ressources propres aux différents statuts socio-démographiques.

5.3.2. Le repli sur le quartier accentué par le lieu de résidence ?

En conclusion du Chapitre 2, nous avons présenté une classification des citadins pauvres en six catégories : les ménagères, les jeunes inactives, les chefs de ménage, les jeunes actifs et, enfin, les scolaires, filles d'une part, garçons d'autre part. La combinaison de cette typologie des Niaméens pauvres avec la partition des quartiers de résidence utilisée dans les pages précédentes permet alors de disposer de trente groupes d'individus, homogènes tant du point de vue des statuts socio-démographiques et professionnels que du lieu d'habitat. Nous y ajouterons cinq groupes « témoins », en différenciant la catégorie des citadins aisés selon le lieu de résidence¹⁰³.

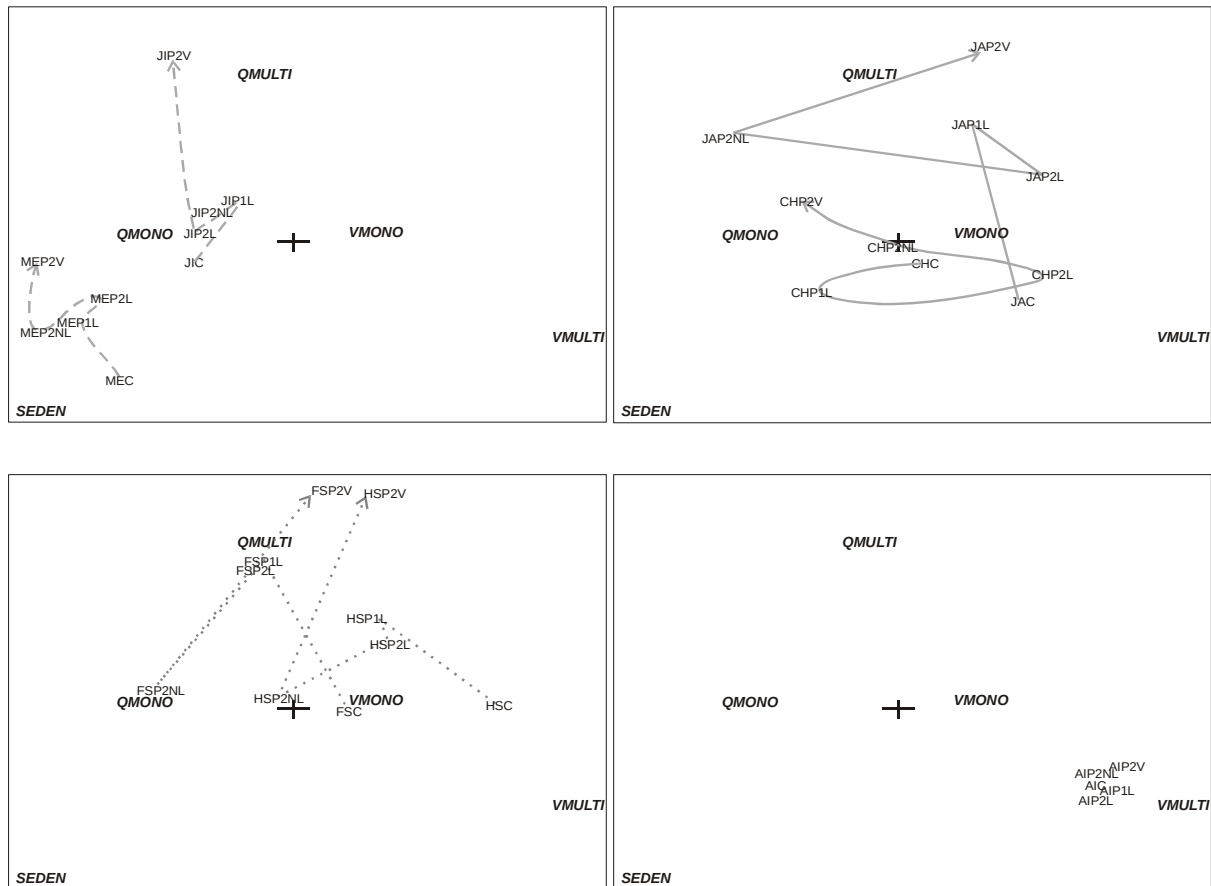
Parallèlement, la mobilité peut être schématisée très simplement en combinant la localisation et la nature des activités réalisées hors du domicile. La première est appréhendée selon la distinction entre mobilité de proximité, limitée au quartier et à ses environs, et mobilité au long cours, lorsque des quartiers plus éloignés de la ville sont fréquentés, la seconde à partir des trois sphères d'activité identifiées précédemment : la vie professionnelle, la vie sociale et la vie domestique (Cf. Chapitre 2). Tant une mobilité de proximité qu'une mobilité au long cours peuvent alors être mono-motif, lorsque leur(s) sortie(s) sont organisée(s) autour d'une seule sphère, ou pluri-motif lorsque les différentes sorties relèvent de deux ou trois sphères d'activité. Cinq schémas de mobilité apparaissent ainsi, puisque certains individus, les « sédentaires », ne se sont pas déplacés le jour de l'enquête. Bien qu'elle fournisse une idée de la plus ou moins grande variété des formes de la mobilité quotidienne, cette distinction de nature plus qualitative que quantitative reste très globale et risque de masquer la richesse de certains comportements. Ainsi, des mobiles au long cours mono-motif peuvent avoir également effectué des sorties relevant d'autres sphères d'activité dans leur quartier de résidence ou dans un quartier limitrophe. Une telle schématisation permet néanmoins une première approche des comportements de déplacement des différents groupes mais implique d'être approfondie ensuite en s'attachant aux motifs détaillés de déplacements, aux niveaux de mobilité sous-jacents ou à d'autres indicateurs plus élaborés.

La Figure 28 correspond au premier plan d'une analyse factorielle des correspondances croisant les 35 groupes d'individus et les 5 formes de mobilité¹⁰⁴. Le premier axe présente une information très riche. Tout d'abord, il ordonne les formes de mobilité, de la plus simple, la sédentarité, à la plus complexe, la mobilité de ville pluri-motifs. En faisant se succéder les

¹⁰³ On l'a dit (Cf. Chapitre 2), les citadins aisés ne constituent pas non plus une catégorie homogène, qu'il s'agisse du genre, de l'âge, de la position dans le ménage... Mais leur trop faible effectif ne permet pas une double décomposition, selon des caractéristiques socio-démographiques et selon le lieu de résidence.

¹⁰⁴ En dépit de catégories d'individus ici légèrement plus fines (distinction entre les résidents des quartiers lotis en fonction de la couronne d'habitat, intégration des individus aisés), elle est extrêmement proche de celle présentée dans DIAZ OLVERA et alii (2002) : le pourcentage d'inertie repris par le premier axe comme par le second ne change pas (respectivement 63 et 21 %), l'interprétation des axes est identique. Une analyse proche, regroupant les résidents des deux périphéries loties mais ignorant les individus aisés, fournirait un schéma similaire, le premier plan reprenant à 1 % près la même part d'inertie. Enfin, cette analyse porte sur la seule mobilité de semaine, mais la prise en compte de la mobilité de week-end n'apporterait que des modifications mineures dans la structure du premier plan factoriel. Synthétiquement, les comportements sont juste un peu moins dispersés le week-end.

deux mobilités de quartier puis les deux mobilités de ville, il montre le primat, en termes de complexité, du « où » sur le « pourquoi ». Enfin, il exhibe aussi, implicitement, un gradient des niveaux de mobilité entre les groupes. Le second axe vient compléter ces informations, en distinguant les deux formes de complexification de la mobilité, l'une partielle car limitée à une multiplicité des motifs au sein du quartier et l'autre plus aboutie, car intégrant de plus la dimension spatiale en s'étendant à l'échelle de la ville.



Types de mobilité

SEDEN Ne se sont pas déplacés la veille

QMONO Mobilité de quartier mono-motif : tous les déplacements se limitent au quartier de résidence ou aux quartiers limitrophes et une seule sphère d'activité est concernée

QMULTI Mobilité de quartier pluri-motifs : tous les déplacements se limitent au quartier de résidence ou aux quartiers limitrophes et plusieurs sphères d'activité sont concernées

VMONO Mobilité de ville mono-motif : au moins un déplacement dépasse le quartier de résidence et les quartiers limitrophes et tous concernent une seule sphère d'activité

VMULTI Mobilité de ville pluri-motifs : au moins un déplacement dépasse le quartier de résidence ou un quartier limitrophe et plusieurs sphères d'activité sont concernées

Groupes d'individus (2 premières lettres : statut socio-démographique ; suivantes : lieu d'habitat)

ME Ménagères

C Centre

JA Jeunes Actifs

P1L Périphérie 1^{ère} couronne Lotie

CH Chefs de ménage

P2L Périphérie 2^{ème} couronne Lotie

JI Jeunes Inactives

P2NL Périphérie 2^{ème} Couronne Non Lotie

FS Filles Scolaires

P2V Périphérie 2^{ème} Couronne Villages

HS Garçons Scolaires

AI Individus aisés

Exemples de lecture

MEC Ménagères résidant au Centre

FSP2V Filles Scolaires résidant en 2^{ème} Périphérie, Villages

Figure 28 : Groupes d'individus et formes de mobilité

Du point de vue des individus, le premier axe renvoie principalement à un ordonnancement fondé sur les caractéristiques socio-économiques, en opposant les inactives aux actifs pauvres, aux scolaires et surtout aux citadins aisés, alors que le deuxième rend compte de la localisation résidentielle, des résidents du centre à ceux des villages. Une telle organisation de l'information (distinction entre statuts sociaux sur le premier axe, entre lieux de résidence le long du second) confirme le résultat d'un effet plus net du statut social que de la localisation dans la complexification de la mobilité. Les variations induites par la prise en compte du lieu d'habitat paraissent même mineures chez les individus aisés, pour lesquels prédomine la mobilité de ville, mono ou pluri-motif¹⁰⁵. Par contre, l'ordonnancement des différents groupes socio-démographiques de pauvres, du centre vers les périphéries les plus éloignées (villages), se fait selon des trajectoires plus ou moins amples et sinueuses qui reflètent les spécificités de leur mobilité, en fonction de leur lieu de résidence.

Lorsque l'on considère les *ménagères*, c'est l'image d'un repli sur le quartier, voire sur le domicile, qui s'impose pour ces femmes généralement inactives¹⁰⁶. Près d'une sur quatre n'a pas quitté la concession la veille, soit un taux quatre fois supérieur à ceux enregistrés pour les autres groupes de pauvres, plus d'une sur trois n'a fréquenté que le quartier et pour un seul type d'activité, et seules les villageoises effectuent plus de 2,5 déplacements par jour en moyenne. L'absence de déplacements s'explique par la conjonction de divers facteurs, par un effet d'âge tout d'abord, mais aussi par la polygamie, qui concerne une épouse sur trois, par le respect de principes coutumiers (réclusion après un deuil) ou encore, dans certains ménages, par l'interprétation particulièrement rigoureuse de règles religieuses¹⁰⁷. Même s'il n'est pas exceptionnel, l'accès à la ville demeure minoritaire, puisqu'il ne concerne que 18 % des ménagères dans les villages, 24 % en seconde périphérie non lotie, 30 % environ dans les périphéries loties mais 40 % dans les quartiers centraux¹⁰⁸. Cette mobilité de ville est alors généralement consacrée à des visites. Dans les autres cas, la mobilité de proximité est limitée à l'essentiel, rarement plus d'une sortie journalière aux abords du domicile, et motivée par les activités d'entretien du ménage, achats principalement, ou plus rarement par des visites. Le corollaire en est un usage très peu fréquent des modes mécanisés : dans le centre et les périphéries loties, les trois quarts de la mobilité se font à pied, 85 % en deuxième couronne non lotie, et jusqu'à 90 % dans les villages. Un jour donné de semaine, de 70 % (seconde périphérie lotie) à 85 % des ménagères (villages) n'utilisent pas de mode mécanisé.

En regard des contraintes imposées par le statut d'épouse pauvre, l'influence du quartier d'habitation apparaît certes très secondaire mais peut néanmoins être précisée. L'ouverture sur la ville est particulièrement réduite dans les zones les plus pauvres, les plus excentrées et les plus traditionnelles, les villageoises compensant toutefois pour partie cet éloignement de la

¹⁰⁵ On se gardera bien sûr d'une lecture trop rapide de la Figure 28. Comme toute analyse factorielle, celle-ci ne fait que mettre en exergue les spécificités de chaque groupe par rapport à la situation moyenne de l'ensemble de la population. La position fortement excentrée des groupes d'individus aisés, dans la proximité immédiate de la mobilité de ville pluri-motif, ne signifie nullement que tous les riches ont une pratique diversifiée de la ville, mais, de façon plus nuancée, que cette pratique est plus développée chez eux que dans les autres groupes, au détriment notamment de la mobilité de quartier pluri-motif. Il s'agit bien de positions relatives, tant d'ailleurs vis-à-vis des autres groupes d'individus que des différents types de mobilité. D'ailleurs, des différences existent entre ces cinq groupes de citadins aisés : le taux de citadins aisés pratiquant lors de l'enquête une mobilité de quartier mono-motif varie par exemple de 8 % en première périphérie à 21 % dans les villages. Mais ces différences sont bien plus faibles que celles qui existent, pour une localisation donnée, entre le groupe des personnes aisées et les différents groupes de pauvres.

¹⁰⁶ Une minorité très réduite exerce une activité rémunérée, soit au domicile (une active sur deux), soit dans le quartier.

¹⁰⁷ Le respect de préceptes religieux pour expliquer une absence de sortie la veille est, par exemple, avancé deux fois plus souvent par les ménagères de la seconde périphérie non lotie que par leurs homologues des autres quartiers.

¹⁰⁸ Si le cantonnement au quartier concerne la majeure partie de ces femmes, la fin de semaine ne fait que l'accentuer pour les ménagères de la seconde périphérie non lotie et des villages dont l'usage des modes mécanisés s'amenuise encore, alors qu'elle l'atténue légèrement pour leurs consœurs des autres zones qui sont un peu plus nombreuses à se rendre en ville.

ville par une insertion dans le quartier plus développée que les résidentes de la seconde périphérie non lotie¹⁰⁹. À l'inverse, différents facteurs permettent à certaines ménagères d'élargir quelque peu leur espace de vie, notamment en fin de semaine : une bonne accessibilité pour celles demeurant dans les quartiers du centre, des modes de vie moins traditionnels dans le ménage ainsi d'ailleurs que des revenus plus élevés chez une partie des femmes des quartiers lotis.

En comparaison avec le confinement des épouses inactives au quartier de résidence en périphérie, l'espace quotidiennement fréquenté par les *jeunes inactives* est un peu plus large. Certes, à l'instar des ménagères, leurs revenus propres sont extrêmement limités et leur accès aux modes mécanisés s'en trouve pénalisé, d'où un taux d'usage de ces modes tout aussi bas. Pourtant, n'étant pas encore mariées, les rôles sociaux qui leur sont dévolus ne sont pas aussi stricts, ce qui peut expliquer un niveau de mobilité de près de 50 % supérieur à celui des ménagères (3,6 déplacements quotidiens), une sociabilité plus développée et des espaces quotidiens moins restreints. Les jeunes inactives ont ainsi une mobilité plus orientée par les visites que par la réalisation d'activités liées à l'entretien du ménage. Selon le lieu de résidence, les mobiles au long cours représentent entre 40 et 47 % des jeunes inactives. Toutefois, comme chez les ménagères, la mobilité de ville est quasi-systématiquement limitée à un seul type d'activité. Néanmoins, une sur cinq dépasse le périmètre du quartier ou des quartiers limitrophes pour rendre visite à des parents ou à des amis, ce taux étant toutefois diminué de près de moitié pour les résidentes de la périphérie non lotie, d'ailleurs sensiblement moins mobiles et plus recroquevillées sur le quartier.

Les comportements les plus originaux sont encore à mettre au crédit des villageoises. Mesurée en nombre de déplacements quotidiens, la mobilité de ces dernières est certes maximale (4,7 déplacements), mais moins d'une sur trois est une mobile au long cours. Cette originalité, bouger plus mais moins loin, repose d'abord sur une vie sociale plus fournie mais très focalisée sur le quartier. Leur réseau de relations, le deuxième en volume pour de jeunes inactives, est constitué aux deux-tiers d'habitant(e)s du quartier, ce qui représente deux fois plus d'opportunités de rencontre que pour les résidentes de la seconde périphérie non lotie. Le nombre important de déplacements s'explique aussi par un surcroît de tâches ménagères dont elles s'acquittent dans les alentours du domicile. Ainsi, compte tenu des faibles taux de raccordement aux réseaux en seconde périphérie, elles ont bien souvent en charge la corvée du portage de l'eau¹¹⁰. Le degré de contrainte et de pénibilité de cette mobilité qui concerne une jeune villageoise inactive sur cinq est sans doute élevé. À travers l'enquête, ces tâches dévolues aux inactives paraissent moins prégnantes dans les quartiers périphériques non loties, bien que l'accès à l'eau y soit *a priori* tout aussi problématique si l'on compare les modes d'approvisionnement en eau des ménages. La raison majeure en est un recours aux vendeurs d'eau itinérants plus fréquent dans les zones spontanées que dans les villages (respectivement 38 % et 29 %), mais la contrepartie des déplacements ainsi éludés est une dépense supplémentaire ou une consommation moindre¹¹¹, l'achat à ces vendeurs se faisant à des prix unitaires plus élevés¹¹² (MOTCHO, 1991).

¹⁰⁹ Les premières déclarent par exemple fréquenter deux fois plus de relations dans leur quartier que les secondes.

¹¹⁰ Dès lors qu'une jeune inactive est présente dans le ménage, elle doit assurer l'approvisionnement en eau à la place de la ménagère. Cette organisation est très largement dominante parmi les ménages enquêtés (une exception totale dans laquelle les déplacements liés à l'eau sont pris en charge par la ménagère, deux exceptions partielles dans lesquelles les déplacements sont partagés entre l'épouse et une jeune inactive).

¹¹¹ Les données disponibles ne permettent pas d'évaluer si le recours aux vendeurs itinérants résulte réellement d'un arbitrage volontaire entre coût, temps et volume ou s'il ne fait que traduire une offre publique en bornes-fontaine déficiente.

¹¹² Dans un autre contexte, des quartiers périphériques d'Abidjan au milieu des années 90, l'écart de prix entre l'achat à la borne fontaine et le recours à un revendeur itinérant peut aller quasiment de 1 à 4 (BLARY et alii, 1999).

Le desserrement relatif des contraintes domestiques dont les jeunes inactives bénéficient par rapport à leurs aînées n'a donc qu'un effet limité sur leurs pratiques de mobilité, d'autant qu'il ne s'accompagne pas d'un accès plus aisé aux modes mécanisés du fait de leur statut dévalorisé au sein du ménage (Cf. Chapitre 2). La localisation résidentielle joue donc alors un rôle similaire à celui relevé chez les ménagères, l'éloignement au centre impliquant une dégradation des conditions de vie quotidienne et un repli sur les alentours du domicile, plus pénalisants toutefois dans les zones non loties que dans les anciens villages.

La catégorie des *chefs de ménage* apparaît dans une position centrale sur le plan factoriel. Quatre sur cinq se déclarent actifs, près de la moitié d'entre eux devant aller travailler hors de leur quartier et des quartiers limitrophes. Pouvant disposer au moins partiellement de leur revenu du fait de leur position dans le ménage, ils ont plus fréquemment accès aux modes motorisés que les inactives : un sur huit dispose d'un accès permanent à un mode motorisé, deux sur cinq ont utilisé un mode mécanisé le jour de l'enquête. En dépit de ces facteurs favorables à un usage étendu de la ville et malgré un nombre de déplacements relativement élevé (4,5), moins d'un sur dix présente une mobilité au long cours pluri-motif, les trois quarts connaissant une mobilité mono-motif, de ville ou de quartier.

Toutefois, ces tendances globales varient sensiblement en fonction du lieu de l'habitat. Si elles reflètent assez correctement la situation des résidents du centre comme de la seconde périphérie lotie, elles doivent déjà être nuancées pour les chefs de ménage pauvres de la seconde périphérie non lotie dont la mobilité est certes tournée préférentiellement vers la ville, mais qui se déplacent proportionnellement peu (3,9 déplacements). Ce petit nombre de déplacements s'accompagne d'un budget-temps de transport qui n'est dépassé que par leurs voisins de la seconde périphérie lotie, du fait d'un usage réduit des modes mécanisés. On a là une population d'actifs, contrainte de se déplacer relativement loin pour se rendre sur son lieu d'activité, mais qui faute de moyens suffisants pour accéder à un mode motorisé individuel utilise des modes lents, transports collectifs, voire bicyclette¹¹³. Le travail et les parcours qu'il implique pèsent alors très fortement sur les emplois du temps, au détriment de la réalisation d'autres activités, en ville mais aussi dans le quartier.

La situation des villageois, une fois encore, est sensiblement différente, le quartier prenant une place beaucoup plus importante dans les activités alors même que le pourcentage d'actifs travaillant en ville est identique. Du fait d'une ancienneté généralement importante de leurs résidents, vivre dans un ancien village se traduit pour les chefs de ménage, comme précédemment pour les inactives, par le nombre élevé de rencontres qui s'y produisent, tant les jours de semaine que le week-end. Ces quartiers se distinguent aussi par la place tenue par la religion, qui entraîne de multiples déplacements pour se rendre sur les lieux de prière, souvent très proches du domicile. Le respect des rythmes religieux explique le nombre particulièrement important de déplacements pour aller prier en semaine, et plus encore le week-end : respectivement 1,9 et 3,8 déplacements contre 1,4 et 1,7 pour l'ensemble des chefs de ménage pauvres¹¹⁴.

Enfin, on notera la position très spécifique des chefs de ménage pauvres de la première périphérie lotie. Ils sont beaucoup plus nombreux à ne pas avoir quitté leur domicile et ceux qui sortent de chez eux vont plus rarement en ville. Près des deux tiers travaillent sur place ou dans le quartier d'habitation, ce qui induit peu de déplacements au long cours. Leurs connais-

¹¹³ Moins d'un sur dix dispose en permanence d'un mode individuel, moins d'un sur vingt-cinq d'un véhicule motorisé.

¹¹⁴ Remarquons les différences de pratique religieuse entre deux ensembles de la seconde périphérie. Dans les zones non loties, les chefs de ménage sont sensiblement moins pratiquants, en tout cas hors du domicile, que dans les villages : le nombre de déplacements liés à la religion est divisé par deux. *A contrario*, les ménagères villageoises semblent plus libres de leurs mouvements que celles des quartiers non lotis (Cf. supra) : aucune ne met en avant la religion pour justifier une absence de sortie lors de l'enquête.

sances dans le quartier sont rares et, par manque d'argent, il ne leur est guère possible de se déplacer fréquemment pour aller visiter des parents ou des amis résidant dans d'autres quartiers de la ville. Enfin, si la religion tient une place similaire à celle qu'elle occupe dans les villages et contribue à renforcer le nombre de déplacements quotidiens, elle ne permet pas d'élargir significativement l'espace fréquenté. Certes, ces indicateurs moyens masquent partiellement la diversité des situations individuelles¹¹⁵, mais ils désignent néanmoins une catégorie d'actifs très pauvres, qui travaillent fréquemment pour, et à proximité, des citoyens aisés et dont l'horizon, faute de moyens, se réduit aux alentours du domicile.

Bien que les *jeunes actifs* comptent proportionnellement plus de salariés que les chefs de ménage pauvres, leur lieu de travail se situe un peu moins souvent en ville. Ils occupent des emplois sensiblement moins rémunérateurs que leurs aînés et l'accès aux modes individuels n'en concerne qu'environ un sur dix¹¹⁶. Près de deux jeunes actifs sur cinq ne font alors pas d'autre sortie en ville que celle qui est motivée par l'activité principale et près de la moitié n'est pas allée en ville la veille. Mais du fait d'une fréquentation notable du quartier, leur mobilité atteint en moyenne 4,9 déplacements.

La prise en compte de la localisation du domicile montre une moins grande variabilité des caractéristiques socio-économiques que chez les chefs de ménage : revenus plus homogènes, taux à peu près constant d'actifs travaillant en ville quoique légèrement plus faible pour les résidents de la seconde périphérie non lotie, accès aux véhicules individuels un peu plus limité dans les zones loties... Pourtant les comportements de mobilité présentent des spécificités marquées qui ne sont pas sans rappeler certaines observations antérieures. Un habitat situé dans le centre facilite l'accès à la ville et permet d'y réaliser des activités plus diversifiées sans peser ni sur le temps passé à se déplacer, ni sur le budget à y consacrer. Le quartier est beaucoup plus présent chez les résidents des zones les plus éloignées, mais sous des formes bien différentes selon qu'il s'agit de périphéries non loties ou d'anciens villages. Dans les premières, les activités sont peu diversifiées, les déplacements liés à la vie quotidienne presque inexistant, le travail ou la vie sociale peu présents¹¹⁷ : le quartier est sensiblement plus fréquenté qu'en centre-ville ou dans les périphéries loties, mais sans parvenir à contrebalancer le délaissement de zones plus éloignées. Dans les seconds, la faiblesse relative du travail, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du quartier, est plus que compensée par les visites ou la pratique religieuse aux abords immédiats du domicile. Il en résulte une mobilité forte, focalisée aux trois-quarts sur le quartier et peu favorable aux zones plus éloignées. La prédominance du quartier dans les zones périphériques non loties apparaît ainsi plus passive que dans les anciens villages, une fréquentation par défaut, faute de moyens et de motifs pour « aller ailleurs », probablement plus subie que voulue, s'opposant à une pratique villageoise dense et diversifiée, dans un espace approprié et apprécié.

Les deux derniers groupes, *garçons scolarisés* et *filles scolarisées*, présentent également une mobilité élevée (tous modes confondus, respectivement 5,7 et 4,5 déplacements quotidiens), plus nettement marquée par la fréquentation de l'école que ne l'est celle des jeunes actifs ou des chefs de ménage par le travail. Les différences entre garçons et filles ne sont toutefois pas négligeables. 62 % des filles, 54 % des garçons scolarisés ne font pas d'autre sortie en ville que celle qui est motivée par l'activité principale. Les mobiles au long cours sont un peu plus

¹¹⁵ Même si cette zone présente les revenus moyens les plus faibles, tous les résidents ne sont pas très pauvres. Ainsi, le taux d'accès aux modes individuels est légèrement plus élevé qu'en seconde périphérie non lotie et le vélo y est moins présent.

¹¹⁶ Ce taux diminue sensiblement lorsque la situation économique du chef de ménage est plus favorable. On retrouve là une situation identique à celle de Ouagadougou, mais bien évidemment à des taux d'accès aux modes individuels bien plus faibles (Cf. Chapitre 2).

¹¹⁷ Deux individus sur trois seulement ont eu au moins un déplacement pour le travail, moins d'un sur deux a effectué une visite ou pratiqué un loisir hors de chez lui.

présents chez les garçons scolarisés que chez leurs homologues féminins (63 % contre 51 %), ce qui va de pair avec un accès un peu moins large des filles aux modes mécanisés (mais à des taux qui restent de toute façon minimes). Ces écarts s'expliquent par les opportunités d'activité qui s'offrent aux uns et aux autres et préfigurent progressivement les rôles ultérieurs d'hommes et de femmes adultes (Cf. Chapitre 2) : niveau scolaire plus élevé atteint par certains garçons qui nécessite d'aller chercher plus loin l'offre scolaire, prégnance relative du domicile et vie sociale plus restreinte chez les filles¹¹⁸... Toutefois, le statut de scolarisée semble éviter aux jeunes filles, ou en tout cas atténuer, certaines tâches liées à la vie quotidienne, plutôt reportées vers les jeunes inactives¹¹⁹. La localisation résidentielle ne semble guère jouer sur ces différences entre genres comme le montre le fort parallélisme des trajectoires pourtant sinueuses des garçons et des filles sur la Figure 28. Elle pèse par contre fortement sur la structuration de la mobilité, tant les écarts entre groupes sont marqués.

Ces écarts reflètent une double opposition, tout d'abord entre d'une part les quartiers centraux et les deux périphéries loties et d'autre part les périphéries non loties, et ensuite au sein de ces dernières, entre les quartiers les plus récents et les villages. A nouveau, la localisation en centre-ville influe positivement sur l'accès à la ville, et notamment sur la possibilité de plusieurs accès à la ville dans la journée, éventuellement pour des motifs de nature différente. Les scolaires, garçons ou filles, des périphéries loties profitent sans doute d'un contexte plus favorable au sein du ménage pour sortir de leur environnement proche en vue d'autres motifs que l'école, même si à l'instar de ceux qui vivent en périphérie leur mobilité demeure fortement centrée sur l'activité scolaire. Mais les trajectoires heurtées de ces groupes doivent beaucoup à la position particulière des résidents des périphéries non loties de la seconde couronne, beaucoup plus tournés que leurs homologues des villages vers une mobilité de proximité mono-motif, ce qui renvoie à la conjonction de différents phénomènes : scolarité moins longue ou plus aléatoire (niveau plus faible atteint et part de scolaires étant allés à l'école assez basse), faiblesse des liens de camaraderie, tout particulièrement pour les filles, moindre emprise de la religion chez les garçons. On retrouve là encore les handicaps cumulatifs d'un habitat éloigné du centre, d'un manque de moyens et de la nécessité d'assumer diverses activités contraintes qui laissent peu de place à une diversification des programmes d'activité dès lors que l'environnement immédiat, contrairement à ce que l'on observe dans les villages, est peu favorable.

5.4. L'ACCES A LA VILLE COMPROMIS

Dans la structuration de la mobilité, l'effet du statut socio-économique (citadin aisé, scolaire, actif pauvre, jeune inactive...) prime nettement sur celui de la localisation du domicile. Cette observation s'appuyant sur une étude détaillée de la situation de Niamey prolonge en fait les analyses plus ponctuelles rappelées en introduction de ce Chapitre à propos de Bamako, Ouagadougou ou Dar es Salaam et paraît présenter un caractère de généralité. En effet, comme l'avait déjà montré le deuxième Chapitre, le genre, l'âge, les revenus individuels déterminent très largement les ressources et les contraintes quotidiennes qui rythment les

¹¹⁸ Selon le quartier, la mobilité liée à la sociabilité est trois à quatre fois plus faible chez les filles que chez les garçons.

¹¹⁹ L'exemple des corvées d'eau est ici encore très parlant. Comme on l'a déjà dit, dès lors qu'une jeune inactive est présente dans le ménage, elle devra quasi systématiquement prendre en charge les éventuels déplacements liés à l'approvisionnement en eau. Par contre, en l'absence de jeune inactive, cette tâche n'incombera pas nécessairement à une jeune scolarisée et pourra rester du ressort de la ménagère. On relativisera toutefois ces observations, qui ne corroborent d'ailleurs que partiellement les conclusions de MARCOUX (1997) sur les activités domestiques des Bamakois et Bamakoises scolarisés, en rappelant que seules les filles de plus de 13 ans ont été enquêtées, et que nous ne pouvons donc préjuger des activités de leurs cadettes...

emplois du temps et structurent spatialement les modes de vie, tandis que la position résidentielle au sein de l'espace urbain ne fait que nuancer ces effets, avec plus ou moins d'ampleur selon les groupes d'individus mais suivant un schéma très régulier. La seule exception nette à ce schéma, les chefs de ménage de la première périphérie lotie, confirme d'ailleurs le primat des déterminants socio-économiques, puisque ces citadins sont sensiblement plus pauvres que leurs homologues des autres quartiers.

Pour un homme ou une femme, accéder à un revenu conséquent permet de disposer d'un deux-roues à moteur, voire d'une voiture, et donc de s'affranchir au moins partiellement des contraintes spatiales et temporelles induites par la profession, ce qui autorise à développer des activités et des relations sociales à l'échelle de la ville, quel que soit le lieu où l'on réside. Par contre, la quasi-totalité des pauvres paraît plus subir que choisir sa mobilité, qu'elle soit, pour le plus grand nombre, dans le quartier ou, pour une minorité, partiellement à l'extérieur. L'analyse des formes de mobilités des groupes de pauvres met en effet en évidence deux grands modèles, la vie quotidienne limitée au quartier pour les inactives, l'accès à la ville contraint par l'activité professionnelle pour certains actifs et scolaires. Pour ces derniers, les migrations alternantes structurent fortement les emplois du temps quotidiens, du fait de la durée de ces déplacements, et la réalisation d'autres activités hors du quartier s'en trouve limitée, le manque de temps aggravant le manque de moyens. Pour les inactives, le déficit de services urbains comme le faible équipement du ménage compliquent la réalisation des tâches quotidiennes et grèvent les budgets-temps, les rendant encore plus dépendantes d'opportunités, notamment modales, pour sortir du quartier.

D'astreinte au quartier ou contraints en ville, tels sont donc les deux modèles dominants entre lesquels la mobilité des citadins pauvres semble balancer. Ces modèles pèsent lourdement sur les comportements, même s'ils sont susceptibles de détournements ou de contournements individuels, au gré des opportunités, notamment modales¹²⁰, que le citadin peut saisir : un quart des épouses va en ville pour des visites durant la semaine, une minorité de scolaires et d'actifs effectue des sorties diversifiées loin du quartier. Mais, pour tous les groupes de pauvres, la pratique de la ville apparaît d'autant plus restreinte qu'ils demeurent loin du centre. Néanmoins, en seconde périphérie, les disparités entre habitants des quartiers spontanés récents et villageois, au delà d'une même fréquentation étriquée de la ville et notamment du centre, s'avèrent majeures.

Dans ces villages « *qui se maintiennent avec une remarquable résistance au milieu urbain* » selon les termes de DE MAXIMY (1984 : 214), l'enracinement local est tout aussi vivace et prégnant qu'en centre-ville, mais il se concentre sur le seul quartier. Il suscite, dans les abords immédiats du domicile, le maintien de relations sociales intenses et s'enrichit de manifestations religieuses collectives, même si les rencontres ou les allers et retours au lieu de culte sont plus ou moins nombreux selon le statut socio-démographique de chacun. Par contre, les pratiques quotidiennes dans les nouveaux quartiers périphériques non lotis ne font qu'approcher celles des anciens noyaux villageois : accès aux équipements restreint, sociabilité peu fournie, voire règles religieuses défavorables aux sorties du domicile... Si la ville reste à distance pour les uns comme pour les autres, la mobilité de quartier est sensiblement plus riche et plus diversifiée chez les résidents des villages que chez ceux des périphéries non loties de structuration récente¹²¹. En regard de la ruralité menacée mais encore

¹²⁰ Comme l'a montré le Chapitre précédent, à propos des formes d'usage de la voiture.

¹²¹ Ceci confirme l'intérêt de ne pas en rester aux seuls critères « objectifs », distance au centre, présence de tel ou tel équipement, voire revenus des habitants, lors de l'élaboration d'une typologie des quartiers, et incite à prendre en compte également l'ancienneté de ces zones, comme le suggéraient d'ailleurs diverses références évoquées dans la première section de ce Chapitre.

préservée des premiers, les seconds ne pourraient ainsi exhiber qu'une citadinité inaboutie et toujours à reconquérir.

Très bas revenus et insertion urbaine limitée, précarité du logement et sous-équipement du quartier de résidence, éloignement du centre et conditions de transport difficiles... tous ces facteurs se conjuguent pour accentuer les difficultés quotidiennes dans les quartiers périphériques récents. De telles zones paraissent ainsi cumuler les principaux mécanismes générateurs d'« effets de quartier »¹²² (ELLEN, TURNER, 1997), limitant les possibilités de sortie de la pauvreté pour les ménages y demeurant : qualité déficiente voire absence de services locaux, influence pesante du groupe des pairs, étroitesse et faible solvabilité des réseaux sociaux, distance élevée aux emplois¹²³.

Les solutions qu'adoptent alors les ménages défavorisés présentent certes un caractère rationnel dans le court terme mais constituent à plus long terme un obstacle à l'amélioration du niveau de vie. Ainsi, au jour le jour, le fait de ne pas être relié au réseau tend à renchérir le coût de l'eau tout comme l'éloignement des principaux marchés implique d'acheter dans le quartier, à des prix plus élevés. La part du budget, familial aussi bien qu'individuel, susceptible d'être consacrée aux transports s'en trouve réduite d'autant, ce qui complique encore les conditions d'accès à la ville. De même, à une autre échelle temporelle, des distances à parcourir à pied trop importantes ou des coûts de transport élevés qui se surajoutent aux dépenses directes de scolarisation obligent les enfants à se « débrouiller » avec les chauffeurs de bus et limitent le temps consacré aux devoirs, voire provoquent dans un certain nombre de cas la sortie prématurée du système scolaire¹²⁴, faisant de la scolarisation « une opportunité niée aux très pauvres » (DIARRA, MARTELLA, 1993 : 28) et réduisant les chances d'accès ultérieur à des emplois plus rémunérateurs.

Il est certain que les enquêtes que nous avons étudiées ne fournissent guère d'éléments prospectifs sur le devenir des citoyens africains et qu'il serait abusif d'y chercher les justificatifs d'une prospective de l'évolution des modes de vie, et notamment de leur dimension spatiale. Elles permettent par contre d'affirmer qu'au moment de leur réalisation, les liens de certains quartiers périphériques récents avec le reste de l'espace urbain sont distendus¹²⁵ et reposent essentiellement sur la mobilité fortement contrainte d'actifs pauvres et de scolaires.

¹²² Cette notion, qui est surtout mobilisée aux Etats-Unis pour appréhender les comportements « déviants » des jeunes des ghettos (MARPSAT, 1999), peut aussi être rapprochée des travaux visant, à une autre échelle (un espace national, des régions...), à identifier l'existence d'une dimension géographique dans la reproduction de la pauvreté, à travers le repérage de « trappes géographiques de pauvreté » (JALAN, RAVALLION, 2000), de « zones pauvres » plutôt que d'espaces peuplés de « pauvres gens » (RAVALLION, WODON, 1999). JAMBES (1995) met en évidence un phénomène proche concernant les pratiques de consommation à Niamey : la théâtralisation de la vie quotidienne structure un champ sociospatial qui norme les styles de vie et les habitudes de consommation de tous les résidents à partir de ceux des groupes sociaux localement dominants, ce qui implique des différentiels de consommation selon la localisation, à groupe social donné. Enfin, à propos des « effets de quartier », ELLEN et TURNER (1997 : 834) notent à partir de la recension d'un grand nombre d'études que ces effets « sont généralement bien plus faibles que les effets des caractéristiques observées du ménage (telles que le revenu des parents, le statut socio-économique ou le niveau scolaire) ». En matière de mobilité quotidienne, comme nous l'avons vu ici, une hiérarchisation identique des déterminants se dégage.

¹²³ Les deux autres mécanismes majeurs recensés par ELLEN et TURNER (1997), la socialisation par les adultes et, surtout, l'exposition au crime et à la violence, sont ici peu pertinents.

¹²⁴ Koména est un tîlier peu fortuné résidant en « habitat précaire ». Il « n'a pas les moyens d'offrir un titre de transport à son fils. Et, comme beaucoup d'écoliers d'Abidjan qui sont scolarisés loin de leur domicile, le fils de Koména rentre tard de l'école tous les soirs, après 18 h. En effet, ces jeunes enfants empruntent l'autobus mais n'ont pas de titre de transport. En l'absence de contrat explicite entre la SOTRA et les organisations des parents d'élèves, emprunter le bus relève d'un véritable parcours du combattant. Le sort des écoliers est laissé à l'appréciation des receveurs et des contrôleurs qui les tolèrent ou non à bord des véhicules en fonction de leur humeur variable selon les moments. » (YAPI-DIAHOU, 2000 : 204).

¹²⁵ Les résultats présentés dans ce Chapitre montrent dans quelles zones se rendent les habitants de tel ou tel quartier ; Il serait intéressant, à l'inverse, de savoir quels quartiers sont fréquentés, ou délaissés, par les citoyens (hormis bien sûr par leurs résidents). Les données disponibles ne le permettent malheureusement pas.

Ce constat d'une tendance à la fragmentation de l'espace urbain serait incomplet si l'on ne relevait que, dans le même temps, se développent de plus en plus fréquemment des enclaves réservées aux citadins les plus riches, bien équipées et souvent interdites aux non-résidents. Certes, les « enclaves résidentielles », reprenant le modèle des *gated communities* qui se développent rapidement aux États-Unis pour répondre à un sentiment d'insécurité (BLAKELY, SNYDER, 1997), demeurent encore peu fréquentes en Afrique subsaharienne, moins répandues en tout cas que dans d'autres contextes urbains du Sud (WEBSTER, 2001). L'Afrique du Sud constitue de ce point de vue une exception, mais la ségrégation radicale qui y prédomine ne peut être imputée à la seule perpétuation des effets de la politique d'apartheid. SPINKS (2001) montre ainsi comment se développe aujourd'hui un « *nouvel apartheid* », fondé non plus sur des mesures de partition raciale de l'espace imposées par l'État, mais au contraire sur le contournement des politiques publiques de planification par des citadins qui, en proie à un fort sentiment d'insécurité, cherchent de plus en plus à préserver un entre-soi ethniquement mais aussi, voire surtout, socialement homogène.

Paradoxalement, cette quête de l'homogénéité sociale ne s'accompagne pas nécessairement d'une sociabilité locale très développée, comme le remarque ORFEUIL dans d'autres contextes (1999 : 196) : « *le voisin continue à compter beaucoup, même si on ne lui parle plus !* ». Et l'on pense immédiatement aux habitants des Cités, à ses résidents de la seconde périphérie lotie rencontrés dans les pages précédentes, ne s'échangeant que de simples bonjours, même si ces quartiers ne sont pas physiquement clos... Ce souci d'un entre-soi rassurant n'est d'ailleurs pas seulement partagé par les plus riches, comme le montre le cas de Nairobi pour lequel RODRIGUEZ-TORRES (1998 : 228) n'hésite pas à utiliser l'expression de « *ghettos juxtaposés* » pour qualifier non seulement des quartiers voisins, mais aussi la situation intérieure fortement fragmentée de certains quartiers¹²⁶. Il dépasse aussi le cadre des capitales : JANIN (2001 : 185) évoque, à propos de Bouaké, les « *crispations sécuritaires* » qui se traduisent parfois par la fermeture des quartiers, « *y compris dans des quartiers peuplés* ».

Au Cap (SPINKS, 2001) aussi bien qu'à Johannesburg (LANDMAN, 2000) ou Pretoria (VAN DE WETERING, 2000), du fait d'un manque de statistiques fiables, le bilan des enclaves résidentielles en matière de sécurité reste toutefois à faire, tant d'ailleurs d'un point de vue interne à ces résidences que sur les effets possibles de report de la criminalité sur les zones avoisinantes. Les études conduites aux États-Unis semblent montrer une diminution du risque au quotidien (pour les résidents en tout cas), mais les conséquences du développement de ces formes urbaines ne peuvent être limitées au seul champ de la sécurité de leurs résidents : les problèmes posés sont multiples (privatisation de l'espace public, diminution des impôts perçus par l'État ou la commune en contrepartie d'une prise en charge locale de divers services, effritement du sentiment d'appartenance à des collectivités plus vastes...) et demeurent encore mal analysés (LANG, DANIELSEN, 1997).

Elles concernent également le secteur des transports, ne serait-ce que parce que la fermeture aux non-résidents des routes innervant ces zones impose des détours aux citadins qui auparavant les traversaient. La carte des enclaves résidentielles à Johannesburg (LANDMAN, 2000 : 6) illustre parfaitement les effets de morcellement de l'espace urbain et d'allongement des trajets entraînés par leur développement incontrôlé. De telles modifications d'itinéraire gênent certes les automobilistes ou les usagers des transports collectifs, mais elles sont surtout très pénalisantes pour les piétons dont les parcours peuvent être considérablement rallongés,

¹²⁶ L'hétérogénéité sociale des quartiers semble plus marquée en Afrique de l'Ouest (Cf. la section 1 de ce Chapitre), mais la ségrégation spatiale forte de Nairobi ne se retrouve pas non plus dans des villes géographiquement proches comme Kampala (CALAS, 1998) ou Dar es Salaam, même si dans cette dernière des ghettos riches apparaissent depuis quelques années (CALAS, BART, 1997).

ce qui est susceptible de limiter leur mobilité. Le risque n'est-il pas alors celui d'une ville éclatée en quartiers peu et mal reliés, « *d'un éclatement de la ville en sous-ensembles coupés les uns des autres* » (LE BRIS, 1996 : 150), c'est-à-dire d'un repli des habitants sur leur quartier de résidence et quelques rares lieux extérieurs, voire sur le domicile pour les plus pauvres, risque social et économique que la « crise » ne pourrait qu'accroître ?

CONCLUSION GENERALE

Les enquêtes quantitatives sur lesquelles s'appuient les analyses de la mobilité quotidienne présentées dans les pages précédentes ne peuvent fournir qu'une image partielle et figée des pratiques de mobilité, une photographie à un moment donné de certains aspects de la vie quotidienne des citadins. Elles demanderaient à être complétées par des entretiens plus systématiques, susceptibles d'enrichir notre compréhension des comportements de déplacement comme des enjeux liés à l'usage des différents modes, mais elles devraient aussi être reproduites périodiquement, sinon à l'identique, en tout cas selon des procédures similaires, afin de pouvoir déceler et mesurer des évolutions. En effet, ces instantanés de la vie citadine sont déjà un peu jaunis, puisque nos enquêtes ont maintenant, selon la ville, entre cinq et dix ans. Or, la persistance de la crise économique, en forçant les ménages à développer des stratégies d'adaptation à la raréfaction des ressources, a impliqué des évolutions des structures familiales, des modes de vie et donc des comportements de déplacement.

Très en amont des pratiques quotidiennes de déplacement, c'est tout d'abord la configuration des ménages qui est soumise à des tensions. La difficulté à trouver un travail et le coût du logement qui limitent et retardent les opportunités de départ des jeunes (ANTOINE et alii, 2001) tendent à un accroissement de la taille des ménages. Mais dans le même temps, d'autres facteurs jouent en sens inverse. Ainsi, divers changements dans les modes de vie - scolarisation féminine, instabilité conjugale, assouplissement du contrôle social... - sont autant d'éléments qui viennent se greffer sur le contexte macro-économique et entraînent la transformation des modèles familiaux, dont la multiplication de ménages monoparentaux ayant une femme à leur tête ou le développement de la polygamie dans des résidences séparées (VIMARD, 1997). De même, une aspiration à un modèle de famille nucléaire valorisant la réussite des enfants biologiques et recherchant un plus grand équilibre entre conjoints se développe chez certains couples (LOCOH, 1996), d'autant qu'un tel modèle se voit favorisé dans divers pays par la pression des croyances et pratiques religieuses prônées par les nouvelles Églises Chrétiennes (DORIER-APPRILL et alii, 1997).

Toutefois, les effets de ces évolutions sont complexes et variables selon les villes, comme le montre par exemple la redéfinition des stratégies de confiage d'enfants. Celle-ci présente certes des aspects qualitatifs puisque la circulation des filles s'accroît au détriment de celle des garçons et que simultanément l'objectif principal du confiage bascule de l'éducatif vers l'économique¹²⁷ (PILON, VIGNIKIN, 1996). Mais elle correspond aussi à un changement quantitatif, sans qu'un bilan unique puisse toutefois être tiré, les accueils tantôt se renforçant comme à Dakar, tantôt se restreignant comme à Cotonou ou en Côte d'Ivoire (LE PAPE, PILON, 1997). En tout état de cause, ces diverses évolutions contribuent à la transformation des rôles de chacun des membres des ménages. Les comportements quotidiens se modifient progressivement pour s'y adapter mais surtout pour intégrer les conséquences de la crise qui pèse sur les pratiques, tant professionnelles que domestiques et de sociabilité, les effets semblant devoir se décliner essentiellement sous la thématique de la fragmentation des déplacements relevant de chacune de ces sphères.

¹²⁷ En d'autres termes, le placement des fillettes comme bonne prend le pas sur l'accueil de garçons poursuivant en ville leur scolarité.

La sphère professionnelle est principalement marquée par le recul du salariat au profit du secteur informel. Les licenciements dans la Fonction Publique et plus généralement le secteur moderne ont poussé les anciens salariés vers les activités informelles tandis que l'absence d'embauche touche plus particulièrement les générations récentes qui se trouvent de fait « *contraint[e]s de rester jeunes* » selon l'expression de ANTOINE et alii (2001). Dans le même temps, la baisse des salaires qui accompagne la précarisation du salariat (BOCQUIER, 1995) affecte les citoyens qui ont réussi à conserver leur emploi et les incite à rechercher une diversification des sources de revenus. Celle-ci pousse tout d'abord à la pluri-activité, en forte croissance même si les statistiques manquent pour la quantifier précisément (CHARMES, 1996b), mais entraîne aussi la nécessité d'une mise au travail accrue des différents membres du ménage, ce qui peut d'ailleurs se traduire par des déscolarisations prématurées (DIARRA, MARTELLA, 1993). Il en résulte une concurrence encore accentuée sur les « petits boulots », même ceux qui étaient jusque là socialement déconsidérés (KPONHASSIA, 1998) et souvent au détriment des actifs, femmes ou étrangers, qui les occupaient antérieurement (LOCOH, 1996). Cette concurrence entretient en retour la tendance à la baisse des rémunérations.

Or, le développement des petits travaux épisodiques qui touche les jeunes et les moins jeunes n'est pas sans effet sur les besoins de mobilité professionnelle de ces catégories précarisées. La conséquence est immédiate lorsque le travail ne s'effectue pas dans un lieu fixe mais nécessite d'arpenter inlassablement les rues à la recherche de clients, comme pour les commerçants ambulants. Quant aux travaux plus sédentaires, « *ces activités occasionnelles, irrégulières, temporaires, à la tâche, très faiblement payées, mais qu'il faut savoir dénicher en multipliant les contacts et les allées et venues* » (MARIE, 1998 : 78), ils imposent des déplacements fréquents pour pouvoir être décrochés. Il en résulte un éparpillement des flux de transport, à la fois spatialement car ces activités informelles ne sont pas toujours aussi concentrées dans la ville que les activités salariées et temporellement en atténuant les pointes, les horaires de montée et de descente étant moins rigides.

La sphère de la vie domestique connaît des mutations similaires. C'est tout particulièrement le cas en ce qui concerne les achats pour l'alimentation. Les consommations alimentaires connaissent en effet de profonds bouleversements qui, face au renchérissement des différents produits, visent tous à limiter le poids de ce poste dans le budget des ménages. Ils portent d'abord sur les pratiques d'achat et concernent alors aussi bien les chefs de ménage que les épouses, les hommes que les femmes. Quotidiennement, « *la pratique d'un repas familial par jour se répand* » (POATY, 1988 : 37) car les quantités sont achetées et préparées au plus juste pour le repas du midi. Un second repas, le soir, est alors conditionné à une rentrée d'argent suffisante dans la journée (DE SUREMAIN, 1997) ce qui implique de se rendre de nouveau au marché. A une autre échelle temporelle, à Ouagadougou (BRICAS, 1996) comme à Brazzaville (DE SUREMAIN, 1997) ou Abidjan (AKINDES, 1999), les achats mensuels ou bimensuels antérieurement effectués par le chef de ménage se fragmentent dans nombre de familles pauvres en emplettes plus fréquentes, voire quotidiennes, sous la pression de deux facteurs : le manque de moyens ne permet plus de déboursier en une seule fois le montant de la ration mensuelle (l'achat du sac de céréales), la faiblesse ou l'inexistence de stocks rend plus aisé le refus de nourrir des personnes extérieures au cercle des convives habituels.

Ce dernier point relève également de l'autre grande stratégie utilisée, parallèlement au fractionnement des achats, pour réduire les dépenses d'alimentation : la diminution du nombre de commensaux. Le repli sur la famille proche s'accroît, au détriment des dépendants logés sur place qui généralement ne contribuent que très marginalement à la dépense alimentaire (AG BENDECH et alii, 1996a ; AKINDES, 1999), et le recours à l'alimentation de rue s'accroît, même parmi les membres du noyau familial (FOUERE et alii, 1997 ; DIAGANA et alii, 1999). Ce recours se révèle forcé pour des actifs à faible revenu qui travaillent loin de leur domicile

et ne peuvent déboursier deux allers et retours quotidiens (CUSSET, 1998 ; SAVADOGO, KAZIANGA, 1999), tout comme pour des scolaires contraints par une offre insuffisante de fréquenter dans d'autres quartiers. Cette individualisation des comportements alimentaires, si elle permet peut-être la satisfaction de goûts et de préférences personnelles et, surtout, fournit une diète plus diversifiée¹²⁸, concerne donc principalement certains membres du ménage, le chef et les jeunes actifs pauvres (SINGARE et alii, 1999) ou les scolaires contraints de déjeuner à l'extérieur. Mais elle touche de plus en plus ces catégories pour d'autres repas, ainsi des scolaires de plus en plus nombreux dans diverses villes à devoir prendre un petit déjeuner hors du domicile (CHAULIAC et alii, 1998), et s'étend à d'autres catégories, telles que les inactifs (FOUERE et alii, 2002). Là encore, ces évolutions ont des conséquences directes en matière de mobilité quotidienne : déplacements d'achats plus diffus, à la fois dans le temps et dans l'espace, et plus nombreux (pour les femmes, mais aussi pour les hommes), remplacement des déplacements pendulaires à la mi-journée par des déplacements de proximité effectués aux abords du lieu de travail...

Enfin, ces évolutions affectent aussi les pratiques de sociabilité dont on a vu l'importance (Cf. Chapitre 2). Certes, la force des réseaux sociaux a longtemps pu amortir les effets de la crise sur les populations (DUBRESSON, 1996), en facilitant l'accès à un travail, en ouvrant droit à un soutien monétaire immédiat, en permettant de partager le repas d'un ménage plus aisé... Mais la persistance de la crise économique a fini par entraîner une relative faillite des « *systèmes coutumiers de protection sociale constitués par les groupes communautaires d'origine et par les "réseaux clientélistes d'adhésion"* » en amenuisant les ressources monétaires pouvant circuler le long de cette « *hiérarchie de statuts* » (LE BRIS, 1996 : 153). Le grippage des mécanismes redistributionnels entre générations (MARIE, 1997 ; LEIMDORFER, MARIE, 1998) tend alors à limiter les transferts aux parents directs ou, en tout cas, à ceux dont le créancier potentiel estime qu'il pourra à terme « rembourser » l'investissement¹²⁹. Au fur et à mesure que la crise s'installe et que l'appauvrissement des populations urbaines s'amplifie, « *il devient de plus en plus difficile de bénéficier d'une simple aide* » (SERAPHIN, 2000 : 124). Les réseaux sociaux s'avèrent ainsi encore plus indispensables, mais aussi plus difficiles à activer, LECARME-FRASSY (2000 : 237) allant jusqu'à parler pour Dakar « *d'atténuation drastique des échanges* » et KONE (2002) constatant pour la Côte d'Ivoire que la « *crise de solidarité se conjugue désormais avec une logique utilitariste explicite à travers l'ère du "donnant-donnant"* »¹³⁰.

Mais, paradoxalement, l'affaiblissement des solidarités, leur caractère de plus en plus sélectif ne signifient pas une contraction des besoins de déplacement liés à la sociabilité. Bien au contraire, et tout particulièrement pour les plus pauvres, la possibilité de convertir épisodiquement des relations en prêts ou dons modiques comme en opportunités d'emploi exige de tout mettre en œuvre pour préserver des liens communautaires toujours à renouer,

¹²⁸ Elle fournit également des revenus à certains membres du ménage qui préparent et vendent des plats. A Bamako, le taux de ménages comptant au moins une personne vendant des aliments passe de 17 % dans les couches aisées à 58 % dans les catégories intermédiaires et 80 % dans les ménages pauvres (AG BENDECH et alii, 1996b). On retrouve ici la nécessité, évoquée à propos de la sphère de la vie professionnelle, de multiplier les sources de revenu.

¹²⁹ Les jeunes actifs pauvres doivent alors compter essentiellement sur leurs propres forces pour assurer tout ou partie de leurs repas quotidiens, comme on l'a dit précédemment, ou pour accéder à un mode individuel. Cette situation est bien illustrée par l'exemple d'Abdou que retrace SEVEDE-BARDEM. Ce jeune Burkinabè a choisi de ne pas travailler avec son père au marché, bien que résidant encore chez lui. Il fabrique donc des jouets, motos et voitures, à partir de boîtes en fer blanc puis les revend aux touristes devant des hôtels de luxe. Même si ses gains ne sont pas très importants, il les conserve, ce qui lui permet une certaine autonomie financière. La contrepartie en est qu'il ne peut compter que sur ses propres économies pour acquérir le vélomoteur qu'il désire (SEVEDE-BARDEM, 1997 : 156-157).

¹³⁰ Cette, relative, généralisation du « donnant-donnant » était de fait déjà apparue lors de notre analyse des usages et des images de la voiture (Cf. note 70) : aussi bien N'GUEMBO (1998) pour Pointe-Noire que BANOS et alii (1996) pour Niamey notaient la fréquence du remboursement des frais d'essence lors de déplacements effectués grâce à la voiture d'un voisin.

par des rencontres ou des visites comme par la participation à des cérémonies, afin de « constituer et d'entretenir [ce] "*capital social*" personnel qui conditionne, en ville, l'intégration et la survie » (BOUJU, 1997). Le récit de la vie de Sali, Dakaroise d'une cinquantaine d'années, retracé par WERNER, illustre bien les difficultés au jour le jour de l'entretien d'un capital relationnel et de son hypothétique conversion en capital économique. Il montre aussi et, pour nous, surtout, leur traduction très concrète en nécessités impérieuses de « déplacements incessants » qui valent à Sali le surnom de « *marcheuse* » (WERNER, 1997 : 383), puisque, comme la majeure partie des citoyens pauvres, elle ne dispose pas des moyens lui permettant d'accéder régulièrement à un mode mécanisé.

Certes, ces diverses évolutions doivent être replacées dans des mouvements de longue durée et leur émergence ne peut que rarement être imputée à la crise. Ainsi, le travail rémunéré des épouses appréhendé comme un complément indispensable au bouclage des budgets familiaux est-il mentionné à des dates et pour des lieux multiples¹³¹. De même, le développement de l'alimentation de rue est déjà attesté par VIDAL et LE PAPE (1986a) pour Abidjan dès le début des années soixante-dix du fait de difficultés de déplacement d'actifs pauvres mais aussi parce que la ville accueille alors de plus en plus de célibataires et de migrants, peu susceptibles de préparer leurs propres repas. Enfin, les difficultés que connaissent nombre de citoyens pour rendre les visites indispensables sont évoquées par GIBBAL à propos des ruraux prolétariés d'Abidjan (1974) ou des habitants de la périphérie de Bamako (1988) comme par SOUNTALMA pour Niamey (1991), mais plus du fait de l'extension spatiale de la ville, de l'insuffisance des services de transport ou du manque d'argent dont souffrent certaines couches de citoyens que du fait d'une crise économique affectant l'ensemble de la société¹³². Néanmoins, pour ces divers phénomènes, la crise joue bien un rôle d'accélérateur, accentuant leur prégnance là où ils étaient déjà présents et contribuant à leur extension à de nouvelles catégories de la population, jusqu'alors écartées¹³³.

La crise suscite aussi une contradiction forte en ce qui concerne la demande de transport : dans le moment même où elle rend encore plus difficile la satisfaction des besoins de déplacement, faute des moyens suffisants pour assumer le prix de la mobilité, elle en accroît la nécessité, qu'il s'agisse de dénicher un travail plus rare, d'effectuer des achats plus fréquents ou d'entretenir des réseaux de relations encore plus nécessaires. Qui plus est, elle en accroît également la diversité, temporelle aussi bien que spatiale, ce qui ne paraît guère favorable à l'offre de transport collectif, en tout cas sous ses formes les plus « structurées ». Cette situation pourrait par contre susciter une poussée de l'usage du vélo, ce que semblent d'ailleurs confirmer des observations récentes dans diverses villes, qu'il s'agisse d'Harare où sa part dans la répartition modale passe de 3 à 12 % entre 1996 et 2000 (MBARA, MAUNDER, 2002) ou de Ouagadougou où cette dynamique transparaît au fil des diverses vagues de comptage qui se sont succédées durant la dernière décennie (CUSSET et alii, 1995 ; BAMAS, 2002). À défaut de ce retour de la bicyclette, et l'on a vu les freins sociaux à un tel regain (Cf. Chapitre 4), le risque est alors bien celui d'un cantonnement de nombreux citoyens à leur quartier de résidence.

¹³¹ Rappelons que MERSADIER (1955) l'évoque déjà à propos de l'enquête budget des familles à Thiès en 1954 (Cf. note 35).

¹³² « Si les hommes du quartier conservent encore quelques relations en ville, ne serait-ce que parce qu'ils s'y rendent pour leur travail, leurs épouses réduisent le champ de leurs connaissances au voisinage immédiat, par suite des difficultés de transport que connaissent beaucoup de bamakois. » (GIBBAL, 1988 : 318). « Si l'intention d'être en contact avec la famille-souche demeure, elle n'est pas toujours suivie d'effets. Là aussi, ce sont les moyens de transport pour se rendre d'un lieu à l'autre qui lui font défaut, ce d'autant plus que la ville prend des proportions de plus en plus importantes. » (SOUNTALMA, 1991 : 144).

¹³³ Quitte d'ailleurs à ce que ces catégories les adaptent à leurs propres besoins : ainsi, FOUERE et alii (2000) signalent que les inactifs ayant dorénavant recours à l'alimentation de rue ne font souvent qu'acheter les plats auprès des commerçantes et retournent les consommer à leur domicile.

Ce risque est encore renforcé par l'évolution des politiques urbaines, à l'instigation des bailleurs de fonds internationaux se retranchant derrière le modèle de la gouvernance participative (SCHNEIDER, 1999). S'en remettre au laisser-faire, au mieux faire confiance au « *pilotage à vue* » (LE BRIS, 1996), surtout reporter, même partiellement, le financement des équipements sur les usagers et les riverains comme cela est observé depuis les années quatre-vingt à Dar es Salaam (PLAT, POCHET, 2002) et dans d'autres villes d'Afrique, n'est sans doute pas la solution face à l'ampleur des besoins des populations citadines et surtout à la faiblesse de leurs moyens. Car, on l'a dit, la capacité de redistribution offerte par les réseaux sociaux est plus que jamais limitée et « *tendanciellement, dans ce système de protection sociale, la pauvreté économique n'est pas compensée par la richesse relationnelle* » (VUARIN, 1997 : 9).

Les ménages pauvres se retrouvent alors confrontés à des besoins de financement qu'ils ne peuvent satisfaire, même en tablant sur l'aide d'organisations non gouvernementales et le recours à des cofinancements divers et variés, d'autant que cette exigence de participation ne concerne pas le seul secteur des transports mais touche l'ensemble des services urbains, ce qui démultiplie les demandes adressées aux ménages. S'y ajoute le fait que les projets de transport, dès lors que les réalisations sont importantes, s'avèrent généralement onéreux. Ainsi, à Dar es Salaam, l'association locale du quartier de Tanki Bovu qui souhaite améliorer la voirie a fixé la quote-part de chaque ménage à 15 000 Tsh (éventuellement payable en plusieurs fois). Un tel montant, qui est de l'ordre de grandeur du salaire minimum, peut éloquentement être mis en regard des 250 Tsh qui restent en moyenne aux ménages dariens du premier quintile pour satisfaire chaque jour les besoins autres qu'alimentaires et de logement (Cf. Chapitre 3). De même, à Yaoundé, le projet de réhabilitation de la route reliant le quartier périphérique d'Eba au centre-ville mis au point par le comité de quartier et une ONG implique pour pouvoir être réalisé que chaque ménage concerné apporte 17 000 FCFA¹³⁴, somme importante puisqu'elle représente l'équivalent des deux-tiers du salaire minimum ou du coût d'un aller et retour quotidien durant 3 mois entre le quartier et le terminus de l'unique ligne de « clandos » qui le dessert (GRET, 1997). Rien d'étonnant alors à ce que des projets aux financements extérieurs pourtant bouclés doivent être abandonnés, les habitants ne parvenant pas à apporter la cotisation complémentaire demandée par les organismes d'aide¹³⁵, comme par exemple dans le quartier de Vingunguti à Dar es Salaam (HABITAT, 1995).

On objectera que les ménages pauvres ne se retrouvent pas systématiquement concentrés dans les mêmes zones et qu'une certaine mixité socio-économique demeure, susceptible de permettre de dégager localement les budgets nécessaires en faisant spécifiquement appel aux résidents plus aisés. Mais, tout d'abord, cette mixité, dont on a d'ailleurs vu qu'elle était fortement variable d'une ville à l'autre (Cf. Chapitre 5), ne concerne pas tous les quartiers au même degré. A nouveau, force est de constater que c'est là où elle serait la plus nécessaire, c'est-à-dire dans les quartiers les plus périphériques, qu'elle est aussi, nécessairement, la plus limitée. Et il ne s'agit pas de prétendre que les « pauvres » seraient exclus de tout réseau

¹³⁴ Les auteurs du rapport notent toutefois qu'il s'agit de « *l'un des plus gros projets de ce type sur la ville de Yaoundé* » (GRET, 1997 : 57).

¹³⁵ Le manque de moyens pour rassembler le montant de la cotisation n'est pas toujours le seul facteur jouant en défaveur de ce mode de financement. Ainsi, à propos de villages nigériens bénéficiant de projets d'installation de pompes à eau, OLIVIER DE SARDAN et DAGOBI notent que la cotisation est devenue progressivement un mode marginal de paiement du service, remplacée là où elle avait été instaurée par le paiement direct de la prestation, « au seau », et expliquent cette évolution par « *de multiples raisons telles que le manque d'argent de certains, la mauvaise volonté d'autres, mais aussi les soupçons envers le trésorier ou les conflits avec le chef* » (OLIVIER DE SARDAN, DAGOBI, 2000 : 158). Le recouvrement des coûts par paiement direct du service se retrouve pour des projets de transport, lorsque, par exemple, un péage est institué sur une route (pour des exemples tanzaniens, voir DIAZ OLVERA et alii, 1998a). Mais le péage sera plus facile à percevoir auprès des usagers une fois la route refaite qu'avant (surtout lorsqu'elle est déjà très dégradée...), ce qui laisse généralement entier le problème du préfinancement.

puisque les relations sociales ne sont pas inexistantes, par exemple, dans les secondes périphéries non loties¹³⁶ (Cf. Chapitre 5). La difficulté qu'ils rencontrent tient à ce que la plupart des membres de ces réseaux sont très largement dépourvus de capital économique et qu'ils souffrent ainsi d'un double handicap, l'absence simultanée et corrélative d'argent et d'entregent selon les termes de VUARIN (1994).

L'identification entre accroissement de la densité des réseaux sociaux et développement communautaire est bien trop rapide¹³⁷, tant la détention d'un capital social ne peut être déconnectée de celle d'un capital économique et renvoie de plus à des enjeux de pouvoir au sein de ces communautés comme dans leurs liens avec le reste de la société (DEFILIPPIS, 2001). Or, les ambitions de la gouvernance participative, dans son volet de renforcement du pouvoir des pauvres (« *empowerment* »), sont beaucoup plus limitées puisque comme le résume, peut-être un peu caricaturalement, LAUTIER (2002 : 158) « *le pouvoir des pauvres, c'est d'abord à eux de se le donner, et ils n'auront de pouvoir que sur eux-mêmes* ». En mettant en avant la nécessité de préserver et/ou de fortifier la vie communautaire des populations pauvres, l'action des bailleurs de fonds et des ONG peut ainsi engendrer un effet inverse à celui recherché, entraînant « *une contention de la pauvreté et une "assignation des plus pauvres à leur territoire"* » et renforçant les « *phénomènes de fermeture sociale et locale sur les plus démunis* » (AGIER, 1999 : 62).

Dans le même temps, et tout particulièrement à l'époque du « *donnant-donnant* », placer de grandes espérances dans la mixité des quartiers n'est pas sans susciter immédiatement des contradictions avec l'autre grand objectif des programmes de gouvernance participative, le développement de la « *société civile* » et l'apprentissage de modes de fonctionnement démocratiques. Comment peut-on espérer que le recours, désiré ou non, à des circuits redistributifs locaux, les plus riches cotisant pour les plus pauvres (d'une manière ou d'une autre, explicitement en prenant en charge la cotisation, implicitement en partageant la somme à déboursier en un plus petit nombre de ménages), puisse rester sans contrepartie ? La démocratie, même (surtout ?) de proximité, s'accommode mal d'écarts trop importants de revenus, de capacité contributive et donc, *in fine*, de pouvoir. Pas plus qu'au village (OLIVIER DE SARDAN, DAGOBI, 2000), le recours à des structures communautaires pour la conception, le financement ou la gestion des projets n'est gage en ville de satisfaction automatique de l'intérêt public et ne paraît pouvoir être synonyme de renforcement de mécanismes démocratiques à l'intérieur des collectivités concernées. A l'inverse, et comme on le voit déjà dans les enclaves résidentielles (LANG, DANIELSEN, 1997), un accent trop prononcé mis sur l'échelon communautaire rend plus difficile « *la conciliation entre esprit communautariste et identification citoyenne, solidarités particularistes et solidarité nationale ou municipale* », et risque de « *faire de la ville une somme de territoires plus ou moins étanches* » (LE BRIS, 1999 : 10, 8).

L'insertion sociale défaillante des pauvres, notamment dans les périphéries les plus récentes, contribue très certainement à la reproduction de la pauvreté, en limitant fortement les solidarités qu'ils peuvent solliciter face aux difficultés quotidiennes, et disqualifie les stratégies visant à faire reposer la sortie du sous-développement sur l'activation de filets de sécurité spécifiques, internes à des communautés trop étroites et, finalement, trop homogènes. Certes, compte tenu de l'étendue et de la diversité des besoins des populations défavorisées,

¹³⁶ Même si elles y sont globalement nettement moins vivaces que dans d'autres zones, tout aussi pauvres mais nettement plus anciennes.

¹³⁷ Voir par exemple sur le site internet de la Banque mondiale les pages enthousiastes consacrées au capital social (<http://www.worldbank.org/poverty/scapital/index.htm>) qui semblent oublier fréquemment la mise en garde de GROOTAERT (1998), pourtant référencée sur le site, rappelant que le capital social n'a qu'une valeur limitée s'il n'est pas combiné avec d'autres formes de capital.

les pouvoirs publics, État ou municipalités, ne sont pas à même de définir et de mettre en œuvre des politiques sectorielles bénéficiant de manière équivalente à tous les pauvres.

En ce qui concerne le secteur des transports urbains, l'amélioration des infrastructures viaires bénéficie d'abord et surtout aux catégories les plus aisées, susceptibles d'accéder à un véhicule particulier. Les mesures visant à développer ou à rendre plus abordables les transports en commun ou le transport individuel économique (notamment le vélo) peuvent à court terme diminuer aussi bien la pénibilité que le temps passé quotidiennement en transport des actifs pauvres et d'une partie des scolaires. Par contre, les besoins des femmes inactives, ménagères ou jeunes inactives, reposent d'abord sur l'amélioration des conditions d'accès aux divers services urbains, ce qui désigne plutôt des projets d'amélioration d'itinéraires piétonniers afin de pouvoir dégager du temps dans des journées rigidelement scandées par les tâches domestiques (préparation des repas, approvisionnement en eau ou en bois de feu, éducation des enfants...). Face à cette diversité des besoins des citoyens, il convient de retrouver l'injonction pourtant déjà ancienne de MARIE et HAUMONT (1987, cité dans MARIE, 1988) pour promouvoir « *la coexistence organisée de grands axes de desserte et de cheminements piétonniers, d'équipements modernes ambitieux (hôpitaux, universités, zones industrielles...) et d'équipements modestes adaptés (dispensaires de quartiers, bornes-fontaines, toilettes publiques...)* », s'il s'agit d'assurer à chaque citoyen son « *minimum social vital* », selon les termes d'AGIER (1999 : 55) qui ouvrent ce mémoire.

BIBLIOGRAPHIE

ADRIEN-RONGIER M.-F., 1984, La constitution de l'espace habité chez les Gbaya de Bangui (RCA) : un processus d'installation résidentielle et d'intégration urbaine sans improvisation. In E. LE BRIS, A. MARIE, A. OSMONT, A. SINOU (avec la collab. de M.-F. ADRIEN-RONGIER, J.-M. GIBBAL, M. LECARME, D. POITOU), *Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines*. Laboratoire 94 de sociologie et géographie africaine, EHESS, MRT, ACA, pp. 439-465.

ADRIEN-RONGIER M.-F., 1992, *Les héritières de Kooro. De l'Ouham à Bangui (République Centrafricaine)*. EHESS, CEA, 335 p. (Thèse de Doctorat Anthropologie sociale et ethnologie).

ADJOVI E., 1998, *Une ville sous les pots d'échappement*. SYFIA, septembre (<http://www.syfia.com/presse/psprod.asp?ocID=ps80-11607>).

AG BENDECH M., GERBOUIN-REROLLE P., CHAULIAC M., MALVY D., 1996a, Approche de la consommation alimentaire en milieu urbain. Le cas de l'Afrique de l'Ouest. *Cahiers « Santé »*, Vol. 6, n° 3, pp. 173-179.

AG BENDECH M., CHAULIAC M., MALVY D., 1996b, Variabilité des pratiques alimentaires à domicile des familles vivant à Bamako (Mali) selon le niveau socio-économique. *Cahiers « Santé »*, Vol. 6, n° 5, pp. 285-297.

AGIER M., 1983, *Commerce et sociabilité. Les négociants soudanais du quartier zongo de Lomé (Togo)*. ORSTOM, 317 p. (Coll. Mémoires n° 99).

AGIER M., 1999, *L'invention de la ville. Banlieues, townships, invasions et favelas*. Éditions des Archives Contemporaines, 176 p.

AKAKPO A.M., 1998, Le rôle de la ville de Lomé dans les transports urbains. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp 517-521.

AKINDÈS F., 1999, Food strategies of urban households in Côte d'Ivoire following the 1994 CFA franc devaluation. *Food Policy*, Vol. 24, n° 5, pp. 479-493.

AKINLO E. A., 1998, Improved urban transport as a strategy for reducing poverty. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp. 705-708.

D'ALMEIDA-TOPOR H., 1999, *L'Afrique au XXe siècle*. Armand Colin, 384 p. (Coll. U, 2^{ème} édition).

ANTOINE Ph., 1996, La crise et l'accès au logement dans les villes africaines. In J. COUSSY, J. VALLIN, *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*. CEPED, pp. 273-290 (Les Études du CEPED n°13).

ANTOINE Ph., TRAORE A., 1985, Pour une lisibilité du rôle des femmes au travers des données statistiques. In *Femmes et politiques alimentaires*. ORSTOM, pp. 195-206 (Coll. Colloques et Séminaires).

ANTOINE PH., DUBRESSON A., MANOU-SAVINA A., 1987, *Abidjan « côté cours »*. Karthala-ORSTOM, 277 p.

ANTOINE Ph., BOCQUIER Ph., FALL A.S., GUISSÉ Y.M., NANITELAMIO J., 1995, *Les familles dakaroises face à la crise*. IFAN-IRD-CEPED, 210 p.

ANTOINE Ph., RAZAFINDRAKOTO M., ROUBAUD F., 2001, Contraints de rester jeunes ? Évolution de l'insertion dans trois capitales africaines : Dakar, Yaoundé, Antananarivo. *Autrepart*, n° 18, pp. 17-36.

ARNAUD M., 1998, *Dynamique de l'urbanisation de l'Afrique au sud du Sahara*. ISTED-Ministère des affaires étrangères-Coopération et francophonie, 182 p.

ARULPRAGASAM J., DEL NINNO C., 1993, *Price Changes and their Effect on Consumption in Conakry. Policy Implications from an Estimation of Demand*. Cornell Food and Nutrition Policy Program, Ministère de la Santé et des Affaires Sociales, 28 p. + Ann. (Encomec Findings, Bulletin n° 12).

BAIROCH P., 1997, *Victoires et déboires. Histoire économique et sociale du monde du XVI^e siècle à nos jours*. Gallimard, 2 vol., 662 p. et 1015 p. (Coll. Folio histoire).

BALANDIER G., 1985, *Anthropo-logiques*. Librairie Générale Française, 320 p. (Coll. Le livre de poche, Biblio essais).

BAMAS S.M.M., 1995, *Deux roues et transports collectifs à Ouagadougou : à la recherche d'une articulation*. Bordeaux, Université Michel de Montaigne (Bordeaux III), UFR de Géographie et de Gestion des Espaces, 277 + LIII p. (Thèse de Doctorat Nouveau Régime, Option Géographie des Espaces Tropicaux).

BAMAS S.M.M., 2002, O comme Ouagadougou, ou la singularité par les deux roues. In X. GODARD (dir.), *Les transports urbains en Afrique. De Abidjan à Zémidjan*. Karthala-INRETS, pp. 239-248 (Coll. Économie et développement).

BANEGAS R., WARNIER J.-P., 2001, Nouvelles figures de la réussite et du pouvoir. In R. BANEGAS, J.-P. WARNIER (coord.), *Figures de la réussite et imaginaires politiques. Politique africaine*, n° 82, pp. 5-23.

BANEGAS R., WARNIER J.-P. (coord.), 2001, Figures de la réussite et imaginaires politiques. *Politique africaine*, n° 82, pp. 5-132.

BANOS J.-P., BANOS C., MOUMOUNI Z., 1996, Les contraintes des malades hospitalisées à la maternité de référence à Niamey (Niger). *Cahiers « Santé »*, Vol. 6, n° 6, pp. 345-351.

BANQUE MONDIALE, 1990, *Rapport sur le développement dans le monde 1990. La pauvreté*. Banque Mondiale.

BANQUE MONDIALE, 1996a, *Évaluation de la pauvreté au Gabon*. Banque Mondiale, Div. Population et Ressources Humaines, Dép. de l'Afrique Centrale et de l'Océan Indien, Région Afrique, 216 p.

BANQUE MONDIALE, 1996b, Niger. *Évaluation de la pauvreté. Un peuple résistant dans un environnement hostile*. Banque Mondiale, Div. de la Population et des Ressources Humaines, Dép. Afrique-Centre-Ouest, Région Afrique, 141 p.

BANYIKWA W.F., 1988, Urban Passenger Transport Problems in Dar es Salaam, Tanzania. *African Urban Quarterly*, Vol. 3, n°1-2, pp. 80-93.

BARE J.-F., 1997, Le prêt et le résultat. Éléments d'une chronique de l'évaluation à la Banque mondiale. In J.-F. BARE (éd.), *Regards interdisciplinaires sur les politiques de développement*. L'Harmattan, pp. 49-73.

BARRETT R., 1988, *Urban Transport in West Africa*. World Bank, 125 p. (Coll. WB Technical Paper n° 81, Urban Transport Series).

BCEOM, 1986, *Étude sur les transports publics urbains dans la ville de Niamey. Phase II. Rapport final*. Ministère du Commerce et des Transports (Direction des Transports) du Niger, BCEOM, 116 p. + annexes.

DE BEAUMINY A., 1919, Le Mossi au point de vue économique. 2^{ème} article. *Revue de géographie commerciale*, pp. 13-16, 52-55, 71-78 (<http://gallica.bnf.fr/scripts/ConsultationTout.exe?O=N104715&E=0>).

BEHRENS R., 2001, Looking Beyond Commuter Travel in Cape Town: Methodological Lessons from the Application of an Activity-based Travel Survey. *International Conference on Transport Survey Quality and Innovation: How to Recognise It and How to Achieve It*. 5-11 August, Kruger National Park, 30 p.

- BELK R., 2000, *Consumption Patterns of the New Elite in Zimbabwe*. William Davidson Institute Working Paper n° 288 (<http://eres.bus.umich.edu/docs/workpap-dav/wp288.pdf>).
- BERNUS S., 1969, *Particularismes ethniques en milieu urbain : l'exemple de Niamey*. Université de Paris, Institut d'Ethnologie, Musée de l'Homme, 262 p.
- BERNUS E., MARCHAL J.-Y., PONCET Y., 1994, Les enclaves de la boucle du Niger. In A. DUBRESSON, J.-Y. MARCHAL, J.-P. RAISON, *Les Afriques au sud du Sahara*. Belin/Reclus, pp. 100-108 (Coll. Géographie Universelle).
- BERTRAND M., 1998, Mouvement résidentiel à Bamako (Mali) : Mobilité structurée, circulation fragmentée dans l'espace urbain. In F. DUREAU, V. DUPONT, E. LELIEVRE, J.-P. LEVY, T. LULLE, *Métropoles en mouvement*. Anthropos, pp. 155-163 (Coll. Villes).
- BERTRAND M., 2001, Dynamiques urbaines, compositions toponymiques : le cas de Bamako (Mali). In H. RIVIERE D'ARC (dir.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*. UNESCO, 280 p. (Coll. Les mots de la ville, 1).
- BINET J., 1972, Image de la ville... vue par les écoliers de Bangui (R.C.A.). *Bulletin du SMUH*, n° 68, pp. 3-18.
- BINET J., 1976a, Urbanisme et langage dans la ville africaine. *Diogenes*, n° 93, pp. 90-113.
- BINET J., 1976b, Images de la ville d'Abidjan, vue par les écoliers. *Recherche, pédagogie et culture*, n° 21, pp. 30-34.
- BISILLIAT J. (dir.), 1996, *Femmes du Sud, chefs de famille*. Karthala, 410 p.
- BLACKDEN M., BHANU C., 1998, Gender, Growth, and Poverty Reduction in Sub-Saharan Africa. In *Gender, Population and Development in Sub Saharan Africa*. Brown University, PSTC Working Paper #99-09 (<http://www.pstc.brown.edu/papers/wp-1999/99-09.pdf>).
- BLAIZEAU D., 1999, Sept enquêtes sur les dépenses des ménages dans les pays de l'UEMOA. *Colloque Francophone sur les Enquêtes et Systèmes d'Information*, 27-30 avril, Abidjan (Côte d'Ivoire), 29 p. + annexes.
- BLAIZEAU D., DUBOIS J.-L., 1989, *Connaître les conditions de vie des ménages dans les pays en développement. Collecter les informations*. Ministère de la Coopération et du Développement, 3 vol.
- BLAKELY E.J., SNYDER M.G., 1997, *Putting up the Gates*. National Housing Institute, Shelterforce Online 93 (www.nhi.org/online/issues/93/gates.html).
- BLARY R., N'GUESSAN S.-M., ANDRE F., 1999, Urbanité et quartiers précaires. *RCED*, Vol. XXI, n° 1, pp. 55-87.
- BOCQUIER Ph., 1995, L'emploi urbain au Sahel : enjeux et défis pour les années 90. Communication au colloque « *Le développement peut-il être social ? Pauvreté, chômage, exclusion dans les pays du Sud.* », Royaumont, 9-11 janvier, 11 p.
- BONNAFOUS A., 1987, Introduction générale. In *Les pistes du développement : 1. des analyses tout-terrain*. Paradigme, pp. 9-16.
- BONNAFOUS A., 1999, Enjeux et acceptabilité des PST en Afrique subsaharienne. In *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions. Actes du SITRASS 5*. SITRASS, pp. 9-14.
- BONNAFOUS A., PATIER-MARQUE D., PLASSARD, F., 1981, *Mobilité et vie quotidienne*. Presses Universitaires de Lyon, 172 p. (Coll. Transport Espace Société).
- BONNASSIEUX A., 1983, Fragments d'une précarité. La difficile condition des émigrés voltaïques dans l'agglomération abidjanaise. *Cahiers ORSTOM, série Sciences Humaines*, vol. XIX, n° 4, pp. 459-469.
- BOSCH E., 1985, *Les femmes du marché de Bobo. La vie et le travail des commerçantes dans la ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso*. Centre de Recherche et de Documentation Femmes et Développement (Université d'État de Leiden), 186 p.

- BOUJU J., 1997, La sociabilité citadine en Afrique de l'Ouest. Entre les défaillances de la solidarité familiale et la concurrence cérémonielle, les amis « se cherchent ». *Communication à l'atelier ménages et crise, ORSTOM-CEDERS*, Marseille, 24-26 mars, 5 p.
- BOUNGOU P., 1992, La place des pouvoirs publics dans l'organisation des transports urbains. Cas de Pointe-Noire. In *L'organisation des transports urbains. Les acteurs, les méthodes. Actes du SITRASS 2*. Ouagadougou, janvier, SITRASS, pp. 5-10.
- BOUPDA E., 1994, *Équipements et flux de circulation dans l'agglomération de Douala*. Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, Institut de géographie, 380 p. (Thèse de doctorat, Géographie des espaces tropicaux).
- BOUTILLIER J.-L., QUESNEL A., VAUGELADE J., 1977, Systèmes socio-économiques mossi et migrations. *Cahiers ORSTOM, série Sciences Humaines*, vol. XIV, n° 4, pp. 361-381.
- BRICAS N., 1996, L'effet de la crise sur l'alimentation des populations urbaines en Afrique. In J. COUSSY, J. VALLIN (dir.), *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*. CEPED, pp. 183-207 (les Études du Ceped, n° 13).
- BULTYNCK P., 1998, *Transports urbains. Plan de développement stratégique 1998-2002*. Banque mondiale, 43 p. (Document de travail SSATP n° 35F).
- BUREAU OF STATISTICS, 1992, *Household Budget Survey 1991/92. Vol. 1 Preliminary report (December, 1991)*. Tanzania Mainland, President's Office, The Planning Commission, 37 p. + Ann.
- BUTTON K., NGOE N., HINE J., 1993, Modelling Vehicle Ownership and Use in Low Income Countries. *Journal of Transport Economics and Policy*, pp. 51-67.
- CALAS B., 1998, *Kampala. La ville et la violence*. Karthala-IFRA, 440 p. (Coll. Hommes et sociétés).
- CALAS B., BART F., 1997, *Dar es Salaam : du port au territoire swahili*. 8 p.
- CALPAS E., 1996, Les femmes chefs de famille : spécificités du milieu urbain. In J. BISILLIAT (dir.), *Femmes du Sud, chefs de famille*. Karthala, pp. 109-127.
- CANAGARAJAH S., NGWAFON J., THOMAS S., 1996, *The Evolution of Poverty and Welfare in Nigeria (1985-92)*. The World Bank, Population and Human Resources Division, West Central Africa Department, 82 p.
- CBS, HRSSD, 2000a, *Second Report on Poverty in Kenya. Vol. I. Incidence and depth of poverty*. Ministry of Finance and Planning, 89 p. (Studies in Employment and Rural Development n° 55).
- CBS, HRSSD, 2000b, *Second Report on Poverty in Kenya. Vol. II. Poverty and Social Indicators*. Ministry of Finance and Planning, X + 174 p. (Studies in Employment and Rural Development n° 55).
- CCFA, 2001, *Faits et chiffres. Monde. Le parc automobile. Parc automobile mondial*. (<http://www.ccfa.fr/tab/mu2.htm>).
- DE CERTEAU M., 1990, *L'invention du quotidien. 1. arts de faire*. Gallimard, 350 p. (Coll. Folio essais, 1^{ère} éd. 1980, UGE).
- CHALEARD J.L., DUBRESSON A., 1990, Un pied dedans, un pied dehors : à propos du rural et de l'urbain en Côte d'Ivoire. In *Tropiques, lieux et liens*. ORSTOM, pp. 277-290 (Coll. Didactiques).
- CHARMES J., 1996a, Plus visible mais toujours sous-estimée : l'activité économique des femmes en Afrique. In J. BISILLIAT (dir.), *Face aux changements. Les femmes du Sud*. L'Harmattan, 1996, pp. 47-58.
- CHARMES J., 1996b, Emploi, informalisation, marginalisation ? L'Afrique dans la crise et sous l'ajustement, 1975-1995. In J. COUSSY, J. VALLIN, *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*. CEPED, pp. 495-519 (Les Études du CEPED n°13).
- CHAULIAC M., BRICAS N., ATEGBO E., AMOUSSA W., ZOHOUN I., 1998, L'alimentation hors du domicile des écoliers de Cotonou (Bénin). *Cahiers « Santé »*, Vol. 8, n° 2, pp. 101-108.

- CHEN S., RAVALLION R., 2000, *How Did the World's Poorest Fare in the 1990s?* World Bank, 31 p. (Policy Research Working Paper 2409).
- CHIRE A.S., 1998, Djibouti : migrations de populations et insertion urbaine des femmes. *L'Afrique politique 1998. Femmes d'Afrique*, pp. 121-146.
- CLEMENT C., 1993, *L'image de la bicyclette dans la littérature romancée d'Afrique sub-saharienne*. ENTPE (Projet libre).
- CLEMENT C., 1994, *Insertions urbaines en Afrique de l'Ouest. Exemple de Ouagadougou et de Bamako*. ENTPE-Université Lumière Lyon 2, 165 p. (Mémoire de DEA en Économie des Transports).
- CLEMENT C., 1998, Représentations spatiales, mobilités urbaines quotidiennes et migrations à Niamey, Niger. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp. 657-662.
- CLEMENT C., 2000, *Espaces de vie, espaces en ville. Parcours migratoires, représentations et pratiques de l'espace urbain à Niamey*. Université Lumière Lyon 2, Faculté de Sciences Économiques et de Gestion, 354 p. (Thèse pour le Doctorat de Sciences Économiques, Spécialité Économie des Transports).
- COOPER B.M., 1997, Gender, movement, and history: social and spatial transformations in 20th century Maradi, Niger. *Environment and Planning D: Society and Space*, Vol. 15, pp. 195-221.
- COQUERY-VIDROVITCH C., 1993, *Histoire des villes d'Afrique noire. Des origines à la colonisation*. Albin Michel, 412 p.
- CSO, 1998, *Poverty in Zimbabwe*. CSO, 96 p.
- CUSSET J.-M., 1998, Accès à la ville et besoins de mobilité des populations en périphérie : le cas de Ouagadougou. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp. 689-694.
- CUSSET J.-M. (coord.), GUIRO B., ILBOUDOU E., SIRPE G., 1995, *Les transports urbains non motorisés au Burkina Faso*. SITRASS, 138 p.
- DALOZ J.-P., 1990, Voitures et prestige au Nigeria. *Politique africaine*, n° 38, pp. 148-153.
- DARGAY J., GATELY D., 1999, Income's effect on car and vehicle ownership, worldwide: 1960-2015. *Transportation Research Part A*, Vol. 33, pp. 101-138.
- DCGTX, 1989, *Enquêtes ménages 1988 à Abidjan. Plan de transport de l'aire métropolitaine d'Abidjan, vol. IV*. Banque mondiale, République de la Côte d'Ivoire, 219 p. + annexes.
- DEATON A., 1997, *The Analysis of household surveys*. The Johns Hopkins University Press, 479 p.
- DEATON A., PAXSON Ch., 1997, *Poverty Among Children and the Elderly in Developing Countries*. Princeton University, Woodrow Wilson School of Public and International Affairs, Research Program in Development Studies, WP 179 (<http://www.wws.princeton.edu/~rpds/agepov1.pdf>).
- DEATON A., ZAIDI S., 1999, *Guidelines for Constructing Consumption Aggregates for Welfare Analysis*. Princeton University, Woodrow Wilson School of Public and International Affairs, WP 192 (<http://www.wws.princeton.edu/~rpds/deatonzaidi.pdf>).
- DEFILIPPIS J., 2001, The Myth of Social Capital in Community Development. *Housing Policy Debate*, Vol. 12, n° 4, pp. 781-806.
- DEL NINNO C., 1993, *Welfare and Poverty in Conakry. Assessments and Determinants*. Cornell Food and Nutrition Policy Program, Ministère de la Santé et des Affaires Sociales, 32 p. + Ann. (Encomerc Findings, Bulletin n° 11).
- DEMERS A., 1998, L'intégration de l'habitat précaire dans les quartiers périphériques de Bamako, Mali. Communication au XXXIVème colloque de l'ASRDLF, Puebla, 3-5 septembre.

- DEVAUGES R., 1977, *L'oncle, le ndoki et l'entrepreneur. La petite entreprise congolaise à Brazzaville*. ORSTOM, 187 p. (Coll. Travaux et documents de l'ORSTOM, n° 75).
- DIAGANA B., AKINDÈS F., SAVADOGO K., REARDON TH., STAATZ J., 1999, Effects of the CFA franc devaluation on urban food consumption in West Africa : overview and cross-country comparisons. *Food Policy*, Vol. 24, n° 5, pp. 465-478.
- DIAL, DSCN, 1993, *Consommation et conditions de vie des ménages à Yaoundé. Premiers résultats, Enquête 1-2-3, phase 3*. DIAL-DSCN, 26 p.
- DIARRA T., MARTELLA A., 1993, *Étude sur la pauvreté urbaine à Bamako*. Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan, Banque mondiale, 42 p. + annexes.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., 1986, *Les transports routiers de marchandises au Mexique : un aperçu*. LET, 51 p.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., 1993a, La mobilité des individus. In X. GODARD (dir.), *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*. CEDRES-INRETS-LET, p. mult.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., 1993b, *Les transports urbains à Cuba : du bus...au vélo. Une analyse bibliographique*. LET, 60 p.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., 1994, Usages et images du vélo à Ouagadougou. *Recherche Transports Sécurité*, n° 45, pp. 45-53.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., 1996, Mobilités quotidiennes à Ouagadougou. *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 32, n° 2, pp. 293-309.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 1996, Mobilités urbaines comparées en Afrique de l'Ouest : Bamako et Ouagadougou. *World Transport Research: Selected Proceedings of the 7th WCTR Conference. Vol. 1*. Elsevier Science, pp. 401-415.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., CUSSET J.-M., 1998a, *Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements à Dar es Salaam*. LET, 50 p.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 1998b, *Villes africaines au quotidien*. LET, 170 p. (Coll. Études et Recherches n° 9).
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 1999a, *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*. Laboratoire d'Économie des Transports, 126 p. + annexes.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 1999b, Mobilité quotidienne des citoyens à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou. *Revue Tiers-Monde*, Vol. XL, n°160, pp. 829-848.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2001, Immobiliers ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou. *RCED*, Vol. XXII, n°1, pp. 115-134.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2002, Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines. In Y. BUSSIERE, J. L. MADRE (éds.), *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*. L'Harmattan, pp. 289-315.
- DILLE B., 1995, *Les jeunes et la ville en Afrique. Caractéristiques socio-économiques et comportements de mobilité à Ouagadougou et Bamako*. Université Lumière Lyon 2-ENTPE, 112 p. + Ann. (Mémoire de DEA en Économie des Transports).
- DILLE B., 1998, Les kabu-kabu de Konni: facteurs de développement ou solution temporaire. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp. 361-366.
- DILLE B., 2000a, De l'adaptabilité des infrastructures aux services : le cas du transport en commun dans une ville moyenne du Niger. *Les Cahiers de l'Association Tiers-Monde*, n° 15 (Infrastructures et développement), pp. 141-148.

- DILLE B., 2000b, *Frontières et développement régional. Impacts économique et social de la frontière Niger-Nigéria sur le développement de la Région de Konni*. Université Lumière Lyon 2, Faculté de Sciences Économiques et de Gestion, 297 p. (Thèse pour le Doctorat de Sciences Économiques, Spécialité Économie des Transports).
- DIRECTION DE LA STATISTIQUE, 1986, *Enquête budget consommation 1979. Les déplacements des personnes en Côte d'Ivoire*. Ministère du Plan, 95 p.
- DIRECTION DE LA STATISTIQUE ET DE L'INFORMATIQUE, 1988, *Enquête sur la consommation de produits essentiels à Niamey. Décembre 1986-Janvier 1987*. Ministère du Plan, République du Niger, 43 p.
- DORIER-APPRILL E., VAN DEN AVENNE C., 2001, La connivence citadine et ses exclus. Le cas de Mopti, ville moyenne du Mali. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 90, pp. 117-125.
- DORIER-APPRILL E., DUBOURDIEU L., KOUVOUAMA A., 1997, Le religieux, vecteur de nouveaux modèles de comportements économiques ? Le changement des paradigmes de la solidarité, du travail et de la richesse dans les discours des nouvelles Églises Chrétiennes (Congo-Madagascar). *Communication à l'atelier ménages et crise*, ORSTOM-CEDERS, Marseille, 24-26 mars, 11 p.
- DSCN, 1994, *Enquête sur le budget et la consommation des ménages au Niger. « Phase urbaine ». 1989-1990. Volet A : les dépenses, la consommation et l'approche de la pauvreté en milieu urbain*. Ministère des Finances et du Plan, 83 p.
- DSCN, 1997, *Enquête permanente de conjoncture économique et sociale 1994. Rapport d'analyse*. Ministère du Plan (Niger), PNUD, 78 p.
- DSCN, 1998, *Enquête auprès des établissements scolaires et parents d'élèves*. DSCN, Ministère de l'Éducation (Niger), 66 p.
- DUBRESSON A., 1996, Crise(s) et peuplement des villes en Afrique au sud du Sahara. In J. COUSSY, J. VALLIN (dir.), *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*. CEPED, pp. 375-405 (les Études du Ceped, n° 13).
- DUBRESSON A., MARCHAL J.-Y., RAISON J.-P., 1994a, *Les Afriques au sud du Sahara*. Belin/Reclus, 480 p. (Coll. Géographie Universelle).
- DUBRESSON A., MARCHAL J.-Y., RAISON J.-P., 1994b, Le défi du nombre. In A. DUBRESSON, J.-Y. MARCHAL, J.-P. RAISON, *Les Afriques au sud du Sahara*. Belin/Reclus, pp. 35-57 (Coll. Géographie Universelle).
- DUCLOS J.-Y., MERCADER-PRATS M., 1999, Household Needs Poverty: with Application to Spain and the UK. *Review of Income and Wealth*, 45-1, pp. 77-98.
- DULUCQ S., 1997, *La France et les villes d'Afrique noire francophone. Quarante ans d'intervention (1945-1985)*. L'Harmattan, 438 p. (Coll. Villes et Entreprises).
- DUPUY G., 1995, *L'auto et la ville*. Flammarion, 125 p. (Coll. Dominos).
- EKSTRÖM E., 1998, *Income Distribution and Labour Market Discrimination: A case Study of Namibia*. Research Institute of Industrial Economics, 75 p. (IUI Working paper Series n° 502).
- ELLEN I.G., TURNER M.A., 1997, Does Neighborhood Matter? Assessing Recent Evidence. *Housing Policy Debate*, Vol. 8, n° 4, pp. 833-866.
- EL-HIFNAWI B., 1998, *Modelling the Determinants of Automobile Ownership in Developing Cities: the Case of Monterrey, Mexico*. Development Discussion Paper n° 668, Harvard Institute for International Development, Harvard University, 36 p.
- ELSON D., EVERS B., TURNER J., 1999, *Transport Sector Programmes in Developing Countries: Integrating a Gender Analysis*. University of Manchester, Graduate School of Social Sciences (http://www.geocities.com/transport_research/genecon.htm).
- ENSUP, 1993, *Bamako*. CRET-Université de Bordeaux, 309 p. (Coll. Pays enclavés, n° 6).

EPBEP, 2000, *Étude des perceptions du bien-être et de la pauvreté*. Tchad, 66 + VII p.

ÉTAT DU MONDE, 1996, *État du Monde 1997*. Éditions la Découverte, 704 p.

FADARE S.O., HAY A.M., 1987, Housing Densities, Life-Style and Travel Behaviour in a Third World City: The Example of Ibadan. In *Cinquième Conférence Internationale sur les Comportements de Déplacements*, organisée par l'INRETS à La Baume-les Aix, 20-23 octobre, 9 p.

FALL P.D., 1986, *Du village à la banlieue. L'évolution des villages Lébou du rivage méridional de Dakar*. Université de Paris X – Nanterre, UER de lettres et sciences humaines, CEGAN, 350 p. (Thèse de doctorat de géographie).

FARVACQUE-VITKOVIC C., GODIN L., 1997, *L'avenir des villes africaines. Enjeux et priorités du développement urbain*. Banque mondiale, 178 p.

FAY M., OPAL CH., 2000, *Urbanization without Growth: A Not-So-Uncommon Phenomenon*. World Bank, 31 p. (Policy Research Working Paper 2412).

FILMER D., PRITCHETT L., 1998, *Estimating Wealth Effects without Expenditure Data-or Tears: With an Application to Educational Enrolments in States of India*. World Bank, Policy Research Working Papers n° 1994.

FOUERE TH., ROCHER F., SY A., LY C., MAIRE B., DELPEUCH F., 1997, Stratégies de gestion de la dépense alimentaire au sein des ménages sénégalais dans un contexte d'après dévaluation du franc CFA. Etude de cas. *Communication à l'atelier ménages et crise*, ORSTOM-CEDERS, Marseille, 24-26 mars, 5 p.

FOUÉRÉ TH., MAIRE B., DELPEUCH F., MARTIN-PRÉVEL Y., TCHIBINDAT F., ADOUA-OYILA G., 2000, Dietary changes in African urban households in response to currency devaluation: foreseeable risks for health and nutrition. *Public Health Nutrition*, Vol. 3, n° 3, pp. 293-301.

FRANQUEVILLE A., 1984, *Yaoundé. Construire une capitale*. ORSTOM, 192 p. (Coll. Mémoires n° 104).

GARABUAU-MOUSSAOUI I., 2000, « Roulez jeunesse ». La voiture comme analyseur des relations parents/jeunes. In I. GARABUAU-MOUSSAOUI, D. DESJEUX (dir.), *Objet banal, objet social. Les objets quotidiens comme révélateurs des relations sociales*. L'Harmattan, pp. 117-154.

GARAU P., 1989, Third World cities in a global society viewed from a developing nation. In R.V. KNIGHT, G. GAPPERT (eds), *Cities in a Global Society*. Sage.

GBAGUIDI B.D., 1998, Rôle de la circonscription urbaine de Cotonou dans les transports urbains. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp. 843-848.

GEFFRAY CH., 1989, Hommes pique-assiettes et femmes amoureuses. La société makhuwa (Erati) de 1956 à nos jours. *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 25, n° 3, pp. 325-337.

GERVAIS-LAMBONY Ph., 1994, *De Lomé à Harare. Le fait citadin*. Karthala-IFRA, 480 p. (Coll. Hommes et sociétés).

GHANA STATISTICAL SERVICE, 2000, *Poverty Trends in Ghana in the 1990s*. Ghana Statistical Service, VII + 70 p.

GIBBAL J.-M., 1974, *Citadins et villageois dans la ville africaine. L'exemple d'Abidjan*. Maspero-Presses Universitaires de Grenoble, 398 p. (Bibliothèque d'anthropologie).

GIBBAL J.-M., 1981, Loin de Mango, les Tiokossi de Lomé. *Cahiers d'Études Africaines*, n° 81-83, pp. 25-51.

GIBBAL J.-M., 1988, Fadjiuilla, village dans la ville. *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 24, pp. 317-321.

GLEWWE P., TWUM-BAAH K.A., 1991, *The Distribution of Welfare in Ghana, 1987-1988*. The World Bank, VIII + 98 p. (LSMS WP 75).

- GODARD X., 1997, Mobilité et pauvreté, enseignements de l'expérience ouest-africaine. *International Forum on Urban Poverty, HABITAT*, Florence, 9-13 novembre, 10 p.
- GODARD X., 1999, Les systèmes de transport urbain ou la résistance face aux réformes institutionnelles. In *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions. Actes du SITRASS 5*. SITRASS, pp. 299-310.
- GODARD X., 2001, Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 39, pp. 15-41.
- GODARD X., TEURNIER P., 1992, *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*. Karthala-INRETS, 248 p.
- GODARD X. (dir.), ANDAN O., BAMAS S., CARRÉ J.-R., CUSSET J.-M., DIAZ OLVERA L., GUIRO B., ILBOUDO E.K., KINDA F., OUÉDRAOGO J.-B., PEYTAVIN J.-F., PLAT D., SIRPE G., 1993, *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*. Rapport pour le Ministère français de la Coopération, CEDRES-INRETS-LET, pag. mult.
- GODARD X. (dir.), KANE C., SECK A., 1996, *Mobilité et pauvreté à Dakar. Analyse exploratoire. Rapport intermédiaire*. INRETS-SITRASS pour le compte du Ministère de la Coopération, INRETS, sn p.
- GODARD X., LOMBARD J., PEGUY P.-Y., RIZET Ch., 1999, Synthèse des débats. In *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions. Actes du SITRASS 5*. SITRASS, pp. 381-391.
- GODARD X. (dir.), DIAZ OLVERA L., DIENG A., KANE C., 2001, *Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement*. SITRASS, 114 p.
- GOLOB T.F., HOROWITZ A.D., WACHS M., 1979, Attitude-Behaviour Relationships in Travel Demand Modelling. In D.A. HENSHER, P.R. STOPHER (eds), *Behavioural Travel Modelling*. Croom Helm, pp. 739-757.
- GREGOIRE E., LABAZEE P. (dir.), 1993, *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*. Karthala-ORSTOM, 264 p.
- GRET, 1997, *Analyse des besoins de transport et concertations locales. Étude de cas sur le Cameroun*. GRET, 59 p. + Annexes (Programme de recherche coordonné par l'INRETS « Besoins de mobilité et arbitrages »).
- GRIECO M., APT N., TURNER J., 1996, *At Christmas and on Rainy Days*. Avebury, 268 p.
- GRIGNON F., 1997, Les pierrots du bidonville, peintres de matatu à Nairobi, Kenya. *Autrepart*, n° 1, pp. 151-160.
- GROOTAERT Ch., 1993, *The Evolution of Welfare and Poverty Under Structural Change and Economic Recession in Côte d'Ivoire, 1985-88*. The World Bank, 114 p. (Policy Research Working Papers Series 1078).
- GROOTAERT Ch., 1998, *Social Capital: The Missing Link?* The World Bank, 22 p. (Social Capital Initiative Working Paper n° 3).
- GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES" (1986a) *Anthropologie économique de la vie citadine*. GLYSI (Université Lyon 2), 258 p. (Dossier n°1 du Programme Citadinités).
- GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES" (1986b) *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*. GLYSI (Université Lyon 2), 388 p. (Dossier n°2 du Programme Citadinités).
- GUBRY P., 1996, Le retour au village est-il une solution? Le cas du Cameroun. In J. COUSSY, J. VALLIN (dir.), *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*. CEPED, pp. 423-441 (les Etudes du Ceped, n° 13).

- GWATKIN D.R., RUSTEIN S., JOHNSON K., PANDE R., WAGSTAFF A., 2000, *Socio-economic Differences in Health, Nutrition and Population in Niger*. non paginé (for the HNP/Poverty Thematic Group of the World Bank).
- HABITAT, 1995, *Community Infrastructure Programme for Dar es Salaam. Preliminary 5 Year Programme Proposal (Sustainable Dar es Salaam Project)*. Habitat, pag. mult.
- HADDAD L., HODDINOTT J., ALDERMAN H. (eds.), 1997, *Intrahousehold Resource Allocation in Developing Countries. Models, Methods and Policy*. The Johns Hopkins University Press, 341 p.
- HAERINGER Ph., 1983, Trois cheminements piétonniers. Les pulsions quotidiennes dans la capitale ivoirienne. *Cahiers ORSTOM, série Sciences Humaines*, vol. XIX, n° 4, pp. 491-512.
- HAERINGER Ph., 1986, Introduction au thème I. Mobilité citadine et transports urbains. In GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES", *Anthropologie et sociologie de l'espace urbain*. GLYSI (Université Lyon 2), pp. 7-8 (Dossier n°1 du Programme Citadinités).
- HAERINGER Ph., 1988, L'explosion de l'offre artisanale à Abidjan et ses relations avec la récession économique (1980-1985). *Espace, populations, sociétés*, n° 2, pp. 275-294.
- HALLA F., 1992a, *Managing the Sustainable Growth and Development of Dar es Salaam: the Transportation and Communications Component of Dar es Salaam Environmental Profile (Report for Dar es Salaam City Council through the Sustainable Dar es Salaam Project)*. Ardhi Institute, 33 p.
- HALLA F., 1992b, Problems and Potentials of Financing Urban Public Utilities. The Case of Roads in Dar es Salaam City. In F. HALLA, P. TREUNER (ed.), *Mechanisms of Vertical and Horizontal Financial Balance for the Promotion of Decentralized Development with Special Reference to Tanzania*. Ardhi Institute-Stuttgart University, pp. 85-92.
- HENRY E., FIGUEROA O. (éds.), 1985, *Transports urbains et services en Amérique latine. Tome I. Transports et citadins*. INRETS-CIUDAD, 368 p.
- HILLING D., 1996, *Transport and Developing Countries*. Routledge, 345 p.
- HOUYOUX J., NIWEMBO K., ONYA O., 1986, *Budgets des ménages*. Kinshasa 1986. BEAU, ICHEC, pag. mult.
- HOWE J. (avec D. BRYCESON), 2000, *Poverty and urban transport in East Africa. Review of research and Dutch donor experience*. IHE, 147 p.
- HUGON Ph., 1999, *L'économie de l'Afrique*. La Découverte, 128 p. (Coll. Repères, n° 117, 2^{ème} édition).
- HUZAYYIN A.S., ABDEL NASSER K.G., SAID A.F., 1998, Car use and ownership restraint policies with reference to Greater Cairo. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp. 607-612.
- INSAE, 1994, *La pauvreté au Bénin à travers les résultats de l'enquête budget consommation de 1986-1987 (EBC)*. Ministère du Plan et de la Restructuration Économique, 86 p. (EBC, Vol. 13).
- INSD, 1999, Analyse des résultats. Résultats pour l'ensemble des États de l'UEMOA. In *Projet d'harmonisation des indices de prix dans les pays de l'UEMOA. Enquête sur les Dépenses des Ménages de Ouagadougou 1996*. Burkina Faso, Ministère de l'Économie et des Finances, INSD (CD-Rom).
- INSEE, 1997, *Enquête Budget des Familles 1995. Vol. 1 Base sur les dépenses*. Paris, INSEE, 260 p.
- ISTED, 1999, *Éléments de stratégie du développement des transports urbains dans les pays en développement. Bilan et propositions*. ISTED, 50 p.
- JAGLIN S., 1995, *Gestion urbaine partagée à Ouagadougou. Pouvoirs et périphéries (1983-1991)*. Karthala-ORSTOM, 660 p. (Coll. Hommes et Sociétés).

- JAGLIN S., LE BRIS E., MARIE A., OSMONT A., OUATTARA A., OUEDRAOGO J.P., PIRON-EYRAUD M., POUSSI M., SANOU B., 1992, *Les enjeux des extensions urbaines à Ouagadougou (Burkina Faso) 1984-1990*. CNRST et DGUT du Burkina Faso, IRSSH, ORSTOM, Université Paris VIII, Institut Français d'Urbanisme, 228 p.
- JALAN J., RAVALLION M., 2000, *Geographic Poverty Traps? A Micro Model of Consumption Growth in Rural China*. Document de travail ARQADE, 38 p. (http://www2.ids.ac.uk/gdnet/pdf/580_Jalan.pdf).
- JAMBES J.-P., 1994, *Stratification sociale et segmentation de marché à Niamey (Niger)*. Université Paris I Panthéon Sorbonne, 307 p. (DHERG Gestion).
- JAMBES J.-P., 1995, Espace social et comportements de consommation. L'exemple de Niamey (Niger). *L'Espace géographique*, n° 4, pp. 353-364.
- JANIN P., 2001, Une géographie sociale de la rue africaine (Bouaké, Côte d'Ivoire). *Politique africaine*, n° 82, pp. 177-189.
- JONCKERS D., 1997, Les enfants confiés. In M. PILON, Th. LOCOH, E. VIGNIKIN, P. VIMARD (dir.), *Ménages et familles en Afrique. Approches des dynamiques contemporaines*. CEPED, pp. 193-208.
- KANE C., 1999, *Représentations spatiales et mobilités des jeunes à Dakar*. The Royal Dutch Geographical Society/Faculty of Geographical Sciences Utrecht University, 231 p. (Coll. Nederlandse Geografische Studies, n° 257).
- KANJI N., JAZDOWSKA N., 1998, L'ajustement structurel et les femmes au Zimbabwe. *Alternatives Sud*, Vol. V, n° 4, pp. 139-160.
- KAUFMANN V., 1999, *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche*. Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (DRAST, Centre de Prospective et de Veille Scientifique), 64 p. (Coll. 2001 PLUS, n° 48).
- KAUFMANN V., BASSAND M., 1996, L'automobilité urbaine : une impasse. In L. VOYE (dir.), *Ville et transactions sociales. Hommage au professeur Jean Rémy*. L'Harmattan, pp. 29-50 (Coll. Villes et entreprises).
- KEITA B., ADOLEHOUME A., PEGUY P.-Y., RIZET Ch., 1999, Projets sectoriels des transports en ASS : synthèse thématique. In *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions. Actes du SITRASS 5*. SITRASS, pp. 139-155.
- KINDA F., 1987, *Ménages populaires à Ouagadougou*. Université de Nantes, 631 p. (Thèse de doctorat en sociologie).
- KOMBE J.W.M., 1994, The Demise of Public Urban Land Management and the Emergence of Informal Land Markets in Tanzania. *Habitat International*, Vol. 18, n° 1, pp. 23-43.
- KONE K.S., 2002, *Pauvreté, genre et stratégies de survie des ménages en Côte d'Ivoire*. Centre d'Économie du Développement, non paginé (Document de travail n° 73).
- KORVER W., KLOOSTER J., JANSEN G.R.M., 1993, Car-Increasing Ownership and Decreasing Use? In I. SALOMON, Ph. BOVY, J.-P. ORFEUIL (eds), *A Billion Trips a Day. Tradition and Transition in European Travel Patterns*. Kluwer Academic Publishers.
- KOUMA A.B., 1993, Organisation de l'espace et paysages urbains. In ENSUP, *Bamako*. CRET-Université de Bordeaux, pp. 25-51.
- KOURGUENI I.A., GARBA B., BARRERE B., 1993, *Enquête démographique et de Santé. Niger, 1992*. DSCN, Direction générale du Plan, Ministère des Finances et du Plan, Macro International Inc., XXIV + 296 p.
- KPONHASSIA G., 1998, Reconversions professionnelles, reconversions mentales. L'irruption des salariés ivoiriens au chômage dans le secteur des activités informelles autrefois abandonné aux « étrangers ». In F. LEIMDORFER, A. MARIE (resp.), *Individualisations citadines et développement d'une société civile : Abidjan et Dakar*. IEDES, pp. 149-158 (Rapport de recherche pour le compte du Ministère délégué à la Coopération et à la Francophonie).

- KULABA S., 1993, Collectivités locales et gestion des services urbains en Tanzanie. In R.E. STREN, R.R. WHITE (éd.), *Villes africaines en crise. Gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*. L'Harmattan, pp. 213-256 (Coll. Villes et entreprises).
- KWAKYE E.A., FOURACRE P.R., OFUSU-DORTE D., 1997, Developing strategies to meet transport needs of the urban poor in Ghana. *World Transport Policy and Practice*, 3.1., pp. 8-14.
- LACHARTRE B., 2000, *Enjeux urbains au Mozambique. De Lourenço Marques à Maputo*. Karthala, 320 p. (Coll. Hommes et Société).
- LACHAUD J.-P., 1995, Marché du travail et exclusion sociale dans les capitales d'Afrique francophone : quelques éléments d'analyse. *Revue Tiers-Monde*, t. XXXVI, n° 142, avril-juin, pp. 279-302.
- LACHAUD J.-P., 1998, *Gains féminins, allocation des biens et statut nutritionnel des enfants au Burkina Faso*. Centre d'Économie du Développement, 29 p. (Document de travail n° 28).
- LACHAUD J.-P., 2000, *Échelles d'équivalence et différentiel spatial de pauvreté et d'inégalité au Burkina Faso*. Centre d'Économie du Développement, 25 p. (Document de travail n° 46).
- LACHAUD J.-P., 2001, *Bien-être des ménages et pauvreté au Burkina Faso. Dépenses versus actifs : choix pragmatique ou conceptuel ?* Centre d'Économie du Développement, 26 p. (Document de travail n° 56).
- LANCASTER G., RAY R., VALENZUELA R., 1999, A Cross Country Study of Equivalence Scales and Expenditure Inequality on Unit Record data Household Budget Data. *Review of Income and Wealth*, 45-4, pp. 455-482.
- LANDMAN K., 2000, The urban future: enclosed neighbourhoods? *Urban Futures Conference*, Johannesburg, 10-14 juillet, 9 p. (<http://www.gatedcomsa.co.za/docs/UrbanFutures.pdf>).
- LANG R.E., DANIELSEN K.A., 1997, Gated Communities in America: Walling Out the World? *Housing Policy Debate*, Vol. 8, n° 4, pp. 867-899.
- LAUTIER B., 2002, Pourquoi faut-il aider les pauvres ? Une étude critique du discours de la Banque mondiale sur la pauvreté. *Revue Tiers-Monde*, t. XLIII, n° 169, pp. 137-165.
- LE BRIS E., 1991, Crise urbaine et effets urbains de la crise : le cas de l'Afrique Noire. *Espaces et Sociétés*, n° 65, pp. 61-81.
- LE BRIS E., 1996, L'Afrique noire. In Th. PAQUOT (dir.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète*. Editions Complexe, pp. 141-168.
- LE BRIS E., 1999, La construction municipale en Afrique : la laborieuse gestation d'un nouvel espace public. In E. LE BRIS (coord.), *Espaces publics municipaux. Politique africaine*, n° 74, pp. 6-12.
- LE BRIS E., MARIE A., OSMONT A., SINOU A., 1987, *Famille et résidence dans les villes africaines. Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé*. L'Harmattan, 268 p. (Coll. Villes et Entreprises).
- LECARME-FRASSY M., 2000, *Marchandes dakaroises entre maison et marché. Approche anthropologique*. L'Harmattan, 270 p. (Coll. Etudes africaines).
- LECHENE V., 1993, Une revue de la littérature sur les échelles d'équivalence. *Économie et Prévision*, n° 110-111, pp. 169-182.
- LEE-SMITH D., 1993, Gestion urbaine à Nairobi. Matatu, le moyen de transport public. In R.E. STREN, R.R. WHITE (éd.), *Villes africaines en crise. Gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*. L'Harmattan, pp. 288-317 (Coll. Villes et entreprises).
- LEIMDORFER F., 1997, Individus entre famille et entreprise : patrons et patronnes de restaurants populaires à Abidjan. In A. MARIE (éd.), *L'Afrique des individus*. Karthala (Coll. Hommes et Sociétés), pp. 113-169.

- LEIMDORFER F., MARIE A. (resp.), 1998, *Individualisations citadines et développement d'une société civile : Abidjan et Dakar*. IEDES, 283 p. (Rapport de recherche pour le compte du Ministère délégué à la Coopération et à la Francophonie).
- LE PAPE M., 1997, *L'énergie sociale à Abidjan. Économie politique de la ville en Afrique noire*. Karthala, 176 p. (Coll. Les Afriques).
- LE PAPE M., PILON M., 1997, L'évolution des formes domestiques en temps de crise (situations africaines). *Communication à l'atelier ménages et crise*, ORSTOM-CEDERS, Marseille, 24-26 mars, 10 p.
- LEROND F., 2000, *L'autre Abidjan. Étude de l'habitat d'un quartier précaire et propositions d'intervention*. L'Harmattan (Coll. Villes et Entreprises)-Les Volontaires du Progrès-Architecture et développement, 256 p.
- LOCOH Th., 1996, Changements des rôles masculins et féminins dans la crise : la révolution silencieuse. In J. COUSSY, J. VALLIN (dir.), *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*. CEPED, pp. 445-469 (les Études du Ceped, n° 13).
- LOCOH Th., VALLIN J., 1998, Afrique noire : la baisse de la fécondité. *Population et sociétés*, n° 338.
- LYNCH S.G., 1991, *Income distribution, poverty and consumer preferences in Cameroon*. Ithaca University (New York), 192 p.
- MACHARIA K., 1998, Le jua kali : une voie possible de développement ? In F. GRIGNON, G. PRUNIER (dir.), *Le Kenya contemporain*. Karthala-IFRA, pp. 285-298 (Coll. Hommes et sociétés).
- MAINBOURG E., 1986, *Manger et boire à Bamako (Mali). Étude d'anthropologie sociologique*. Université François Rabelais, Tours, 420 p. (Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie).
- MALAUQUAIS D., 2001, Arts de feyre au Cameroun. In R. BANEGAS, J.-P. WARNIER (coord.), *Figures de la réussite et imaginaires politiques. Politique africaine*, n° 82, pp. 101-118.
- MALOU N., 1996, *Les besoins de mobilité à Bamako. Cas des quartiers de Banconi et Sokorodji*. INRETS-SITRASS.
- MANDON B., N'DIAYE M., SECK A., 1991, *Politiques de transport urbain en Afrique Sub-Saharienne. Étude de cas de Dakar*. INRETS-SITRASS, 79 p. + annexes.
- MARCOUX R., 1997, Le travail, un jeu d'enfants ? A propos de la contribution des enfants à la subsistance des ménages au Mali. In M. PILON, Th. LOCOH, E. VIGNIKIN, P. VIMARD (dir.), *Ménages et familles en Afrique. Approches des dynamiques contemporaines*. CEPED, pp. 209-221.
- MARCOUX R., MORIN R., OUEDRAOGO D., GINGRAS L., 1995, L'insertion résidentielle à Bamako. In D. OUEDRAOGO, V. PICHE (dir.), *L'insertion urbaine à Bamako*. Karthala, pp. 81-116 (Coll. Économie et Développement).
- MARCOUX R., ZOUGRANA C.M., TOKINDANG J., KONATE M.K., 1999, Le travail des enfants. In Ph. BOCQUIER, T. DIARRA (coord.), *Population et société au Mali*. L'Harmattan, pp. 177-190 (Coll. Études africaines).
- MARGUERAT Y., 1991, Capitales en ballade. Remarques historico-géographiques sur les changements de capitale en Afrique noire. *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 175, pp. 217-242.
- MARIE A., 1988, État, politique urbaine et sociétés civiles. Le cas africain. *Revue Tiers-Monde*, t. XXIX, n° 116, pp. 1147-1169.
- MARIE A., 1995, « Y a pas l'argent » : l'endetté insolvable et le créancier floué, deux figures complémentaires de la pauvreté abidjanaise. *Revue Tiers Monde*, t. XXXVI, n° 142, pp. 303-324.
- MARIE A., 1997, Individualisation : entre communauté et société l'avènement du sujet. In A. MARIE (éd.), *L'Afrique des individus*. Karthala, pp. 407-436 (Coll. Hommes et Sociétés).

- MARIE A., 1998, Pas de société civile sans démocratie. Contre l'État et sa société, l'exigence démocratique des jeunes chômeurs abidjanais engagés dans l'opposition. In F. LEIMDORFER, A. MARIE (resp.), *Individualisations citadines et développement d'une société civile : Abidjan et Dakar*. IEDES, pp. 63-111 (Rapport de recherche pour le compte du Ministère délégué à la Coopération et à la Francophonie).
- MARPSAT M., 1999, La modélisation des « effets de quartier » aux États-Unis. Une revue des travaux récents. *Population*, Vol. 54, n° 2, pp. 303-330.
- MARSHALL-FRATANI R., 2001, Prospérité miraculeuse : les pasteurs pentecôtistes et l'argent de Dieu au Nigeria. In R. BANEGAS, J.-P. WARNIER (coord.), *Figures de la réussite et imaginaires politiques. Politique africaine*, n° 82, pp. 24-44.
- MARTIN D.-C., 1988, *Tanzanie : l'invention d'une culture politique*. Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Karthala, 318 p.
- MATTILA-WIRO P., 1999, *Economic Theories of the Household: a Critical Review*. WIDER, pag. mult. (Working Paper n° 159).
- MAUNDER D.A.C., FOURACRE Ph.R., 1987, *Public Transport Provision in Dar es Salaam, Tanzania*. Transport and Road Research Laboratory (Overseas Unit), 29 p. (Coll. Working paper, n° 231).
- DE MAXIMY R., 1984, *Kinshasa, ville en suspens... (Dynamique de la croissance et problèmes d'urbanisme : étude socio-politique)*. ORSTOM, 476 p. (Coll. Travaux et Documents de l'ORSTOM n° 176).
- DE MAXIMY R., 1987, Les marchés, facteurs et témoins de l'urbanisation. *Cahiers des Sciences Humaines*, 23-2, pp. 319-331.
- DE MAXIMY R., 1988, Un amoncellement de villages ? *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 24, pp. 321-325.
- DE MAXIMY R., 2000, *Le commun des lieux*. Mardaga, 215 p. (Coll. Architecture + Recherches).
- MBARA T.C., MAUNDER D.A.C., 1997, Travel characteristics of urban households in Harare, Zimbabwe. *8th Symposium on Transportation Systems 1997*, Chania, Crete, 16-18 june, 9 p.
- MBARA T.C., MAUNDER D.A.C., 2002, H comme Harare ou le bilan de la déréglementation. In X. GODARD (dir.), *Les transports urbains en Afrique. De Abidjan à Zémidjan*. Karthala-INRETS, pp. 121-128 (Coll. Économie et développement).
- MERSADIER Y., 1955, Structure de budgets familiaux à Thiès. *Bulletin de l'I.F.A.N.*, T. XVII, sér. B, n° 3-4, pp. 388-432.
- MERSADIER Y., 1956, Un essai d'enquête sur le niveau de vie d'une population urbaine, celle de Thiès, Sénégal. In Institut International Africain, Daryll Forde (dir.) *Aspects sociaux de l'industrialisation et de l'urbanisation en Afrique au sud du Sahara*. UNESCO, pp. 567-578.
- MEYO-SOUA J., 1999, Le projet sectoriel des transports du Cameroun : bilan et réflexions. In *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions. Actes du SITRASS 5*. SITRASS, pp. 41-65.
- MICHAUD D., 1964, *Les budgets familiaux africains à Niamey. 1961-1962*. INSEE, Service de coopération, 75 p.
- MILLER D., 1994, *Modernity. An ethnographic approach. Dualism and Mass Consumption in Trinidad*. Berg, 340 p.
- MINISTERE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES, 2001, *Projet prix CEMAC. Enquête sur les dépenses des ménages à Douala et à Yaoundé (EDM2000). Données sur la consommation finale des ménages*. Direction de la Statistique et de la Comptabilité Nationale, 23 p.
- MINISTERE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES ET DU PLAN, 1997, *Enquête sénégalaise auprès des ménages (ESAM). Rapport de synthèse*. Direction de la Statistique.

- MONNET J., 2000, Les dimensions symboliques de la centralité. *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 44, n° 123, pp. 399-418.
- MONTGOMERY M.R., GRAGNOLATI M., BURKE K., PAREDES E., 1999, *Measuring Living Standards with Proxy Variables*. The Population Council, 64 p. (<http://www.popcouncil.org/pdfs/wp/129.pdf>).
- MORRIS S.S., LEVIN C.E., ARMAR-KLEMESU M., MAXWELL D., RUEL M.T., 1999, Does Geographic Targeting of Nutrition Interventions Make Sense in Cities? Evidence from Abidjan and Accra. *World Development*, Vol. 27, n° 11, pp. 2011-2019.
- MOTCHO K.H., 1991, *Cadre de vie et systèmes de santé à Niamey (Niger)*. Université Michel Montaigne-Bordeaux 3, 316 p. (Thèse en géographie des espaces tropicaux).
- MULLER Ch., 1997, Transient seasonal and chronic poverty of peasants: evidence from Rwanda. CSAE, WPS/97-8, 60 p. (<http://www.economics.ox.ac.uk/CSAEadmin/workingpapers/pdfs/9708text.pdf>).
- MWANZA WA MWANZA, 1997, *Le transport urbain à Kinshasa. Un nœud gordien*. Institut africain-CEDAF-L'Harmattan, 160 p. (Cahiers africains, n° 30).
- NAVARRO R., 1987, *Genaw-Rails, quartier irrégulier de Pikine, les structures de l'irrégularité urbaine dans le Cap-Vert, Sénégal. Réflexions sur les fondements de l'anthropologie urbaine*. Université d'Aix-Marseille 3, 488 p. (Thèse de doctorat de troisième cycle en urbanisme-géographie).
- NEA, 2000, *Relationship between urban land use planning, land markets, transport provisions and welfare of the poor*. NEA, pag. mult. (rapport pour la Banque mondiale).
- NGABMEN H., 1997, Crise des transports collectifs urbains et stratégies d'adaptation : le cas de Yaoundé. In O. FIGUEROA, X. GODARD, E. HENRY, *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*. INRETS, pp. 171-184 (Actes n° 55).
- NGABMEN H., GODARD X., 1998, L'expérience des taxi-motos en Afrique de l'ouest : A la croisée des logiques économiques, sociales et environnementales. In P. FREEMAN, Ch. JAMET (éd.), *La politique de déplacements urbains, outil du développement durable. Actes de la Conférence Internationale CODATU VIII*. Balkema, pp. 499-503.
- NGASSAM A., ROUBAUD F., 1994, *Cameroun. Un profil de pauvreté*. DSCN, DIAL, 111 p.
- N'GUEMBO J., 1998, L'ajustement des besoins. Solidarités et compromis à Pointe-Noire. In J.-P. DELER, E. LE BRIS, G. SCHNEIER (éds), *Les métropoles du Sud au risque de la culture planétaire*. Karthala, pp. 233-244.
- NGUMA J.K., 1993, User Perspectives of Non-Motorized Transportation in the City of Dar es Salaam. *Workshop on Non-Motorized Transport in Dar es Salaam*. 17-19 août, Dar es Salaam, 32 p.
- OBUDHO R.A., 1993, Transports en Afrique sub-saharienne. In D. PLAT (éd.) *Actes de la session jointe SITRASS à la 6^{ème} CMRT*. SITRASS, pp. 91-109.
- OLIVIER DE SARDAN J.-P., DAGOBI A.E., 2000, La gestion communautaire sert-elle l'intérêt public ? Le cas de l'hydraulique villageoise au Niger. *Politique africaine*, n° 80, pp. 153-168.
- ORFEUIL J.-P., 1999, *La mobilité : analyses, représentations, controverses*. Université Paris XII-Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris, 345 p. (Mémoire de thèse d'habilitation à diriger les recherches).
- OSULA D.O.A., 1999, Public Transport Fare Subsidies for Children and the Elderly in Developing Countries. *Sixth International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport*. Cape Town, 19-23 September, 10 p.
- OUEDRAOGO D., PICHE V., KOUAME A., MARCOUX R., KONATE M.K., 1995, Problématique de l'insertion dans les villes africaines : le cas de Bamako. In D. OUEDRAOGO, V. PICHE (dir.), *L'insertion urbaine à Bamako*. Karthala, pp. 11-25 (Coll. Économie et Développement).

OULD AHMED SALEM Z., 2001, Tchib-Tchib et compagnie. Lexique de la survie et figures de la réussite en Mauritanie. In R. BANEGAS, J.-P. WARNIER (coord.), *Figures de la réussite et imaginaires politiques. Politique africaine*, n° 82, pp. 78-100.

PAIN M., 1984, Kinshasa. *La ville et la cité*. ORSTOM, 1984, 267 p. (Coll. Mémoires n° 105).

PILON M., VIGNIKIN K., 1996, Stratégies face à la crise et changements dans les structures familiales. In J. COUSSY, J. VALLIN (dir.), *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*. CEPED, pp. 471-493 (les Études du Ceped, n° 13).

PLAT D., POCHET P., 2002, D comme Dar es Salaam ou les dangers du désengagement public. In X. GODARD (dir.), *Les transports urbains en Afrique. De Abidjan à Zémidjan*. Karthala-INRETS, pp. 73-82 (Coll. Économie et développement).

POATY J.-P., 1988, De la survie en milieu urbain. *Politique africaine*, n° 31, pp. 30-38 (Le Congo, banlieue de Brazzaville).

POCHET P., CUSSET J.-M., 1999, Cultural barriers to bicycle use in West African cities. The case of Bamako and Ouagadougou. *IATSS Research*, Vol. 23, n° 2, pp. 43-50 (special feature Non-motorized Transport).

POCHET P., KLEIN O., TOILIER F., GODARD X., MALOU N., BALLO A., COULIBALY M., DJENAPU M., KEITA M., 1995, *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*. SITRASS, Rapport pour le Ministère français délégué à la Coopération, LET-INRETS-ARETRANS, 170 p.

POINSOT J., SINOUE A., STERNADEL J., 1989, *Les villes d'Afrique noire. Politiques et opérations d'urbanisme et d'habitat entre 1650 et 1960*. La Documentation française, Ministère de la Coopération et du développement, 346 p. (Coll. Analyses et documents).

POITOU D., 1984, Organisation et pratique de l'espace urbain en Afrique de l'Ouest : deux exemples significatifs, Ile-Ifé (Nigeria) et Niamey (Niger). In E. LE BRIS, A. MARIE, A. OSMONT, A. SINOUE (avec la collab. de M.-F. ADRIEN-RONGIER, J.-M. GIBBAL, M. LECARME, D. POITOU), *Anthropologie de l'espace habité dans les villes africaines*. Laboratoire 94 de sociologie et géographie africaine, EHESS, MRT, ACA, pp. 387-438.

POITOU D., 1987, Un exemple d'urbanisation sauvage : le quartier Talladjé à Niamey (Niger). In N. HAUMONT, A. MARIE (dir.), *Stratégies urbaines dans les pays en voie de développement. Politiques et pratiques sociales en matière d'urbanisme et d'habitat (Actes du colloque international du 25-28 sept. 1985)*. L'Harmattan, pp. 147-165.

PRADEILLES J.-C. (dir.), GARCIA-ORIOU G., TALL I., 1991, *L'organisation corporative des taxis collectifs à Bamako et Lomé*. INRETS-CODATU, 130 p. (Coll. Transport Transfert Développement).

QUISUMBING A.R., HADDAD L., PEÑA Ch., 1995, *Gender and Poverty: New Evidence from 10 Developing Countries*. IFPRI, FCND, 33 p. (<http://www.ifpri.cgiar.org/divs/fcnd/dp/papers/dp09.pdf>).

RAISON J.-P., 1994a, Cinquante pays en crise. In A. DUBRESSON, J.-Y. MARCHAL, J.-P. RAISON, *Les Afriques au sud du Sahara*. Belin/Reclus, pp. 10-18 (Coll. Géographie Universelle).

RAISON J.-P., 1994b, Un continent encore rural. In A. DUBRESSON, J.-Y. MARCHAL, J.-P. RAISON, *Les Afriques au sud du Sahara*. Belin/Reclus, pp. 58-75 (Coll. Géographie Universelle).

RAISON J.-P., 1994c, Tanzanie : l'ujamaa et ses lendemains. In A. DUBRESSON, J.-Y. MARCHAL, J.-P. RAISON, *Les Afriques au sud du Sahara*. Belin/Reclus, pp. 343-355 (Coll. Géographie Universelle).

RAVALLION M., WODON Q., 1999, Poor Areas, or only Poor People? *Journal of Regional Science*, Vol. 39, n° 4, pp. 689-711.

RAY R., 2000, Poverty and expenditure pattern of households in Pakistan and South Africa: a comparative study. *Journal of International Development*, Vol. 12, n° 2, pp. 241-256.

- RAYNAUT C., 1992, Se nourrir en ville: stratégies économiques et pratiques sociales (le cas de Maradi, Niger). In Ch. BLANC-PAMARD (éd.) *Dynamique des systèmes agraires. La santé en société : regards et remèdes*. ORSTOM, pp. 153-210 (Coll. Colloques et séminaires).
- RAZAFINDRAKOTO M., ROUBAUD F., 2001, *Pauvreté et récession dans les métropoles africaines et malgaches : éléments de diagnostic*. DIAL, 30 p. (Document de travail DT/2001/10).
- REMY G., 1968, Les migrations de travail dans la région de Nobéré. Cercle de Manga (Haute-Volta). *Cahiers ORSTOM, série Sciences humaines*, Vol. V, n° 4, pp. 77-91.
- REPLOGLE M., 1991, *Non-Motorized Vehicles in Asian Cities*. World Bank (Technical Paper n° 162).
- REPUBLIQUE DU NIGER (MINISTERE DU DEVELOPPEMENT SOCIAL, DE LA POPULATION ET DE LA PROMOTION DE LA FEMME), 1994, *Analyse de l'état de la population. Communauté Urbaine de Niamey. Données définitives du recensement de la population de 1988*. Dir. de la Population, 43 p.
- REPUBLIQUE DU NIGER, UNICEF, 2000, *Enquête à indicateurs multiples de la fin de la décennie (MICS2)*. République du Niger, UNICEF, XVII + 134 p. (draft).
- RNMU (RESEAU NIGERIEEN SUR LES MIGRATIONS ET L'URBANISATION), 1997, *Enquête Nigérienne sur les Migrations et l'urbanisation (ENMU) 1992-1993. Rapport national descriptif*. CERPOD, 126 p.
- RODRIGUEZ-TORRES D., 1998, Nairobi, entre Muthaiga et Mathare Valley. In F. GRIGNON, G. PRUNIER (dir.), *Le Kenya contemporain*. Karthala-IFRA, pp. 209-229 (Coll. Hommes et sociétés).
- RONE B.N., 1995, *Le profil de pauvreté à N'djamena*. DSEED, 128 p.
- RWEBANGIRA T., 1993, Urban Transport in Dar es Salaam. Current Situation and the Role of Non-Motorised Transport. *Workshop on Non-Motorized Transport in Dar es Salaam*. 17-19 août, Dar es Salaam, 20 p.
- RWEBANGIRA T., 2001, Cycling in African Cities : Status & Prospects. *World Transport Policy & Practice*, Vol. 7, n° 2, pp. 7-10.
- SACHS W., 1992, *For love of the automobile. Looking back into the history of our desires*. University of California Press, 227 p.
- SAHN D.E., STIFEL D.C., 2000, Poverty Comparisons Over Time and Across Countries in Africa. *World Development*, Vol. 28, n° 12, pp. 2123-2155.
- SALAMA P., VALIER J., 1995, Mesures des pauvretés et de l'appauvrissement. *Revue Tiers-Monde*, t. XXXVI, n° 142, avril-juin, pp. 257-278.
- SALEM G., 1998, *La santé dans la ville. Géographie d'un petit espace dense : Pikine (Sénégal)*. Karthala-ORSTOM, 368 p. (Coll. Hommes et sociétés).
- SANOGO B., 1993, Activités et revenus des ménages. In ENSUP, *Bamako*. CRET-Université de Bordeaux, pp. 79-106 (Coll. Pays Enclavés n° 6).
- SARR F., 1998, *L'entrepreneuriat féminin au Sénégal. La transformation des rapports de pouvoir*. L'Harmattan, 302 p. (Coll. Forum du Tiers-Monde).
- SATTERTHWAITE D., 1995, The underestimation of urban poverty and of its health consequences. *Third World Planning Review*, vol 17, n°4, pp. iii-xii.
- SAVADOGO K., KAZIANGA H., 1999, Substitution between domestic and imported food in urban consumption in Burkina Faso: assessing the impact of devaluation. *Food Policy*, Vol. 24, n° 5, pp. 535-551.
- SAWAKA M., 1996, *Buses Routes and Terminals. Report on the Dar es Salaam survey made by the working group to promote public transport (Managing the Sustainable Growth and Development of Dar es Salaam Project)*. National Institute of Transport, Dar es Salaam, HABITAT, 99 p.

- SCHNEIDER H., 1999, *Gouvernance participative : le chaînon manquant dans la lutte contre la pauvreté*. OCDE, Centre de développement de l'OCDE, 37 p. (Cahier de politique économique n° 17).
- SCHWARTZ J., 1989, L'ajustement au quotidien. *Politique africaine*, n° 36, pp. 84-96 (Guinée. L'après-Sékou Touré).
- SERAPHIN G., 2000, *Vivre à Douala. L'imaginaire et l'action dans une ville africaine en crise*. L'Harmattan, 304 p. (Coll. Villes et entreprises).
- SEVEDE-BARDEM I., 1997, *Précarités juvéniles en milieu urbain africain*. L'Harmattan, 256 p.
- SEYBOU M.K., 1995, *La politique de planification urbaine au Niger. Le cas de Niamey*. Academia-L'Harmattan, 91 p. (Collection Cahiers du CIDEP).
- SHAPIRO D., TAMBASHE B.O., 2001, *Fertility Transition in Urban and Rural Sub-Saharan Africa: Preliminary Evidence of a Three-Stage Process*. 32 p. ([http://econ.la.psu.edu/papers/JOAPS\(1.02\).pdf](http://econ.la.psu.edu/papers/JOAPS(1.02).pdf)).
- SHELLER M., URRY J., 2000, The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 24.4, pp. 737-757.
- SIDIBE S., 1999, Objectifs, impacts et nouvelles stratégies du PASEC-T du Burkina Faso. In *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions*. Actes du SITRASS 5. SITRASS, pp. 31-39.
- SIDIKOU A.H., 1980, *Niamey, étude de géographie socio-urbaine*. Université de Haute Normandie, Rouen, 448 p. + annexes + cartes (Thèse de doctorat d'État, Géographie).
- SIMON D., 1992, *Cities, Capital and Development. African Cities in the World Economy*. Belhaven Press, 226 p.
- SINGARE K., REARDON Th., CAMARA Y., WANZALA M., TÉMÉ B., SANOGO O., 1999, Household consumption responses to the franc CFA devaluation: evidence from urban Mali. *Food Policy*, Vol. 24, n° 5, pp. 517-534.
- SINOUE A., 1987, Habiter à Bamako et à Saint-Louis du Sénégal. In E. LE BRIS, A. MARIE, A. OSMONT, A. SINOUE, *Famille et résidence dans les villes africaines. Dakar, Bamako, Saint-Louis, Lomé*. L'Harmattan, pp. 71-114 (Coll. Villes et entreprises).
- SITRASS, 1999, *Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions*. Actes du SITRASS 5. SITRASS, 413 p.
- SITRASS, 2000a, *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Série 1 : le cas des Gbakas à Abidjan*. Banque mondiale, 97 p. (Document de travail SSATP n° 45).
- SITRASS, 2000b, *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Série 2 : le cas de Bamako*. Banque mondiale, 70 p. (Document de travail SSATP n° 49).
- SITRASS, 2000c, *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Série 3 : le cas de Nairobi*. Banque mondiale, 41 p. (Document de travail SSATP n° 50).
- SITRASS, 2001a, *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Série 4 : le cas de Harare*. Banque mondiale, 31 p. (Document de travail SSATP n° 53).
- SITRASS, 2001b, *Rentabilité et financement des micro-entreprises de transport collectif en Afrique subsaharienne. Synthèse de l'étude régionale sur Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi*. Banque mondiale, 43 p. (Document de travail SSATP n° 54F).
- SOUNTALMA Z., 1991, *Espace et pratiques de l'habitat urbain. La concession à Niamey (Niger)*. Université de Paris VII, 304 p. + annexes (Thèse de doctorat, Histoire et Civilisation).

- SPINKS Ch., 2001, *A new apartheid? Urban spatiality, (fear of) crime, and segregation in Cape Town, South Africa*. Development Studies Institute (London School of Economics and Political Science), 42 p. (www.lse.ac.uk/depts/destin/workpapers/spinkswp.pdf).
- STREN R.E., WHITE R.R. (éd.), 1993, *Villes africaines en crise. Gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*. L'Harmattan, 345 p. (Coll. Villes et entreprises).
- DE SUREMAIN Ch.-E., 1997, Itinéraires de la « souffrance » quotidienne. Sur les pratiques et les stratégies alimentaires des familles brazzavilloise face à la crise. *Communication à l'atelier Ménages et Crise*, ORSTOM-CEDERS, Marseille, 24-26 mars.
- SYSCOM, 2000, *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU)*. Rapport provisoire pour le Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (Ministère de l'Équipement et des Transports), 90 p.
- TAPSOBA L.D., 1988, *Les migrations mossi du Burkina-Faso vers la Côte d'Ivoire*. Université de Toulouse Le Mirail, Institut des sciences sociales, UER de sociologie, 215 p. (Thèse de doctorat de troisième cycle).
- TOSSOU C., 1993, Transport urbain dans les pays en développement. In *Transport urbain dans les pays en développement*, CODATU, 15-19 février 1993, Tunis. CODATU, pp. XII-45/XII-55.
- TOUNKARA A., 1992, Difficultés de l'information et problèmes conceptuels. In *L'organisation des transports urbains. Les acteurs, les méthodes, Actes du SITRASS 2 (Ouagadougou, janvier 1992)*. SITRASS, pp. 157-162.
- TRANSURB CONSULT, INRETS, 1991, Politique de transport urbain en Afrique Subsaharienne. Étude comparative de 12 villes. Rapport de synthèse. *Communication au séminaire Comment mieux satisfaire la demande de transports public*, 5-8 mars, Yaoundé. UITP-Banque Mondiale, 76 p. + ann.
- TRINCAZ P.-X., 1984, *Colonisation et Régionalisme. Ziguinchor en Casamance*. ORSTOM, 270 p. (Coll. Travaux et Documents n° 172).
- TROLLE Ch., 1993, *Les distances de déplacement à Ouagadougou*. ENTPE, 57 p. + Ann. (Travail de Fin d'Études).
- TURNER J., FOURACRE Ph., 1995, Women and Transport in Developing Countries. *Transport Reviews*, n° 1, pp. 77-96.
- TURNER J., KWAKYE E., 1996, Transport and survival strategies in a developing economy: case evidence from Accra, Ghana. *Journal of Transport Geography*, 4-3, pp. 161-168.
- VAN DE WETERING A., 2000, *Enclosed Neighbourhoods in Perspective*. University of Pretoria, 21 p. (<http://www.gatedcomsa.co.za/docs/Adri-paper2.pdf>).
- VASCONCELLOS E.A., 1997, The Demand for Cars in Developing Countries. *Transportation Research Part A*, Vol. 31, n° 3, pp. 245-258.
- VASCONCELLOS E.A., 2001, *Urban transport, environment and equity. The case for developing countries*. Earthscan, 333 p.
- VERNIERE M., 1973, A propos de la marginalité : réflexions illustrées par quelques enquêtes en milieu urbain et suburbain africain. *Cahier d'Études Africaines*, Vol. XIII, n° 51, pp. 587-605.
- VIDAL C., LE PAPE M., 1986a, Comportements et dépenses alimentaires des ménages abidjanais en 1979. In GROUPE DE RECHERCHE "VILLES ET CITADINS DES TIERS-MONDES", *Anthropologie économique de la vie citadine*. GLYSI (Université Lyon 2), pp. 100-104 (Dossier n°1 du Programme Citadinités).
- VIDAL C., LE PAPE M., 1986b, Espaces abidjanais : sociographies de la mobilité. *L'Espace géographique*, n° 3, pp. 187-194.
- VIMARD P., 1997, Modernisation, crise et transformation familiale en Afrique subsaharienne. *Autrepart*, n° 2, pp. 143-159.

- VUARIN M., 1991, Solidarité, parenté et urbanisation à Bamako. Choix des unités d'enquête. In *Cahiers d'Etudes Maliennes*, n° 45, pp. 22-43.
- VUARIN R., 1994, L'argent et l'entregent. *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 30, n° 1-2, pp. 255-273.
- VUARIN R., 1997, Sur le processus d'exclusion des solidarités protectrices à Bamako (Mali). *Communication à l'atelier ménages et crise*, ORSTOM-CEDERS, Marseille, 24-26 mars, 13 p.
- WEBSTER Ch., 2001, Gated cities of tomorrow. *Town Planning Review*, 72(2), pp. 149-170.
- WERNER J.-F., 1997, Itinéraires individuels à la marge. Etudes de cas sénégalais. In A. MARIE (éd.), *L'Afrique des individus*. Karthala, pp. 367-403 (Coll. Hommes et Sociétés).
- WICKHAM J., LOHAN M., 1999, *The Social Shaping of European Urban Car Systems. Report on Workpackage 1.2 "Typology of Car Systems", Project SceneSusTech*. Employment Research Centre, 19 p. (<http://www.tcd.ie/erc/cars/reportspdf/RPWP12A.pdf>).
- WORLD BANK, 1994a, *Zambia Poverty Assessment. Vol. I: Main Report*. Human Resources Division, Southern Africa Department, Africa Regional Office, XXII + 230 p.
- WORLD BANK, 1994b, *Zambia Poverty Assessment. Vol. IV: Urban Sector Services: an Assessment of Service Provision in the Context of Zambia's Urban Poverty*. Human Resources Division, Southern Africa Department, Africa Regional Office, 52 p. (Report n° 12985-ZA).
- WORLD BANK, 2000, *Cities on the Move. A World Bank urban transport strategy review (draft)*. World Bank, (http://www.worldbank.org/transport/utstr/publish_version_no_annx.pdf).
- WORLD BANK, 2001, *Poverty Trends and Voices of the Poor, Poverty Reduction and Economic Management*. Human Development, Development Economics, 61 p. (4ème édition).
- YAMEOGO P., 1987, *Habitat traditionnel, habitat moderne : la case et la villa au Burkina Faso*. Université de Nice, Nice, 318 p. (Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie).
- YAPI-DIAHOU A., 2000, *Baraques et pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise*. L'Harmattan, 456 p. (Coll. Villes et entreprises).
- YATTA F., 1996, Secteur public et/ou secteur privé ? Recherche de solution durable au problème des déplacements urbains : le cas de Niamey (Niger). In *Transports urbains dans les pays en développement, CODATU, Février 12-16, New Delhi (Inde)*. CODATU, Cités Unies, Université Paris Val de Marne, ENPC, pp. v3-v11.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION LA VILLE AU JOUR LE JOUR	1
1. Les citadins et le transport urbain	1
2. Des travaux centrés sur l'offre de transport	3
3. Des choix méthodologiques réducteurs	5
4. Mieux connaître les mobilités quotidiennes	6
CHAPITRE 1 SE DEPLACER DANS DES VILLES EN FORTE CROISSANCE	9
1.1. Croissance urbaine en temps de crise	9
1.2. Les mutations de l'offre de transport	12
1.2.1. Des infrastructures insuffisantes	12
1.2.2. Disparition des entreprises publiques et explosion de l'artisanat	13
1.3. Terrains et enquêtes	16
1.3.1. Unité et diversité des villes étudiées	16
1.3.2. Deux types d'enquête	20
CHAPITRE 2 DIVERSITE DES MOBILITES QUOTIDIENNES	23
2.1. Flux de déplacement	23
2.2. Niveaux globaux de mobilité	27
2.3. Mobilité des hommes, immobilité des femmes ?	30
2.4. Cycle de vie et mobilité	32
2.5. Riches et pauvres	36
2.6. Déterminants de la mobilité quotidienne	40
CHAPITRE 3 LE COUT DE LA MOBILITE QUOTIDIENNE POUR LES MENAGES	43
3.1. Éléments de cadrage bibliographique	43
3.1.1. Les enquêtes de type consommation	44
3.1.2. Les enquêtes de type mobilité	47
3.2. Questions de méthode	47
3.2.1. Relevé factuel vs relevé fréquentiel	48
3.2.2. Revenu vs dépense	49
3.2.3. Ressources globales vs ressources <i>per capita</i>	49

3.3. Fiabilité des données : une illustration sur le cas de Niamey	51
3.3.1. Qualité des données de dépenses	51
3.3.2. Choix d'un ensemble d'échelles d'équivalence	52
3.4. Éléments d'évaluation du coût de la mobilité	55
3.4.1. Équipement des ménages et coûts d'usage des modes individuels	55
3.4.2. Dépenses de transport urbain et niveaux de ressources	57
3.4.3. Inégalités de consommation et modes de transport	59
3.5. Un coût de la mobilité dissuasif pour les pauvres	63
CHAPITRE 4 USAGES ET IMAGES DES MODES INDIVIDUELS	65
4.1. Taux d'équipement des ménages réduit et disponibilité individuelle limitée	66
4.2. Variabilité des usages...	68
4.2.1. La bicyclette, peu coûteuse et pourtant délaissée	68
4.2.2. La voiture, aussi onéreuse que convoitée	71
4.2.3. Le deux-roues à moteur, un mode intermédiaire ?	74
4.2.4. Diversité des pratiques	77
4.3. ...Contraste des images	78
4.4. Des usages originaux et socialement contraints	83
CHAPITRE 5 ALLER EN VILLE, RESTER AU QUARTIER	87
5.1. Les divisions de l'espace urbain	88
5.2. Une typologie des quartiers de Niamey	91
5.3. Localisation résidentielle et mobilité quotidienne	97
5.3.1. Riches en ville, pauvres au quartier ?	98
5.3.2. Le repli sur le quartier accentué par le lieu de résidence ?	100
5.4. L'accès à la ville compromis	106
CONCLUSION GENERALE	111
BIBLIOGRAPHIE	119