

MOBILITE ET ACCES A LA VILLE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Lourdes DIAZ OLVERA

Didier PLAT

Pascal POCHE

Conférence CODATU XV

**Le role de la mobilité urbaine pour (re)modeler les villes
22 - 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)**



CODATU

Conférence CODATU XV
« Le rôle de la mobilité urbaine pour (re)modeller les villes »
22 - 25 Octobre 2012- Addis Abeba (Ethiopie)

Mobilité et accès à la ville en Afrique Subsaharienne

Lourdes DIAZ OLVERA *, Didier PLAT **, Pascal POCHET ***

*Chargée de recherche du MEDDE au Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon (ENTPE, CNRS, Université Lumière Lyon 2) lourdes.diaz-olvera@entpe.fr

** Enseignant-chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon (ENTPE, CNRS, Université Lumière Lyon 2), correspondant didier.plat@entpe.fr

*** *Chargé de recherche du MEDDE au Laboratoire d'Economie des Transports, Université de Lyon (ENTPE, CNRS, Université Lumière Lyon 2) pascal.pochet@entpe.fr

Abstract

The conditions of effective access to daily activities and urban spaces in African cities remain badly known because of the scarcity of empirical data on daily travel and spatial behaviour. This paper aims to analyse the access to urban spaces by approaching it by the travel behaviour patterns of city dwellers. The secondary statistical analyses presented in this paper are based on data gathered in six household travel surveys undertaken in West and Central African cities (Bamako, Conakry, Dakar, Douala, Niamey, Ouagadougou) between 1992 and 2003.

All modes of transport included, the daily number of trips varies from 3.0 to 4.6, depending on the city. The mechanised modes of transport are used for 26% to 43% of trips and walking remains the main mode of transport. Therefore, between one third and a half of inhabitants travelled solely by foot during the surveyed day and the places near their home are the space of life for the great majority. In spite of the fact that the central districts concentrate a number of activities and public services and facilities, they are not a frequent destination for the non-residents of the city centre and only between 5% and 29% of their trips have at least one end in these districts. The unequal spatial distribution of activities and public services and facilities, on the one hand, and the restricted and selective access to the means of transport, on the other hand, raise the issue of the long term consequences of confined spaces of life for the search of economic and social resources and the development of human capital.

Keywords: Daily travel, mode of transport, trip purpose, household travel survey, access to the urban space, Sub-Saharan Africa

Résumé

Les données empiriques sur la mobilité quotidienne et les pratiques spatiales dans les villes africaines étant rares, les conditions de l'accès aux activités et aux espaces urbains demeurent mal connues. Cette communication a pour objectif d'analyser l'accès à la ville, en l'abordant par les pratiques de mobilité des citoyens, à partir d'une analyse secondaire de six enquêtes ménages mobilité réalisées dans des villes de l'Afrique de l'Ouest et Centrale (Bamako, Conakry, Dakar, Douala, Niamey, Ouagadougou)

entre 1992 et 2003.

Selon les villes, le nombre journalier de déplacements, tous modes confondus, varie de 3,0 à 4,6 déplacements. Les modes mécanisés sont utilisés pour 26 à 43 % des déplacements et la marche à pied est le premier moyen de transport urbain. De ce fait, entre un tiers et la moitié des habitants se sont déplacés uniquement à pied le jour de l'enquête et les lieux à proximité du domicile sont les espaces de vie d'une grande partie de la population. En dépit du fait que les quartiers centraux concentrent nombre d'activités et services urbains, ils sont peu fréquentés par les non-résidents et seulement entre 5 % et 29 % de leurs déplacements ont au moins une extrémité dans ces quartiers. L'inégale répartition spatiale des équipements et des activités et l'accès restreint et sélectif aux modes de transport incitent à s'interroger sur les conséquences, dans la durée, d'espaces de vie restreints pour la recherche de ressources économiques et sociales et le développement du capital humain.

Mots clés. Mobilité quotidienne, mode de déplacement, motif de déplacement, enquête-ménages mobilité, accès à la ville, Afrique subsaharienne

1. Introduction

L'étude de la mobilité quotidienne a pour objectif de « *construire un cadre interprétatif situant les pratiques de mobilité dans les transformations plus globales de la société, portées par les évolutions de l'économie, des politiques publiques, des systèmes de valeurs, ou encore de l'occupation de l'espace, et se donner les moyens de construire des visions prospectives de manière à faire débattre sur les enjeux comme sur les moyens.* » (Orfeuill, 2000:42). Dans cette perspective, des enquêtes spécifiques sur la mobilité et les déplacements sont réalisées périodiquement afin de disposer de données actualisées et pertinentes pour mieux calibrer l'offre de transport dans les grandes villes des pays industrialisés (enquêtes ménages déplacements notamment...). Les besoins et les pratiques de déplacement et les déterminants de la mobilité quotidienne des habitants des villes du Nord ont ainsi progressivement été pris en compte dans la définition et l'organisation de l'offre de transport public.

La situation est toute autre dans nombre des pays du Sud, notamment en Afrique subsaharienne. Historiquement, les préoccupations dans le secteur du transport urbain se sont centrées plus sur le développement des infrastructures routières que sur l'offre de transport collectif. De plus, les différentes interventions ont été menées de manière discontinue et généralement en dehors de toute approche intégratrice du développement et de l'aménagement urbains. En dépit des problèmes liés aux flux des déplacements, motorisés et non motorisés, observés quotidiennement dans les villes, les questions concernant la mobilité quotidienne (même les plus factuelles : qui se déplace, pourquoi, comment, quand, de quel lieu à quel lieu, à quel coût, quelle durée des déplacements...) ne suscitent que peu d'intérêt de la part des planificateurs et des décideurs. La connaissance fine des besoins de transport des citoyens, de leurs pratiques de déplacement et de leurs évolutions n'apparaissent ni indispensables, ni même utiles. Ces questions semblent relever des sujets traités exclusivement par des universitaires et des chercheurs, mais non par des planificateurs, des collectivités locales ou des opérateurs de transport. Pourtant, les enjeux liés aux déplacements d'ouvriers et fonctionnaires de leur domicile au lieu de travail ont été mis en évidence très tôt dans des jeunes villes africaines et ont justifié, en partie, la mise en place de services de transport (Mwanza, 1997). Des travaux plus récents sur les liens entre pauvreté et transport montrent que les difficultés à se déplacer limitent l'accès aux ressources nécessaires pour les sorties de pauvreté (Bryceson et al., 2003 ; Lucas, 2011 ; Salon, Gulyani, 2010 ; Sitrass 2004a, 2004b ; Sohail et al., 2006).

En effet, les possibilités concrètes d'accéder à la ville représentent un élément essentiel d'insertion économique et sociale, par l'accès à l'emploi, la sociabilité, la formation, les services de santé et l'entretien du ménage (achats, services, démarches administratives...). Etre en mesure d'accéder à la ville apparaît de plus en plus indispensable compte tenu d'une offre d'emplois relativement limitée et concentrée et des lacunes marquées des autres ressources urbaines dans de nombreuses zones d'habitation (Rakodi, 2005 ; Myers, 2005 ; Dorier-Apprill, Apprill, 1998). S'accroissent ainsi les besoins de mobilité motorisée pour sortir du quartier d'habitation et fréquenter les espaces urbains plus lointains, et notamment la ville-centre et les différents pôles d'activités (Diaz Olvera et al., 2010b).

Mais dans le même temps, l'accès à la ville se révèle de plus en plus coûteux et compliqué, du fait des distances croissantes à parcourir, et plus fondamentalement, des déficiences du système de transport, qu'il s'agisse des parcs de véhicules privés ou de l'offre de transports collectifs, et de son caractère peu adapté aux besoins des citoyens défavorisés (Vasconcellos, 2001 ; Diaz Olvera et al., 2007).

Les données empiriques sur la mobilité quotidienne et les pratiques spatiales dans les villes africaines étant rares, les conditions de l'accès concret aux activités et aux espaces urbains demeurent mal connues. Cette communication a alors pour objectif de contribuer à la connaissance et la compréhension de l'accès à la ville, en l'abordant par le versant des pratiques de mobilité des citoyens, à partir d'une analyse secondaire de six enquêtes ménages mobilité réalisées dans des capitales d'Afrique de l'Ouest (Ouagadougou, Bamako, Niamey, Dakar, Conakry) et une grande ville d'Afrique Centrale (Douala) entre 1992 et 2003. Ces informations sont complétées par une quarantaine d'entretiens réalisés auprès des citoyens de Conakry et Douala en 2003.

Certes, cette synthèse rétrospective des pratiques de mobilité dans six villes n'offre pas des garanties de comparaison optimales pour plusieurs motifs : les enquêtes ont été effectuées à des dates différentes, elles s'étendent sur une période de plus de 10 ans. De plus, elles ne sont pas récentes. Cependant, dans un contexte de rareté des bases de données comparables et actualisées, la mise en perspective de ces résultats empiriques permet de faire émerger des points communs et des spécificités dans les pratiques de déplacements et comprendre les difficultés rencontrées par les citoyens dans la satisfaction de leurs besoins de déplacements. Le développement accéléré de ces villes impose néanmoins que pour leur transposition au présent, ces résultats soient pris comme simples tendances et non comme valeurs exactes.

La méthodologie des enquêtes ménages analysées et le contexte des études de cas sont présentés dans la section 2. La section 3 trace un panorama des systèmes de transport locaux, peu efficaces et pourtant onéreux pour les ménages. La mobilité est examinée à la lumière des principales activités qui motivent les déplacements dans la section suivante. L'intérêt d'un accès « à la ville », au delà des espaces proches au domicile, est ainsi mis en évidence

2. Des enquêtes de méthodologie proche

La mobilité quotidienne s'exprime généralement par le nombre moyen de déplacements par jour et par personne. Un déplacement est défini comme le mouvement d'un lieu vers un autre, généralement en vue de réaliser une activité, motif du déplacement. Chaque déplacement est caractérisé par une série d'informations telles que les lieux d'origine et de destination, les modes de transport, les heures de départ et d'arrivée, le motif, le coût. Selon l'acception commune, aller à l'école le matin, rentrer à la maison à la fin des cours, faire une course dans le quartier, en revenir..., sont autant de déplacements.

Certaines enquêtes recueillent une partie seulement des déplacements réalisés dans une journée, telles que les enquêtes origine-destination réalisées à bord des véhicules de transport public ou dans les espaces publics. Les enquêtes ménages mobilité, qui portent sur un échantillon représentatif des ménages de l'aire urbaine délimitée, permettent de recueillir chronologiquement l'ensemble des déplacements effectués lors d'une journée, généralement la veille du jour d'enquête. Ces enquêtes ont lieu au domicile des ménages et toutes ou plusieurs personnes du ménage sont interrogées individuellement sur leur mobilité, ce qui permet d'observer les interdépendances et les arbitrages au sein du ménage dans les pratiques de déplacements. En outre, lors de ces enquêtes il est possible de recueillir d'autres informations pour une analyse fine de la mobilité : caractéristiques démographiques et socio-économiques des membres du ménage, équipements et caractéristiques du logement, offre urbaine de proximité, accès aux moyens de transport privés et collectifs, dépenses pour le transport.

Bien que réalisées à des dates différentes, les enquêtes ménages de Ouagadougou, Bamako, Niamey, Dakar, Conakry et Douala ont été réalisées selon une méthodologie similaire (Diaz Olvera et al., 1998, 1999 ; Syscom, 2001 ; Sitrass 2004a, 2004b). Le choix des zones d'enquête s'appuie, dans un premier temps, sur une stratification de l'aire d'étude selon la disponibilité des services urbains, l'ancienneté de l'urbanisation, la distance au centre et aux grands axes et le niveau de vie des habitants. L'échantillon de ménages a ensuite été tiré de manière aléatoire à partir de zones sélectionnées au sein

de ces strates socio-géographiques. A titre d'exemple, les 60 quartiers de Niamey ont été regroupés en cinq groupes et au sein de chaque groupe, entre 3 et 7 zones d'enquête ont été sélectionnées. Dans chacune des 29 zones, 26 ménages ont été enquêtés. De même, l'aire métropolitaine de Dakar a été stratifiée en 15 types de zones, parmi lesquelles ont été sélectionnées de 10 à 18 zones d'enquête et 15 ménages ont été enquêtés au sein de chaque zone. Le tableau 1 présente la taille des échantillons obtenus. Les enquêtes les plus anciennes ont eu lieu dans des villes de moins d'un million d'habitants au moment de l'enquête alors que les plus récentes portent sur de plus grandes métropoles. La taille de l'échantillon a été déterminée en partie par les contraintes financières et matérielles des enquêtes mais toujours en visant la représentativité statistique. L'échantillon des ménages et des individus enquêtés de Bamako est le plus petit, celui de Dakar est le plus grand.

Tableau 1. Les échantillons des enquêtes ménages

Ville	Année	Population estimée à la date d'enquête	Nombre de ménages enquêtés	Nombre d'individus enquêtés*
Bamako (Mali)	1993	800 000	251	1 666
Conakry (Guinée)	2003	1 700 000	627	2 703
Dakar (Senegal)	2000	2 500 000	2 301	8 658
Douala (Cameroun)	2003	2 000 000	600	1 885
Niamey (Niger)	1996	600 000	757	2 732
Ouagadougou (Burkina Faso)	1992	800 000	753	3 862

* Individus de plus de 13 ans enquêtés individuellement (plus de 10 ans à Conakry et Douala).

Dans ce groupe d'enquêtes, le « cœur » du questionnaire d'enquête est identique :

- des données générales sur le ménage et le logement, fournies par la personne de référence du ménage ;
- des données personnelles, demandées à chaque membre plus de 13 ans (plus de 10 ans à Conakry et Douala). Parmi ces informations, l'accès aux moyens de transport, les revenus et les dépenses de transport ont été recueillis, à l'exception de Bamako ;
- les caractéristiques des déplacements de la veille du jour de l'interview (lundi au samedi) décrits par chaque individu enquêté. Un effort particulier a été fait pour recueillir les déplacements pédestres, dont ceux de proximité.

L'accès du ménage aux équipements scolaires, sanitaires, commerciaux et les obstacles perçus à cet accès ont également été recueillis à Conakry et Douala.

Un personnel d'enquête local a assuré l'administration des questionnaires et les travaux de terrain dans les différentes villes ont été organisés de manière analogue, même si des spécificités et contraintes propres à chaque terrain ont été prises en compte. Ainsi, à Niamey et à Conakry, la présence d'enquêtrices dans des quartiers avec une forte présence de populations pratiquant un islam fondamentaliste facilitait le contact avec les membres féminins des ménages. Afin de limiter les risques dus à l'insécurité dans certains quartiers de Douala, les enquêteurs travaillaient en binômes et quittaient les lieux à la tombée de la nuit.

Bien que les six enquêtes ménages ont eu lieu à des dates différentes et que leurs échantillons sont de tailles inégales, le fait de partager, d'une part, la même méthodologie pour l'échantillonnage et les travaux de terrain, et d'autre part, le contenu de base du questionnaire, permet de garantir la comparabilité des données dans des analyses diachroniques.

3. L'illusion du choix modal

Les six villes souffrent de maux communs, bien qu'à des degrés différents. Leur croissance spatiale non maîtrisée se traduit par le rattachement d'anciens villages et l'apparition de zones d'habitat « spontanées ». Les villes qui, comme Conakry et Douala, s'étendent sur une trentaine de km sur leur axe le plus long, ne sont pas rares. Les nouveaux quartiers se trouvent relégués de plus en plus loin en périphérie et souffrent d'un sous-équipement dans tous les domaines (accès à l'eau, assainissement, écoles, centres de santé, etc.), alors que les emplois demeurent relativement concentrés dans le centre. A la date de l'enquête à Bamako, la rive droite était encore sous-équipée mais de nombreux ménages venaient s'y installer en dépit du fait que la majorité des administrations, des lycées et établissements d'enseignement supérieur, la zone industrielle et les deux marchés principaux se trouvaient dans la rive gauche (ENSUP, 1993). A Ouagadougou, d'importantes opérations d'aménagement avaient été engagées dans la décennie précédente (1983-1987) mais restaient inabouties, comme certains lotissements dans les quartiers centraux et en périphérie, mal raccordés à l'eau et électricité. A Conakry, les communes périphériques, sans hôpital, présentaient également un sous-équipement en centres de santé. Elles en comptaient un pour 60 000 habitants, alors que dans les communes centrales, ce taux variait entre un pour 10 000 et un pour 25 000 habitants (Groupe Huit-Bceom, 2003). Or, ces déséquilibres spatiaux ne sont qu'imparfaitement compensés par un système de transport déficient.

3.1. Une offre de transport déficiente

La voirie, insuffisante et très dégradée, ne parvient pas à irriguer ces développements urbains inachevés. Les lacunes du réseau primaire provoquent de nombreux goulots d'étranglement. A la date des enquêtes, à Bamako et Niamey, traversées par le fleuve Niger, comme à Douala, par le Wouri, le franchissement de l'unique pont reliant les deux rives était rendu difficile par une forte congestion. A Dakar et Conakry, situées dans des péninsules, la localisation du centre administratif et commercial à l'extrémité des terres concentre la circulation des véhicules sur quelques voies et favorise les encombrements. Les voies internes aux quartiers situés en périphérie sont le plus souvent non carrossables... lorsqu'elles existent, légitimant les constats désabusés des habitants : « *Chez nous ici à Wanidara [à l'extrémité de la deuxième périphérie de Conakry], on ne peut même pas parler de routes. Même les 4X4 ne peuvent pas venir !* » (homme inactif de 27 ans).

Dans chaque ville, le système de transport urbain s'est structuré de façon spécifique mais dans tous les cas, hormis Ouagadougou, il se caractérise par de faibles taux d'équipement des ménages en deux-roues moteur et surtout en voitures. La grande majorité des citoyens n'accède alors à aucun véhicule privé (voiture, moto ou vélo). Dans les enquêtes ménages mobilité, c'est le cas de 98 % des individus de 13 ans et plus à Conakry, 96 % à Dakar, 92 % à Douala, 84 % à Niamey, 70 % à Bamako mais seulement 37 % à Ouagadougou du fait de la forte diffusion des deux-roues. A l'exception ouagalaise près, la grande majorité des citoyens ont comme seules alternatives pour se déplacer, la marche à pied ou les transports collectifs.

A Ouagadougou, au moment de l'enquête, la domination des deux-roues motorisés privés va de pair avec la quasi inexistence des transports collectifs (Tableau 2). A Bamako, deux modes de transport dominant : les deux-roues moteur privés et les transports collectifs, principalement artisanaux. A Niamey, l'équipement en véhicules motorisés est plus faible qu'à Bamako mais les transports artisanaux sont tout aussi dominants. A Dakar, Douala et Conakry, la motorisation privée est plus restreinte encore et les transporteurs artisanaux, sous des formes différentes, assurent l'essentiel de l'offre de transport collectif. Dans toutes les villes, les entreprises structurées n'assurent au mieux qu'une part très réduite du marché.

Tableau 2. L'offre de transport public dans les six villes lors des enquêtes

	Bamak o	Conakr y	Daka r	Doua la	Niame y	Ouag a- doug ou
	1994	2003	2000	2003	1996	1992
Moto-taxi				●		
Taxi collectif	●	●	●	●	●	
Minibus	●	●	●	○	●	
Midibus			●	○		
Bus (entreprise structurée)	○	○		○	○	○

● Mode de transport majeur
○ Mode de transport marginal

Sans contrainte de service public, les transporteurs artisanaux s'adaptent plus facilement aux fluctuations de la demande et profitent d'un cadre réglementaire inexistant ou peu appliqué en matière de tarifs, d'horaires, d'itinéraires, de conditions de travail ou d'état des véhicules. Mais quels que soient son poids dans la ville et les formes qu'elle prend, l'offre de transport collectif est fortement concentrée sur les grands axes radiaux bitumés.

3.2. Marcher...

Les indicateurs quantitatifs de mobilité quotidienne apparaissent élevés au regard des niveaux de vie assez bas ou très bas (Tableau 3). Le nombre journalier de déplacements, tous modes confondus, atteint de 3,0 à 4,6 déplacements et se révèle proche de ce que l'on observe, par exemple, en France (De Solère, 2012). De même, le taux de citoyens mobiles (entre 87 et 93 %) est comparable aux 90 % observés pour l'aire métropolitaine de Lyon et les budgets-temps transport quotidiens, autour d'une heure, à l'exception de Conakry et Douala, sont dans les standards internationaux. Dans ces deux villes, du fait de conditions de transport très dégradées, ils s'élèvent à 1h30.

Tableau 3. Indicateurs généraux de mobilité urbaine et usage des modes (population de plus de 13 ans, en jour ouvrable de semaine)

	Bamak o	Conakr y	Daka r	Doua la	Niame y	Ouag a- doug ou
	1994	2003	2000	2003	1996	1992
Nombre de déplacements par personne (moyenne)	3,0	3,7	3,2	4,6	4,4	3,8
<i>Dont, nombre de déplacements mécanisés</i>	1,3	1,0	0,8	1,7	1,4	2,2
Budget temps de transport (mn)	62	88	58	88	63	66
Répartition modale (% des déplacements urbains)						
Marche à pied	57	73	74	63	69	42
<i>Dont, proportion durant 30 mn et plus (%)</i>	19	15	9	11	13	18
Bicyclette	2	~0	~0	~0	1	10
Deux-roues motorisé privé	15	~0	1	1	7	39
Voiture particulière	9	2	3	5	11	6
Transport collectif (TC)	17	25	22	31	12	3
Profil modal de mobilité¹						
Ne s'est pas déplacé du tout la veille	13	11	13	7	9	10

S'est déplacé uniquement à pied la veille	40	46	51	31	52	33
A utilisé un ou plusieurs modes mécanisés	47	43	36	62	39	57
<i>Dont, a utilisé les TC, mais aucun véhicule particulier²</i>	18	40	29	53	19	6
<i>Dont, a utilisé un ou plusieurs véhicules particuliers</i>	29	3	7	9	21	51

1 Comme les autres indicateurs, ces profils sont basés sur la mobilité de la veille du jour d'enquête, en semaine

2 Voiture, deux-roues motorisé ou bicyclette/charrette.

Dans ces métropoles africaines, dépourvues d'un véritable réseau de transport collectif et où le taux d'équipement des ménages demeure faible, les modes mécanisés ne sont utilisés que pour 26 à 43 % des déplacements. Ces déplacements mécanisés sont réalisés majoritairement en modes individuels à Niamey et Bamako, essentiellement en transports collectifs à Conakry, Dakar et Douala. Seule Ouagadougou constitue une exception, la forte diffusion des véhicules privés (voitures, bicyclettes et surtout deux-roues moteur) leur permettant d'assurer 55 % des déplacements alors que seuls 3 % sont réalisés en transport collectif. Cependant, même dans cette ville, la marche à pied est le premier moyen de transport urbain. Elle assure jusqu'à trois déplacements sur quatre à Conakry et Dakar, pour des destinations proches mais également pour des distances de plusieurs kilomètres. Tous motifs de déplacements confondus, selon les villes, de 9 à 19 % des déplacements à pied durent au moins 30 minutes.

Il est alors peu surprenant de constater qu'entre un tiers (Douala et Ouagadougou) et la moitié (Dakar et Niamey) des habitants se sont déplacés uniquement à pied le jour de l'enquête. Le profil modal de mobilité à Douala et à Ouagadougou se différencie toutefois clairement de celui des autres villes du fait de l'usage répandu des deux-roues moteur, comme taxis ou comme véhicules privés, respectivement. Mais si, peu ou prou, tout le monde marche dans les villes étudiées, les enquêtes quantitatives montrent aussi que certaines catégories de population sont plus soumises que d'autres aux déplacements à pied, parfois sur de longues distances, et souvent à l'exclusion de tout autre mode de transport au cours de la journée. Si la marche est le seul moyen pour se déplacer au quotidien, c'est faute de mieux que l'on doit « *faire confiance à ses pieds* » (Kinda, 1987).

La part de captifs de la marche, « *marcheurs exclusifs* », est particulièrement élevée parmi les femmes, les enfants, scolarisés ou non, les apprentis, les petits vendeurs, et plus largement les actifs pauvres. En effet, le non-recours aux modes mécanisés est plus le fait de femmes que d'hommes, d'enfants ou d'adolescents que d'adultes, et plus généralement de citadins sans ou à très faibles revenus propres. L'accès restreint ou exceptionnel aux véhicules de toutes natures renvoie donc aux caractéristiques socio-économiques propres du citadin mais il révèle aussi des arbitrages au sein des ménages toujours défavorables aux individus économiquement non productifs.

Premier mode, la marche s'effectue pourtant le plus souvent dans un environnement urbain peu propice à sa pratique. Le manque de trottoirs, leur encombrement du fait des multiples activités informelles occupant la rue, des sols ensablés ou boueux, les ornières fréquentes, le manque d'éclairage nocturne rendent les longs trajets à pied physiquement éprouvants et parfois risqués. Mais la dépendance vis-à-vis de la marche s'observe également pour les usagers des transports collectifs à l'écart des grands axes routiers sur lesquels se concentrent les opérateurs : « *On est parfois obligé de passer du côté de PK 10 [Point Kilométrique 10] pour avoir facilement le transport. La difficulté c'est qu'on parcourt cette longue distance à pied, 2 à 3 km* » (gérante de *callbox*, résidant en grande périphérie de Douala).

En dépit des nuances apportées par les cas de Douala et Ouagadougou, le trait le plus marquant des villes africaines du point de vue de l'utilisation des modes de transport, tient à la proportion importante de « *marcheurs exclusifs* ». Il faut voir là la conséquence des fortes tensions existant sur les budgets des citadins.

3.3. ...ou payer

Le recours répandu à la « marche au long cours » ne peut être pleinement compris si l'on se limite aux difficultés d'accès aux modes de transport mécanisés induites par leurs insuffisances qualitatives et quantitatives, sans prendre la mesure de leur coût élevé. La mobilité urbaine accapare 16 à 20 % du revenu des ménages selon les villes, la répartition de ces dépenses par mode dépendant des spécificités locales (Tableau 4).

Tableau 4. Part du budget des ménages consacrée à la mobilité urbaine

	Bamak o	Conakr y	Daka r	Doua la	Niame y	Ouag a- doug u
	1994	2003	2000	2003	1996	1992
Part du budget des ménages pour la mobilité urbaine¹ (%)	nc	16,3	nc	16,7	18,4	19,8
<i>Dont, pour les véhicules privés (coûts variables, %)</i>	nc	1,2	nc	4,1	9,7	18,3
<i>Dont, pour les transports collectifs (%)</i>	nc	15,1	nc	12,6	8,7	1,5

1 Les parts de budget sont calculées comme la somme des dépenses correspondantes des ménages rapportée à la somme de leurs revenus.
nc : information non recueillie.

Si l'accès aux véhicules individuels est freiné par les coûts d'achat et d'entretien, la barrière économique restreint également l'accès aux transports collectifs. Sans subventions publiques, les tarifs pratiqués par les opérateurs privés sont élevés relativement au revenu des usagers. De plus, ils augmentent avec la distance, qui accroît également la nécessité de correspondances. Ces différentes caractéristiques font de la dépense en transport collectif une dépense socialement régressive. Ainsi, à Niamey, les ménages du quintile le plus riche, bien plus motorisés, dépensent également deux fois plus et font deux fois plus de déplacements en transport collectif que les 20 % de ménages les plus pauvres. Le coût de la mobilité quotidienne apparaît particulièrement difficile à assumer pour les ménages qui cumulent de bas revenus et une localisation périphérique enclavée (Diaz Olvera et al., 2008). A Conakry, les usagers des transports collectifs habitant la périphérie de deuxième couronne dépensent un tiers de plus par déplacement et y consacrent deux fois plus de temps (56 minutes contre 30). De même, à Douala, les habitants situés sur la rive droite du Wouri, reliée au reste de la ville par un seul pont et dont le réseau de voirie bitumée se limite à une seule artère principale et quelques voies secondaires, consacrent moitié plus de temps et d'argent que les habitants de la rive gauche lorsqu'ils doivent prendre les transports en commun.

Il en résulte un usage des transports collectifs calculé au plus juste en fonction des moyens du moment. « *Chaque fois que je dois me déplacer, je me prépare des jours et des jours pour trouver le [l'argent du] transport* ». Pour ce coiffeur ambulant de 24 ans (Coronthie, quartier central de Conakry), comme pour nombre de citoyens, l'usage des transports motorisés ne va pas de soi. Les transports en commun sont un service à la fois rare, coûteux et d'une pratique pénible, notamment aux heures de pointe où la demande est supérieure à l'offre. D'où la nécessité récurrente de réduire la dépense en transport par de multiples et fréquentes adaptations, au prix le plus souvent d'un allongement de la durée du déplacement et d'une dégradation du confort :

- choisir les modes aux tarifs les plus abordables,
- négocier le tarif en heure creuse,
- en cas de longs déplacements ou de correspondances, faire une partie du chemin à pied,
- faire l'aller en transport collectif et le retour à pied (... ou l'inverse),
- enchaîner la réalisation de plusieurs activités à destination,
- plus radicalement, renoncer à certaines activités, faute de moyens pour s'y rendre.

Cette contrainte monétaire prégnante va peser sur la nature des activités pouvant être réalisées par les citoyens.

4. Se déplacer pour assumer les impératifs du quotidien

L'examen de la répartition des déplacements selon le motif ne montre pas un schéma commun entre les différentes villes, Conakry présentant le cas le plus atypique avec une nette surreprésentation des déplacements pour l'entretien du ménage (Tableau 5). Dans les autres villes, le travail et la formation génèrent la plus forte proportion de déplacements mais dans des proportions toutefois différentes. A Bamako, Niamey et Ouagadougou, les habitants se déplacent presque autant pour l'entretien du ménage que pour la sociabilité, tandis qu'à Dakar et surtout Douala, la part des déplacements pour le fonctionnement du ménage est plus élevée. Pour autant, au-delà de différences locales, l'examen plus précis des pratiques de mobilité quotidienne des citoyens, en lien avec ces trois grands types d'activités en milieu urbain, permet de relever des régularités dans l'adaptation aux contraintes.

Tableau 5. Motifs des déplacements quotidiens
(% des déplacements urbains, population de plus de 13 ans, en jour ouvrable de semaine)

	Bamak o	Conakr y	Daka r	Doua la	Niame y	Ouag a- doug ou
	1994	2003	2000	2003	1996	1992
Travail, formation	48	32	37	39	41	47
Entretien du ménage et affaires personnelles ¹	25	41	34	35	30	25
Vie sociale, loisirs ²	27	27	29	26	29	28

1 Regroupe : achats, approvisionnement (eau, bois ...), pratique religieuse, démarches, services et accompagnements.

2 Regroupe : visites (à la famille, aux amis, aux voisins...), cérémonies, pratique associative et activités de loisirs.

4.1. Accéder aux lieux de travail ou de formation

Les déplacements pour la formation et le travail représentent entre 32 % et 48 % des déplacements quotidiens. La mobilité liée à ces activités structurantes est bien sûr conditionnée par le fonctionnement du système scolaire et du marché du travail. Dans ces villes, les imperfections du système éducatif et les déséquilibres du marché du travail peuvent limiter conjoncturellement les besoins de se déplacer pour ces motifs. Ainsi, à Conakry, où la part de ces déplacements est la plus faible, le contexte économique était particulièrement défavorable au moment de l'enquête, comme l'atteste le faible taux d'activité : 67 % des enquêtés âgés de 25 à 50 ans ont déclaré un travail dans les 30 derniers jours, alors qu'ils étaient 78 % à Douala à la même période. A cette situation, est venu s'ajouter le fait que la rentrée scolaire dans la capitale guinéenne s'est échelonnée durant la période d'enquête.

Certains déplacements pour se rendre au travail ou, à un moindre degré, sur le lieu d'études comptent parmi les parcours les plus longs. Même si des différenciations sociales existent dans l'accessibilité à l'école primaire, ce type d'établissement est généralement proche du domicile et la distance est aisément réalisable à pied (Diaz Olvera et al., 2010a). Par contre, ce n'est plus le cas des collèges et lycées, encore moins des établissements d'enseignement supérieur qui imposent de longs déplacements à travers la ville. La pénibilité de ces déplacements est renforcée par les carences de l'offre de transport. A Dar es Salaam, les élèves sont difficilement acceptés dans les *daldas* aux heures de pointe car ils paient demi-tarif et les opérateurs ne reçoivent aucune subvention en contrepartie (Diaz Olvera et al., 2003). Une récente recherche sur la mobilité des enfants et jeunes citoyens au Ghana, au Malawi et en Afrique du Sud (Porter et al., 2010) détaille les risques auxquels ils

peuvent être confrontés dans leurs déplacements quotidiens, à pied ou en transport motorisé : insécurité routière et physique, violence, abus et harcèlement de la part des opérateurs des véhicules de transport. Mais l'accès à l'enseignement supérieur ne concerne qu'une étroite frange de la population, alors que le besoin d'une activité rémunératrice est présent dans tous les ménages.

Le lieu de travail se trouve « en ville », loin du domicile, pour 32 % à 56 % des actifs, souvent employés dans le secteur formel, privé ou public, notamment en centre-ville (Tableau 6). Aussi le recours à des modes motorisés paraît-il logique pour ces déplacements mais les données empiriques montrent l'usage encore significatif de la marche. De 6 % à 23 % des actifs travaillant « en ville », s'y rendent à pied et la situation de ce père de famille de Conakry, employé d'une société de gardiennage et avec un salaire proche de la valeur médiane, est loin d'être un cas isolé : « *Tous les jours, pour aller au travail [à 5 km de là] et retourner à la maison, je marche à pied en longeant les rails du Conakry-Niger. [...] Je n'ai pas de contraintes sauf que mon salaire ne me permet pas de prendre un véhicule* ». La part des actifs travaillant « en ville » est plus élevée à Douala et Ouagadougou, encore une fois, du fait de la souplesse de déplacement facilitée par les deux-roues motorisés. En outre, à Douala, la présence de plusieurs zones d'activité (port, marchés, industries...) dans les quartiers centraux génère un volume très élevé d'emplois formels et informels.

Tableau 6. Localisation du lieu de travail et usage des modes pour aller travailler « en ville » (population de plus de 13 ans, en jour ouvrable de semaine)

	Bamako	Conakry	Dakar	Douala	Niaméy	Ouagadougou
	1994	2003	2000	2003	1996	1992
Lieu de travail des actifs (% des actifs occupés)						
Ambulant (commerçant, métier du transport...)	8	8	13	4	8	Nc
Au domicile	40*	18	13	14	17	26*
Dans le quartier de résidence		35	26	13	17	
Dans un quartier limitrophe	16	8	7	13	11	24
En ville (dans un autre quartier)	36	32	41	56	47	50
Mode de transport des actifs travaillant en ville (% des actifs travaillant en ville)						
Marche à pied	8	19	23	18	22	6
Transports collectifs	33	76	58	70	28	4
Véhicule particulier	59	5	12	12	50	90

* Regroupe les actifs travaillant au domicile et ceux travaillant dans le quartier de résidence.
nc : information non recueillie.

L'exemple de la localisation du lieu de travail des commerçants montre bien les enjeux économiques liés à la fréquentation de l'espace urbain. A Conakry, le revenu d'un commerçant indépendant pauvre est supérieur de 40 % en moyenne lorsqu'il travaille en ville et s'y rend en transport collectif plutôt que s'il reste dans le quartier du domicile et y va à pied. Le revenu « net », défalqué des coûts de transport, reste encore supérieur de 20 % s'il travaille en ville. Les entretiens auprès des commerçants confirment l'enjeu de la localisation du lieu de vente sur la rentabilité de leur activité, telle cette vendeuse de riz conakryka qui va en minibus au marché de Tanènè, spécialisé dans la vente de riz local : « *Malgré les difficultés liées au transport je préfère vendre au marché de Tanènè qu'ailleurs parce c'est le bon endroit de vente de riz du pays [...]. On peut toujours vendre dans son quartier, mais ce n'est pas certain de trouver des clients comme dans les grands marchés* ». Dans ces cas de figure, le gain de revenu procuré par une sortie du quartier compense largement le surcoût imputable au transport.

Mais dans d'autres situations individuelles, les conditions du transport (durée, coût, pénibilité...) peuvent se combiner à d'autres facteurs et amener à d'autres arbitrages, favorables à la proximité. Ainsi, toujours à Conakry, cette seconde vendeuse de riz vend à 500 m de son domicile : « *A Gbessia,*

le commerce du riz ne rapporte pas beaucoup. [...] Auparavant je vendais au marché de Tombo [marché central], mais vu les contraintes liées au transport, j'ai cherché une table au marché de Gbessia. Même si j'ai une opportunité de vendre ailleurs, je préfère rester en place car c'est plus proche de mon domicile ». L'option choisie permet vraisemblablement à cette femme, qui a deux enfants scolarisés à sa charge, de mieux concilier activités familiales et professionnelles en supprimant les contraintes du transport quotidien. Mais en contrepartie, elle ne lui offre pas de perspective d'amélioration de ses revenus. L'enquête dans la capitale guinéenne montre que les emplois féminins sont rarement situés très loin du domicile, à l'image de ce qui est observé dans d'autres villes (Salon, Guliany, 2010). En dépit de la possibilité de meilleures rémunérations, la pénibilité des déplacements, le temps perdu en transport et le coût du déplacement contribuent à dissuader de mener une activité professionnelle « en ville ». Dans un autre contexte géographique, Baker et al. (2005) montrent que les actifs pauvres de Mumbai qui habitent dans la ville-centre ont accès à des emplois non qualifiés plus près de chez eux et plus rémunérateurs que ceux qui habitent dans des zones périphériques.

Si la « recherche de l'argent » amène certains actifs à de longs trajets, voire à cumuler plusieurs activités de subsistance (ce qui multiplie d'autant les flux), d'autres sont amenés à adopter des solutions totalement inverses face aux difficultés pour se déplacer. Le travail à domicile (de un à deux actifs sur dix) permet d'économiser le loyer d'un local professionnel, d'assurer la diversification des rentrées d'argent chez les ménages démunis (Turner, Kwakye, 1996) et de gérer la double contrainte familiale et professionnelle des femmes (Bouchard, 2002 ; Rondeau, Bouchard, 2007). Pour certains, notamment des commerçants, c'est non seulement la réponse aux difficultés liées au transport urbain, mais aussi un moyen d'éviter le paiement des taxes et redevances pour s'installer dans un marché. Pour autant, si elle réduit les navettes domicile-travail, une telle stratégie ne supprime pas d'autres déplacements professionnels, tel que l'approvisionnement en marchandises. A l'inverse, c'est le lieu de résidence, au moins temporaire, qui peut faire l'objet d'adaptations : sans aller jusqu'à déménager de façon permanente, certains actifs pauvres dorment sur leur lieu de travail comme, à Accra, les *kayayoo*, jeunes porteuses des marchés (Grieco et al., 1996), et les *veranda boys* (Bertrand, 2010).

La prédominance toujours plus marquée du secteur informel dans les économies urbaines est ambivalente dans ses effets sur la mobilité quotidienne du fait de pratiques très diverses. Mais la grande majorité des citoyens doit s'adapter sous contraintes pour accéder au travail.

4.2. Pallier le manque d'équipements

Les déplacements nécessités par l'entretien du ménage et les motifs personnels représentent selon les villes, de 25 % de tous les déplacements (à Bamako, Ouagadougou) à 41 % (Conakry).

L'importance de cette mobilité trouve son origine dans les conditions de vie précaires et les défauts d'aménagement urbain qui se traduisent par le budget serré des ménages, l'équipement réduit des logements, le non-raccordement aux réseaux urbains et des services collectifs déficients. L'exemple du secteur de la santé illustre le cumul des difficultés pour l'accès aux services. Les équipements sanitaires publics, abordables financièrement mais de qualité insuffisante, sont peu présents dans les quartiers périphériques. L'offre publique est suppléée en partie par des structures privées de meilleure qualité mais nettement plus onéreuses. A Douala, par exemple, le mouvement de diffusion des centres de soins et cliniques privés est très avancé mais il touche peu les quartiers enclavés, situés loin des transports collectifs. Les problèmes d'accessibilité renforcent alors l'effet des déficiences propres au secteur sur les difficultés rencontrées pour se soigner. Ces problèmes sont encore plus aigus pour les résidents des périphéries enclavées, qui sont à la fois peu accessibles en transport en commun et sous-équipées (Diaz Olvera et al., 2011).

L'organisation et la durée des activités domestiques, extérieures au domicile ou non, renvoient tout d'abord à la répartition sociale des rôles. Les enquêtes ménages mobilité confirment que cette répartition est fortement liée au genre et au statut de la personne au sein du ménage. Les déplacements motivés par la prière (plus d'un déplacement sur dix à Conakry ou à Niamey) sont, en pays musulman, essentiellement masculins. Les achats alimentaires et la préparation des repas incombent le plus souvent aux femmes, au foyer ou en activité professionnelle, secondées ou non par une plus jeune

parente ou une domestique. La corvée d'eau est, quelle que soit la ville, le plus souvent à la charge des femmes et des enfants. « *On utilise l'eau puisée. C'est le matin, l'enfant va partir à l'école, il puise l'eau d'abord et je lave les choses, je pars au marché, je viens préparer [le repas]* ». L'organisation décrite par cette vendeuse de beignets habitant Bonanjo, quartier central de Douala, est loin d'être isolée. Plus fréquente dans les quartiers non lotis, la corvée d'eau peut représenter jusqu'à 5 % de tous les déplacements effectués dans une ville. Porter et al. (2010) montrent ainsi qu'à Abura, quartier de Cape Coast (Ghana), 71 % des filles et 82 % des garçons ont participé à cette tâche tous les jours ou presque lors de la semaine précédant l'enquête.

Une part importante des déplacements pour l'entretien du ménage et les affaires personnelles est consacrée aux achats, notamment alimentaires. Ces derniers représentent dans les villes africaines le premier poste de dépense des ménages (Koriko, Torelli, 2005). Ils sont généralement répétés chaque jour et portent fréquemment sur de petites quantités, à la fois du fait du manque d'argent et de l'absence d'équipements de conservation des aliments frais. Dans ce contexte, la localisation des lieux d'approvisionnement et leur accessibilité sont essentielles. Les enquêtes ménages révèlent des pratiques très contrastées selon le lieu d'habitation. Pour sept ménages sur dix à Douala et près de neuf sur dix à Conakry, l'accès au marché se fait à pied. Or, les quartiers ne comptent pas toujours de marché : 59 % des ménages doualais et 39 % des ménages conakrykas vont au marché en dehors de leur quartier. Et même lorsque le marché est éloigné, les citadins s'y rendant à pied demeurent les plus nombreux. Cette situation est particulièrement fréquente parmi les résidents des zones récemment urbanisées ou situées à l'écart des lieux de centralité. Le marché central est fréquenté d'autant plus exceptionnellement que le domicile en est éloigné, comme en témoignent des citadins habitant la deuxième couronne de la périphérie de Douala : « *Parfois, en fin du mois, elle [mon épouse] essaie d'aller dans les grands espaces, le marché central de la ville. Voilà, c'est exclusivement une fois par mois. [...] Tous les jours, on fait le marché mais dans le quartier* » (habitant de Mbangué) ; « *Je dépense plus en transport ici du fait qu'à Brazzaville [quartier central] on pouvait se débrouiller à pied et arriver au marché central, ce qui n'est pas le cas ici vu l'éloignement* » (mère célibataire de Ndogpassi). Quitter un logement dans un quartier relativement central pour un hébergement moins onéreux en périphérie se paie par un accès plus compliqué au lieu d'achats, voire pour les actives à l'activité de vente.

4.3. Rester en contact

Troisième grande catégorie d'activités motivant les déplacements, la sociabilité et les loisirs sont à l'origine de plus du quart des déplacements urbains alors même que la mobilité des dimanches n'est pas enquêtée. Au sein de cet ensemble, les loisirs occupent la portion congrue, de 10 à 20 %, largement occultés par les visites de toutes natures, l'assistance aux cérémonies (du baptême aux funérailles) ou la participation quasi obligatoire aux multiples réunions d'associations et de réseaux sociaux (classes d'âge, originaires...).

L'insertion dans les réseaux sociaux relève le plus souvent d'un caractère de nécessité. Les difficultés financières incitent fortement à entretenir un réseau de relations « utile » en cas de besoin. Le bénéfice peut en être immédiatement monétaire : la part des revenus des ménages provenant de dons extérieurs est en moyenne de 6 % à Douala et 11 % à Conakry mais elle est plus conséquente encore pour les ménages pauvres (Sitrass, 2004a, 2004b). Mais plus largement, en l'absence d'un système de solidarité institutionnalisé, c'est la possibilité de financer des soins, d'assumer des frais liés à la scolarité des enfants, de solliciter ponctuellement du travail, qui est en jeu à travers l'entretien d'un réseau relationnel (Marie, 1997), comme le rappelle un chauffeur de Conakry : « *Aussi, je vois les membres de ma grande famille. Vous savez en Afrique, il faut aller voir la famille, discuter des problèmes et voir ce qu'il faut faire* ».

Un tel filet de protection ne peut être activé que si l'individu participe régulièrement aux réunions et échanges de dons ou rend symboliquement, dans l'attention qu'il témoigne par des visites régulières, le support obtenu ou recherché auprès des relations parentales ou amicales. Mais, parce que le « petit » est toujours le visiteur et le « grand » le visité, il est de plus en plus difficile d'assumer les obligations

sociales lorsque les revenus tendent à se réduire (Lecarme-Frassy, 2000). Certes, celui qui reçoit est bien souvent amené à remettre le « prix du transport », toutefois cette petite somme qui matérialise le lien entre les deux individus est de moins en moins fréquente lorsque les ressources se contractent et que les mécanismes de redistribution se concentrent sur les parents directs (Leimdorfer, Marie, 1998).

Nombre de citoyens pauvres témoignent de la difficulté à maintenir ces visites, participations associatives ou cérémonielles, d'autant que la dispersion fréquente du réseau relationnel dans l'ensemble urbain ne facilite pas les échanges. Il en va ainsi de cette lycéenne de 23 ans habitant Bonaberi, seul arrondissement de Douala situé sur la rive droite du Wouri : « *Je sors surtout quand on m'invite ou quand il faut rendre visite à un membre de la famille. Je le fais quatre fois par mois, surtout parce que je n'ai pas assez de moyens* ». Mais si, comme dans l'exemple précédent, les conséquences se traduisent le plus souvent par un affaiblissement des liens sociaux dans la durée, les dysfonctionnements de l'offre de transport entraînent parfois des conséquences négatives à très court terme comme l'expose une vendeuse de viande de Conakry : « *Je suis membre d'un groupement. [On se réunit] tous les jeudis, en banlieue. Tantôt chez elle [la chef de groupe] ou chez nous autres. Il m'est arrivé un jour d'attendre de 16h à 19h sans avoir un moyen de locomotion me permettant de me rendre chez notre chef de groupe. Le jour de rencontre qui a suivi, j'ai été obligée de payer une amende de 4000 Fg* ».

Ici encore, les habitants des quartiers les plus éloignés sont les plus directement concernés par les carences de l'offre de transport. Il en résulte une sociabilité quantitativement peu fournie et spatialement repliée sur le quartier qui laisse les pauvres « entre eux ». Les filets de protection dont disposent les individus sont alors extrêmement fragiles, là même où ils seraient les plus nécessaires.

4.4. Sortir du quartier pour espérer mieux

Dans quelle mesure le faible accès aux modes mécanisés limite-t-il la fréquentation des aménités urbaines et pèse-t-il sur le quotidien des différentes catégories de population ? Au-delà des exemples présentés jusqu'ici pour les différentes activités, deux indicateurs permettent de prendre une mesure plus globale de la prégnance des espaces de proximité et de la difficulté à se rendre en ville (Tableau 7).

Le premier qualifie la portée spatiale de chaque déplacement, en spécifiant les quartiers d'origine et de destination. Hormis de nouveau à Ouagadougou, les déplacements de faible amplitude prédominent nettement. Entre la moitié et les deux-tiers des déplacements ont lieu à proximité du domicile, dans le quartier ou un quartier limitrophe. De tels taux sont bien sûr cohérents avec le poids de la marche qui en est le mode préférentiel. A Ouagadougou, par contre, la forte disponibilité de véhicules privés permet de remplacer la marche par des modes plus rapides, même pour les déplacements de proximité, à l'instar des pratiques d'usage de la voiture observées dans les pays du Nord.

**Tableau 7. Indicateurs spatiaux de la mobilité urbaine
(population de plus de 13 ans, en jour ouvrable de semaine)**

	Bamak o	Conakr y	Daka r	Doua la	Niam ey	Ouag a- doug ou
	1994	2003	2000	2003	1996	1992
Répartition spatiale des déplacements (% des déplacements urbains)						
Interne au quartier de résidence	39	54	58	39	44	41
Du quartier de résidence à un quartier limitrophe	23	12	8	13	13	22
Du quartier de résidence à un quartier non limitrophe	28	27	29	30	33	29
Sans lien avec le quartier de résidence	10	7	5	18	10	8
Fréquentation du centre-ville par les citoyens n'y résidant pas (% des déplacements urbains)						
Déplacements vers ou depuis le centre	25	4	9	13	16	22
Déplacements internes au centre	4	1	1	5	2	2
Autres déplacements	71	95	90	82	82	76

Le poids de la proximité dans les schémas de mobilité quotidienne et le confinement d'une grande partie de la population urbaine dans des espaces de vie restreints peut également s'observer à travers les faibles taux de fréquentation des zones centrales. A des degrés divers, les six villes sont caractérisées par une concentration relative d'activités économiques, commerciales, administratives, dans les quartiers centraux. Même avec l'émergence de centralités secondaires, le recours au centre-ville reste un élément important pour accéder à des emplois plus rémunérateurs, tant dans le secteur moderne que lorsque l'activité professionnelle relève du secteur informel. Les avantages des zones centrales ne se limitent pas au seul travail, puisque les achats qui y sont effectués bénéficient le plus souvent de prix unitaires plus faibles. Néanmoins, le centre-ville demeure une zone peu fréquentée par la grande majorité des citoyens. En effet, les enquêtes ménages montrent que, si l'on exclut les résidents du centre-ville, de 5 % à 29 % des déplacements quotidiens ont au moins une extrémité dans les quartiers centraux.

5. Conclusion

La marche permet certes aux citoyens, en particulier aux femmes au foyer et aux écoliers, de mener leurs activités habituelles dans un rayon relativement proche du domicile, pour se rendre au "tablier", au marché, à l'école primaire. Certains actifs, de même, peuvent trouver à s'employer dans des zones éloignées de leur domicile, en acceptant de longs parcours pédestres. Le développement du capital humain, notamment à travers l'accès à l'éducation et à la santé, passe dans un premier temps par l'offre existante des équipements et des services correspondants. Cependant, des analyses spécifiques à partir des enquêtes mobilité de Douala et Conakry montrent que des arbitrages complexes se mettent en œuvre pour déterminer l'accès effectif aux écoles primaires et aux structures de santé (Diaz Olvera et al., 2010a, 2011). Les dysfonctionnements sectoriels (répartition spatiale de l'offre publique et de l'offre privée, niveau de spécialisation dans le cas des établissements de santé, qualité de service et de gestion, coût des prestations) se voient renforcés par les difficultés d'accessibilité et les conditions dans lesquelles se déroule le déplacement.

L'inégale répartition spatiale des équipements et des activités et l'accès restreint et sélectif aux modes de transport incitent à s'interroger sur les conséquences, dans la durée, d'espaces de vie restreints pour la recherche de ressources économiques, humaines et sociales : emplois, équipements de base

(éducation, santé), marchés et zones commerciales, rencontres avec d'autres citoyens. Cette question se pose avec encore plus d'acuité pour les citoyens dont les revenus sont limités, pour ceux qui font partie d'un ménage localisé en grande périphérie enclavée, et pour ceux, nombreux, qui cumulent les deux contraintes. Alors même que les inégalités sociales préexistantes se donnent à lire dans les pratiques de mobilité (usage différencié des modes de transport, accessibilité plus ou moins limitée aux aménités urbaines...), les dysfonctionnements du système de transport contribuent puissamment à reproduire sinon amplifier ces inégalités.

References

Baker J., Basu R., Cropper M., Lall S., Takeuchi A. (2005), *Urban Poverty and Transport: The Case of Mumbai*. World Bank, Policy Research Working Paper No. 3693, 80 p.

Bertrand M. (2010), De l'accès au logement à la relation domicile-travail : enjeux sociaux et spatiaux des mobilités dans la région du grand Accra (Ghana). *Revue Tiers Monde*, 201, pp. 87-106

Bouchard H. (2002), *Commerçantes de Kinshasa pour survivre*. L'Harmattan, Coll. Congo-Zaïre-Histoire & Société, Paris, 236 p.

Bryceson D. F., Mbari T. C., Maunder D. (2003), *Livelihoods, daily mobility and poverty in sub-Saharan Africa*. *Transport Reviews*, 23-2, pp. 177-196.

De Solère R. (dir.) (2012), *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*. Certu, Lyon, 108 p.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (1998), *Villes africaines au quotidien*. LET, coll. Etudes & Recherches, N° 9, Lyon, 170 p.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (1999), *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*. LET, Lyon, 124 p. + annexes.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2003), *Transportation conditions and access to services in a context of urban sprawl and deregulation. The case of Dar es Salaam*. *Transport Policy, Transport and Social Exclusion*, 10, pp. 287-98.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2007), *Mobilité quotidienne en temps de crise*. *Belgeo – Revue Belge de Géographie*, 2, *Transport geography in Africa: Legacies, constraints and prospects*, pp. 173-187.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2008), *Household transport expenditure in Sub-Saharan African cities: Measurement and analysis*. *Journal of Transport Geography*, 16-1, pp. 1-13.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2010a), *A l'écart de l'école ? Pauvreté, accessibilité et scolarisation à Conakry*. *Revue Tiers Monde*, 202, pp. 167-183.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., Sahabana M. (2010b), *Entre contraintes et innovations, évolutions de mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne*. *Espaces Populations Sociétés*, N°2-3, *Nouvelles mobilités dans les Suds*, pp. 337-348.

Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2011), *Se déplacer pour se soigner. Pratiques et obstacles à Conakry et Douala*. *Cahiers de Géographie du Québec*, 55-156, *Géographie de la santé*, pp. 555-573.

Dorier-Apprill E. K. A., Apprill C. (1998), *Vivre à Brazzaville, modernité urbaine et crise au quotidien*. Karthala, Paris, 384 p.

ENSUP (1993), *Bamako*. CRET-Université de Bordeaux, Talence, 309 p.

Grieco M., Apt N., Turner J. (1996), *At Christmas and on Rainy Days. Transport, Travel and the Female Traders of Accra*. Avebury, Hampshire, 268 p.

Groupe Huit-Bceom (2003), *Etude de faisabilité d'un programme prioritaire d'aménagement des quartiers sous-équipés de Conakry*. Rapport de phase 1. Direction Nationale de l'Aménagement du

- Territoire et de l'Urbanisme du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat de la République de Guinée.
- Kinda F. (1987), *Ménages populaires à Ouagadougou*. Thèse de doctorat en sociologie, Université de Nantes, 631 p.
- Koriko O., Torelli C. (2005), *La consommation et le rôle du secteur informel dans la satisfaction des besoins des ménages*, enquête 1-2-3, phase 3. STATECO, 99, pp. 89-115.
- Lecarme-Frassy M. (2000), *Marchandes dakaraises entre maison et marché. Approche anthropologique*. L'Harmattan, coll. Etudes africaines, Paris, 270 p.
- 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).
- Lucas, K. (2011), *Making the connections between transport disadvantage and the social exclusion of low income populations in the Tshwane Region of South Africa*. *Journal of Transport Geography*, 19-6, pp. 1320-1334.
- Marie A. (éd.) (1997), *L'Afrique des individus*. Karthala, Paris, 440 p.
- Mwanza wa Mwanza (1997), *Le transport urbain à Kinshasa. Un nœud gordien*. CEDAF-L'Harmattan, Cahiers Africains, n° 30, Tervuren-Paris, 150 p.
- Myers G. A. (2005), *Disposable cities: garbage, governance and sustainable development in urban Africa*. Ashgate, Aldershot, 187 p.
- Orfeuil, J.-P. (2000), *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*. INRETS, Synthèse INRETS, N° 37, Arcueil, 146 p.
- Porter G., Hampshire K., Abane A. Robson E., Munthali A., Mashiri M., Tanle A. (2010), *Moving young lives: Mobility, immobility and inter-generational tensions in urban Africa*. *Geoforum*, 41, pp. 796-804.
- Rakodi C. (2005), *The urban challenge in Africa*. In M. Keiner, M. Koll-Schretzenmayr, W.A. Schmid (eds), *Managing Urban Futures. Sustainability and Urban Growth in Developing Countries*. Ashgate, Farnham (UK), pp. 47-70.
- Rondeau Ch., Bouchard H. (2007), *Commerçantes et épouses à Dakar et Bamako*. L'Harmattan, Paris, 434 p.
- Salon D., Gulyani S. (2010), *Mobility, poverty, and gender: Travel 'choices' of slum residents in Nairobi, Kenya*. *Transport Reviews*, 30-5, pp. 641-657.
- Sitrass (2004a), *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry. Rapport Final*. Banque Mondiale Rapport SSATP n° 09/04/Ckr, 146 p. en ligne : <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Conakry.pdf>
- Sitrass (2004b), *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala. Rapport Final*. Banque Mondiale, Rapport SSATP n° 09/04/Dla, 152 p. en ligne : <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Douala.pdf>
- Sohail M., Maunder D. A. C., Cavill S. (2006), *Effective regulation for sustainable public transport in developing countries*. *Transport Policy*, 13-3, pp. 177-190.
- Syscom (2001), *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU). Rapport d'analyse pour le CETUD*, Syscom, Dakar, 201 p.
- 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.
- Vasconcellos E. A. (2001), *Urban Transport, environment and equity: The case for developing countries*. Earthscan, London, 333 p.