

Chaire Quetelet 2007
Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités.
Mesures et processus explicatifs en démographie et en sciences sociales

Louvain-la-Neuve, Belgique
27-30 novembre 2007

PAUVRETE, MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET ACCES AUX EQUIPEMENTS DANS LES VILLES SUBSAHARIENNES

Lourdes Diaz Olvera
Chargée de recherche
Lourdes.Diaz-Olvera@entpe.fr

Didier Plat
Enseignant-chercheur
Didier.Plat@entpe.fr

Pascal Pochet
Chargé de recherche
Pascal.Pochet@entpe.fr

Laboratoire d'Economie des Transports
ENTPE-Université Lumière Lyon 2-CNRS (UMR 5593)
Rue Maurice Audin
69518 Vaulx-en-Velin cedex, France
Tél : 33 (0)4 72 04 70 46 Fax : 33 (0)4 72 04 70 92

Résumé

Dans un contexte de croissance très rapide de l'urbanisation et d'extension de la pauvreté urbaine en Afrique, une grande partie de la population connaît des difficultés pour satisfaire ses besoins de mobilité. En prenant comme exemple les cas de Conakry et Douala, l'objectif de cette communication est triple. D'abord, présenter les principales caractéristiques de la mobilité et signaler quelles sont les dimensions les plus problématiques de la mobilité des pauvres ; ensuite, mettre en évidence les conditions d'accessibilité des populations pauvres lors de la réalisation des activités quotidiennes telles que le travail, l'éducation et la sociabilité ; enfin, montrer dans quelle mesure ces difficultés de déplacements contribuent à renforcer leur situation de précarité et la ségrégation des populations. Notre démarche s'appuie sur un matériau empirique constitué d'enquêtes quantitatives et d'entretiens réalisés en 2003 à Conakry et Douala.

Mots clés : marche à pied, transport collectif, mobilité, emploi, scolarisation, sociabilité, pauvreté, Conakry, Douala

1. Introduction

Les questions que posent l'accès à la ville et la mobilité quotidienne en situation de pauvreté, les liens entre difficulté de déplacement et exclusion sociale, ont fait l'objet d'un regain d'attention dans les pays du Nord depuis la fin des années 90 (Mignot et al., 2001 ; Social Exclusion Unit, 2003 ; Orfeuil, dir., 2004 ; Lucas, 2002 ; Hine, Mitchell, 2001). En effet dans les sociétés développées où la mobilité fait office de norme sociale, éprouver des difficultés de déplacement est bien souvent le symptôme de difficultés sociales plus larges, et peut en retour contribuer à renforcer des situations d'exclusion.

Dans les villes du Nord, les facteurs d'inégalités face à la mobilité quotidienne et à l'accès aux opportunités de toute nature (emploi, éducation, santé, services, relations sociales...) sont multiples et fréquemment inter-reliés : économiques, culturels, liés au genre, à l'âge, au handicap, à la localisation spatiale (Paulo, 2006). L'aisance (et inversement la pauvreté) des personnes et des ménages règle très largement la capacité de choix en matière de localisation résidentielle, l'accès effectif à la voiture, la possibilité de financement des déplacements, mais aussi des activités de loisirs.... L'aisance culturelle des individus, quant à elle favorise, tout à la fois l'acquisition de l'expérience et des compétences nécessaires à la réalisation des déplacements quotidiens (permis de conduire, connaissance de l'offre de transport, appropriation des lieux), comme elle favorise l'insertion sociale, par la connexion à des réseaux de relations « utiles », par la participation à des activités associatives ou de loisir. Les inégalités homme / femme perdurent, notamment dans l'accès à la voiture, ou encore dans la répartition des déplacements contraints par l'entretien du ménage (accompagnements des enfants notamment). Enfin, l'âge, l'isolement relationnel, le handicap, sont également des facteurs déterminants de non-mobilité. Tous les facteurs sociaux pesant sur la mobilité peuvent se trouver renforcés par un environnement spatial peu favorable. En particulier, les espaces périurbains moins propices aux activités et contacts de proximité, nécessitent implicitement un accès quotidien à la voiture, alors que les alternatives sont plus développées dans les espaces denses de type « ville-centre ».

Si ces études ont été menées dans les villes du Nord (européennes et états-uniennes notamment), l'analyse des liens entre mobilité et inégalités, mobilité et pauvreté est beaucoup plus réduite dans le contexte des villes du Sud (Gannon, Liu, 1997), et singulièrement en Afrique, alors même que les problèmes rencontrés au Nord, frappent encore bien plus violemment ces dernières, qu'il s'agisse des processus d'étalement urbain incontrôlés et du défaut d'urbanisation de vastes parties des ensembles urbains, de la prégnance des inégalités sociales et de genre, ou encore du manque de moyens de transport pour certaines catégories de population.

En matière d'étalement urbain, tout d'abord. Les pays africains connaissent les taux de croissance démographique des aires urbaines les plus élevés, en moyenne 4,4 % par an dans la période 1990-2004 (World Bank Indicators, 2006), en dépit du ralentissement des migrations d'origine rurale et de l'amorce de transition démographique. Ce rapide accroissement démographique a profondément marqué la production de l'espace urbain. Fortement influencée par la préférence traditionnelle pour l'habitat horizontal, elle repose sur la densification des zones centrales et surtout le développement des périphéries d'habitat « spontané », dépourvues d'infrastructures et services de base. Selon les Nations Unies, en 2005, 72 % de la population urbaine de l'Afrique subsaharienne habiteraient dans des bidonvilles (UNFPA, 2007). Cette production de la ville « *par le bas* » prend alors généralement la forme d'un foisonnement désordonné et la superficie des villes tend à croître encore plus rapidement que la population (Le Bris, 1991), près de trois fois plus vite même au cours de la

décennie 1990 dans les villes africaines de plus de 100 000 habitants (respectivement 6,1 % contre 2,3 %, Shlomo et al., 2005).

En matière de prégnance de la pauvreté ensuite, pauvreté qui pèse à tous les niveaux, des individus et des ménages, jusqu'aux collectivités publiques et à l'Etat. D'un côté, la capacité d'intervention publique est de plus en plus limitée et insuffisante eu égard aux besoins croissants des villes, tandis que de l'autre, nombre de ménages n'ont pas assez de ressources pour financer l'ensemble de leurs déplacements urbains. Cette pauvreté tient à la fois de la crise économique, apparue dès la fin des années 70, et de l'adoption par la suite de politiques macro-économiques censées enrayer les effets, notamment par la réduction des dépenses publiques et la privatisation de nombre de services urbains. La situation est encore plus problématique dans les quartiers périphériques où les faibles densités rendent plus difficile et plus coûteuse la fourniture d'infrastructures et de services de base.

En matière d'accès au transport, enfin, la situation des transports urbains illustrant ce manque de moyens qui touche à la fois acteurs privés et publics. Réseau routier peu développé et en mauvais état, voies bitumées limitées au centre et aux principales liaisons centre/périphérie, motorisation individuelle encore réservée à une minorité, disparition des entreprises publiques de transport dans la plupart des grandes villes dans les années 80 et 90 (Diaz Olvera et al., à paraître). Aussi, les transporteurs artisanaux assurent actuellement la quasi-totalité de l'offre de transport collectif dans les villes d'Afrique subsaharienne. Sans aucune subvention publique directe, mais aussi sans contraintes de service public et dans un cadre réglementaire opaque et peu respecté, le secteur artisanal impose ses propres règles de fonctionnement afin de maximiser la rentabilité économique de l'activité. Vis-à-vis des usagers, l'offre de transport collectif apparaît, pour la majorité des citoyens, comme la seule alternative potentielle aux longs déplacements à pied, mais elle se révèle à la fois coûteuse financièrement et insuffisante en quantité, qualité et quant à la couverture spatiale.

L'urbanisation galopante, l'offre structurellement insuffisante de services et d'emplois dans les périphéries et leur concentration dans les quartiers centraux, amplifient les besoins quotidiens de déplacement des citoyens sur de longues distances. Dans ce contexte où les différentes activités quotidiennes, contraintes ou non, peuvent être localisées dans un tissu urbain très étendu et où l'accessibilité est limitée, quels sont les liens entre transport, pauvreté, précarité et ségrégation dans les grandes villes subsahariennes ? Face à cette interrogation très générale, nous visons plus précisément trois objectifs dans cette communication. D'abord, présenter les principales caractéristiques de la mobilité à Conakry et Douala et signaler quelles sont les dimensions les plus problématiques de la mobilité des pauvres ; ensuite, mettre en évidence les conditions d'accessibilité des populations pauvres lors de la réalisation des activités quotidiennes telles que le travail, l'éducation et la sociabilité ; enfin, montrer dans quelle mesure ces difficultés de déplacements contribuent à renforcer leur situation de précarité et la ségrégation des espaces et des populations.

Dans un contexte où les données statistiques sur la mobilité quotidienne des citoyens d'Afrique subsaharienne sont rares, notre démarche s'appuie notamment sur un recueil de données original, deux enquêtes-ménages sur les déplacements réalisées en 2003 à Douala et à Conakry (respectivement 600 et 627 ménages). L'ensemble des déplacements de la veille du jour d'enquête (à l'exception du dimanche) a été recueilli auprès des membres de plus de 10 ans (au nombre de 1885 à Douala, 2703 à Conakry) des ménages enquêtés. En complément de la mobilité de la veille, le questionnaire de l'enquête-ménages fournit des informations sur l'accessibilité aux équipements, sur les opinions vis-à-vis des transports collectifs et des conditions de marche à pied, sur l'insertion sociale, sur les dépenses pour les déplacements urbains. Ces deux enquêtes par questionnaires sont complétées par une trentaine d'entretiens

dans chacune des deux villes auprès de citoyens pauvres qui visaient à faire apparaître les contraintes et difficultés du quotidien, comme les adaptations élaborées pour les contourner ou les atténuer. L'ensemble de ce matériel a été collecté dans le cadre d'une étude pour la Banque Mondiale sur la mobilité quotidienne et les conditions d'accès aux équipements des populations pauvres (SITRASS, 2004a, b).

Dans la suite de l'analyse, pour faire émerger des difficultés particulières liées aux situations de pauvreté, deux grandes catégories, pauvres et « non-pauvres », ont été définies, à partir des revenus *per capita*. Cette définition monétaire de la pauvreté classe 54 % des ménages doualais et 78 % des ménages conakrykas comme pauvres, alors même que cette appréhension strictement monétaire est restrictive eu égard au caractère multidimensionnel de la pauvreté. Toutefois, les relations structurelles mises en évidence entre pauvreté et mobilité quotidienne demeurent lorsqu'on élargit la définition de la pauvreté en prenant en compte les conditions d'habitat et d'équipement ou encore le niveau de satisfaction des besoins alimentaires (SITRASS, 2004a, b).

2. Se déplacer à Conakry et à Douala

Les deux villes étudiées ont en commun d'être irriguées par un réseau viaire en très mauvais état, d'où des problèmes de congestion fréquents, alors même qu'à Douala (environ 2 millions d'habitants) et plus encore à Conakry (environ 1,5 million), le nombre de véhicules motorisés privés reste très limité. En revanche, les deux villes se distinguent l'une de l'autre par les formes de transport artisanal opérant : les motos-taxis tiennent une place de plus en plus grande à Douala mais sont absents de la capitale guinéenne ; inversement, les minibus paraissent plus répandus à Conakry qu'à Douala. Mais dans les deux cas, c'est à pied que se fait la majeure partie des 4 à 4,5 déplacements effectués en moyenne chaque jour (les deux tiers à Douala, les trois quarts à Conakry), les transports collectifs assurant par ailleurs l'essentiel des déplacements mécanisés.

Compte tenu de la pauvreté ambiante qui caractérise les deux villes, ces niveaux de mobilité sont relativement élevés comparé à ce que l'on peut observer dans les villes du Nord. Par exemple, en France, avec des enquêtes de méthodologie proches de la nôtre (les enquêtes-ménages labellisées « CERTU »), le nombre de déplacements moyen est généralement de l'ordre de 4, voire un peu moins, selon les villes. Dans les villes du Sud, habiter dans un environnement pauvre ne signifie pas obligatoirement une mobilité réduite. Au contraire le manque d'équipement du logement peut amener à multiplier les déplacements : aliments achetés en petite quantité faute de revenus et de moyens de conservation, approvisionnement quotidien en eau lorsque le logement n'est pas raccordé au réseau, etc. De façon générale, les activités motivant les déplacements peuvent être de nature très diverse (travail, études, achats, accompagnements, religion, visites, loisirs...) mais elles peuvent être regroupées en trois grands groupes : la vie professionnelle (travail et études), la vie sociale (visites, cérémonies, loisirs...) et la vie domestique (achats, démarches, religion, accompagnements...). La sphère professionnelle motive deux déplacements sur cinq à Douala, un sur trois à Conakry, mais l'originalité des systèmes de mobilité africains réside dans la part importante de la sociabilité dans les déplacements. Dans les deux villes, la vie sociale génère plus de déplacements que les activités nécessaires au fonctionnement du ménage, et à Conakry, elle motive même plus de déplacements que la vie professionnelle, traduisant l'importance des réseaux sociaux de toute nature dans la vie quotidienne.

La domination de la mobilité pédestre traduit d'abord le fait que nombre de déplacements se produisent dans le quartier résidence ou les quartiers limitrophes (60 % du total), et parfois

même dans la proximité immédiate du domicile¹. Aller à l'école primaire, rendre visite à ses voisins ou à des amis du quartier, aller s'approvisionner en eau, en produits alimentaires, nécessitent ainsi le plus souvent des déplacements à pied de courte durée (1' à 10').

Mais la marche à pied sert également à rejoindre des destinations éloignées, pour se rendre « en ville » pour le travail ou les études, des démarches ou des visites. Ainsi, à Douala, 10 % des déplacements pédestres durent une demi-heure ou plus. Quand un tel effort est produit le matin comme le soir, l'aller-retour peut, avec le climat et les conditions de marche à pied difficiles (sols boueux ou poussiéreux, absence de trottoirs ou trottoirs encombrés, ornières, manque d'éclairage la nuit...), s'avérer très pénible. La première raison de ces longs déplacements à pied est bien entendu le manque de moyens, qu'illustre le commentaire de ce surveillant dans une société de gardiennage de 45 ans de Conakry : « *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. [...] Puisque je vais à pied au boulot et reviens à pied, je n'ai pas de contraintes sauf que mon salaire [70 000 Fg par mois, un peu plus que le revenu médian] ne me permet pas de prendre un véhicule* ».

Pour attester cette omniprésence de la marche, il faut également considérer les distances parcourues à pied lorsque l'on prend les transports collectifs, et ce notamment lorsqu'on habite des quartiers à l'écart des grands axes sur lesquels se concentrent les opérateurs. Le temps moyen de marche à pied du domicile jusqu'à l'arrêt de transport collectif est alors d'un bon quart d'heure dans chaque ville. Ces difficultés ressortent à nouveau des entretiens. Ainsi, à Conakry, « *Pour venir au marché le matin, je souffre énormément avant de trouver un véhicule et je pense que c'est surtout dû à l'état des routes, il n'y a pratiquement pas de routes. Surtout qu'il faut marcher pendant longtemps avant de retrouver la route nationale où on peut trouver un moyen de déplacement* » (vendeuse de 58 ans résidant en lointaine périphérie de Conakry) ou à Douala : « *Par exemple pour sortir il y a pas de taxi, il n'y a pas de motos. Donc, tu es obligé de marcher 2 km avant de trouver un taxi* » (femme de 32 ans habitant en lointaine périphérie).

Dernier trait caractéristique de la mobilité dans ces deux villes : il coûte cher de se déplacer autrement qu'à pied. En effet, même si la marche à pied constitue le pilier de la mobilité quotidienne, les ménages consacrent une partie importante de leur budget aux déplacements, part que nous avons pu estimer à l'aide des enquêtes ménages à 16 % (Conakry) et 17 % (Douala). La principale part de ce montant est constituée des sommes payées pour les différents trajets en transport collectif. En effet, nombre d'opérateurs pratiquent le sectionnement ce qui renchérit d'autant les coûts. Il en résulte un usage des transports collectifs, à la fois fluctuant selon les moyens du moment et calculé au plus juste.

Fréquences relativement élevées de déplacements, recours omniprésent à la marche, déplacements centrés sur le voisinage du domicile, poids significatif des activités contraintes et de la sociabilité comme motif de déplacement, coût élevé des déplacements motorisés sont les principales particularités de la mobilité observées à Conakry et Douala. Toutefois, il faut souligner que les différents traits de la mobilité quotidienne ne sont pas spécifiques à ces deux villes, mais caractérisent plus généralement les systèmes de déplacements d'autres capitales comme Bamako, Ouagadougou, Dakar ou Niamey que nous avons pu étudier antérieurement (Diaz Olvera et al., 1998 ; Diaz Olvera et al., 2005 ; Diaz Olvera et al., à paraître).

Ces pratiques de déplacements correspondent néanmoins à des situations moyennes au sein de la population et la question se pose alors de savoir dans quelle mesure et quelle manière la

¹ Chaque changement de lieu motivé par une activité à destination est comptabilisé dans notre recueil de données, dès lors qu'il amène à sortir de l'espace privatif de la maison ou de la concession.

pauvreté vient renforcer ces difficultés de transport rencontrées au quotidien dans les villes africaines.

3. La mobilité des pauvres

La contrainte financière apparaissant centrale dans la mobilité des citoyens africains, une des questions majeures des analyses des liens entre pauvreté et mobilité est celle de l'influence respective des ressources monétaires du ménage, d'une part, et des ressources individuelles, d'autre part.

Les ménages non pauvres consacrent à la mobilité urbaine de leurs membres 12 % de leurs ressources à Conakry et 15 % à Douala tandis que ces proportions sont respectivement de 20 % et 21 % pour les ménages pauvres. Dans les deux villes, les dépenses dépassent même 30 % du revenu pour un quart des ménages pauvres. Ces dépenses sont essentiellement des dépenses pour les transports publics (95 % du budget transport des pauvres à Conakry et 94 % à Douala) et cela montre bien que leur usage représente un fardeau pour les ménages pauvres, d'autant plus remarquable que leur accès à ce mode de transport reste très restreint. Toujours à Conakry, où l'offre de transport est plus limitée, les montants dépensés par les ménages pauvres augmentent de 38 % lorsqu'ils résident dans les quartiers les plus excentrés comparés aux habitants des quartiers centraux. Au sein d'une même couronne, le fait de résider dans une zone mal ou pas desservie par les transports collectifs se traduit par quelques points supplémentaires dans la part du revenu affecté à ce moyen de transport. Cependant cet effet de l'enclavement provient aussi d'un revenu plus faible. Cela révèle donc des problèmes d'accès au logement, les pauvres étant relégués dans les zones moins accessibles. La contrainte budgétaire limite à l'évidence fortement la consommation de transport des pauvres : « *Quand j'ai cours à 7h30, je dois être debout à 5h pour commencer à prendre le taxi. Quand je vais à pied, il est préférable que j'aille un peu plus tôt, ou alors quand je peux prévoir que je n'ai pas d'argent le lendemain, je reste du côté de la fac pour ne pas revenir simplement et puis je gère la soirée comme je peux* » (étudiant habitant en lointaine périphérie, à Douala).

Des travaux antérieurs sur la mobilité quotidienne et la pauvreté (Diaz Olvera et al., 1999) ont mis en évidence que la disponibilité de revenus individualisés est déterminante dans les pratiques de mobilité car elle facilite l'accès aux modes de transport motorisés, que ce soit pour financer l'achat et l'usage des véhicules particuliers ou pour payer le prix de la course en transports collectifs. Ce résultat découle d'une part d'une individualisation, au moins partielle des revenus, de manière à maintenir une certaine indépendance économique (Houyoux et al., 1986 ; Kinda, 1987 ; Leimdorfer, 1997 ; de Suremain, 1997 ; Yapi-Diahou, 2000) et d'autre part d'une logique de hiérarchisation des besoins de déplacements motorisés au sein des ménages, qui privilégie les individus actuellement (actifs) ou potentiellement (scolaires) productifs vis-à-vis des « inactifs ». Aussi, les ressources du ménage ne jouent que secondairement sur les comportements de mobilité, la seule exception étant le cas des étudiant(e)s, générateurs potentiels de revenus.

Cette gestion assez largement individualisée de l'accès aux transports motorisés se confirme également à Conakry et à Douala, comme le montre a contrario l'impact assez faible de la catégorie de revenu du ménage sur la mobilité des individus pauvres. Ainsi à Douala, si le ménage est non pauvre, par rapport à un ménage pauvre, la mobilité motorisée des hommes et des femmes « individuellement » pauvres ne s'accroît, selon le cas, que de 0,2 à 0,3 déplacement par jour. Cet effet paraît encore plus limité à Conakry (stabilité ou +0,1 déplacement), à l'exception des femmes (+0,4).

Le fait de disposer de revenus personnels non négligeables apparaît bien plus déterminant. Toujours dans le cas de Conakry, par rapport à des situations de pauvreté individuelle, il se traduit chez les hommes par un doublement du nombre de déplacements motorisés (1,9 déplacement contre 0,9 ; chez les femmes, la croissance est un peu plus limitée, de l'ordre de +40 % : 1,0 contre 0,7). Aussi, ne considérons nous dans la suite de cette section, que les revenus individuels comme indicateur de pauvreté.

En termes de nombre total de déplacements, les écarts entre individus pauvres et non pauvres sont faibles, d'où une part relative de la marche, nettement plus élevée chez les premiers que chez les seconds (Tableau 1). Du fait de cet accès très restreint à d'autres modes que la marche, les citadins pauvres limitent encore plus leur espace de vie aux lieux proches du domicile (Tableau 2). Enfin, ce sont les activités destinées à l'entretien du ménage qui motivent le plus de déplacements parmi les pauvres, surtout à Conakry, au détriment des activités professionnelles et de formation (Tableau 3). Cette situation s'explique par des taux d'activité et de scolarisation plus faibles chez les pauvres. Quant aux déplacements pour la vie sociale, les deux villes présentent des profils différents. A Douala, la mobilité pour motif de sociabilité a la même importance chez les pauvres et les non-pauvres, tandis qu'à Conakry, la sociabilité apparaît comme un élément encore plus important dans la mobilité des pauvres, suscitant, en proportion, deux fois plus de déplacements que chez les non-pauvres.

Tableau 1 : Individus pauvres et non-pauvres – Mobilité quotidienne et répartition modale (%)

	Conakry		Douala	
	Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres
Marche à pied	78	60	75	49
Transport collectif	21	38	23	39
Véhicules particuliers	1	2	2	12
Ensemble	100	100	100	100
Nombre de déplacements/personne/jour	3,8	3,9	4,4	5,0

Tableau 2 : Individus pauvres et non-pauvres – Répartition spatiale des déplacements (%)

	Conakry		Douala	
	Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres
A l'intérieur du quartier du domicile	57	42	49	27
Entre le quartier du domicile et un quartier contigu	13	7	14	12
Autre type de liaison	30	51	37	61

Tableau 3 : Individus pauvres et non-pauvres – Répartition des déplacements selon le motif (%)

	Conakry		Douala	
	Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres
Vie professionnelle	30	45	35	48
Vie domestique	40	39	40	27
Vie sociale	30	16	25	25

Ces caractéristiques globales de la mobilité des citadins pauvres doivent être nuancées par leur statut socio-économique qui traduit des contraintes et des besoins particuliers pour la réalisation d'activités en dehors du domicile : le genre, l'âge, l'occupation, la position dans le ménage... Dans les deux villes, deux grands profils de mobilité se dégagent.

Le profil dominant, le cantonnement au quartier, renvoie à des comportements de déplacement organisés dans le quartier de résidence et ses environs immédiats, avec un recours quasi unique à la marche. Les sorties « en ville » sont rares, tout comme l’usage des transports motorisés. On a là le cas des citoyens inactifs, hommes ou femmes, mais aussi des jeunes scolarisé(e)s et d’un grand nombre d’actifs et actives pauvres.

Un second type de pratiques, la ville sous contraintes, concerne certains actifs et actives et des scolaires et étudiant(e)s plutôt âgés dont l’activité se déroule à distance du domicile, « en ville ». La fréquentation de la ville implique alors des parcours longs et le voyageur doit arbitrer entre le caractère onéreux des transports collectifs et le temps et la pénibilité de la marche.

Ces résultats dévoilent les difficultés des citoyens pauvres pour se déplacer à l’échelle de l’espace urbain et pour entretenir des liens sociaux dans les différentes sphères de la vie collective. Les sections suivantes abordent les conditions de transport des populations pauvres pour la réalisation d’activités ayant un rôle déterminant dans les processus d’insertion (l’emploi, l’éducation et la sociabilité). Bien évidemment les problèmes de transport ne constituent qu’un des nombreux obstacles à ces activités et nous essaierons de situer les problèmes de transport dans cet ensemble. De même, afin de mieux relativiser la situation des pauvres, nous présentons le plus souvent en parallèle des informations sur les populations non pauvres.

4. Le travail : « les moyens de transport ne courent pas les rues »²

Dans un contexte où prédominent la pénibilité et les coûts élevés des déplacements quotidiens, l’accès au travail, essentiel, apparaît encore plus problématique pour les populations pauvres. Pour autant l’analyse des liens entre pauvreté et accès à l’emploi doit prendre en compte le fait que par construction la catégorie des ménages pauvres (au sens d’un bas revenu per capita) compte proportionnellement moins d’actifs, y compris lorsque l’on ne considère que les tranches d’âge les plus susceptibles de travailler (Tableau 4) : il paraît illusoire de vouloir sur cette base faire le lien entre situations de chômage ou de difficulté d’accès à l’emploi, pauvreté et problèmes de déplacements au quotidien. Aussi ne considérons-nous dans la suite de cette section que les seuls actifs occupés. Dans cette perspective, et compte tenu de la relative individualisation des budgets affectés aux déplacements au sein des ménages, un niveau individuel d’appréhension de la pauvreté paraît le plus judicieux.

Tableau 4 : Part des revenus professionnels et nombre d’actifs et d’inactifs dans les ménages

	Part des revenus professionnels dans le revenu du ménage (%)	Nombre actifs/ménage	Nombre inactifs/actif	Nb inactifs/actif (15-65 ans)
<i>Conakry</i>				
Ménages pauvres	71	1,9	4,4	1,2
Ménages non pauvres	85	2,2	3,3	0,8
<i>Douala</i>				
Ménages pauvres	78	1,7	2,3	0,9
Ménages non pauvres	87	1,6	1,3	0,6

Les actifs pauvres exercent majoritairement leur activité à proximité du domicile, voire au domicile, cette tendance étant sensiblement plus marquée à Conakry (Tableau 5). Disposer

² Jeune superviseur d’un cybercafé à Douala.

d'un emploi « en ville » est par contre plutôt le fait de leurs homologues plus aisés. Ces écarts renvoient bien sûr d'abord à la nature des emplois occupés, le salariat, plus fréquent chez les non-pauvres, présentant une distribution spatiale plus concentrée que les autres types d'emploi.

Tableau 5 : Lieu de travail, selon les ressources individuelles des actifs à Conakry et Douala (%)

	Conakry		Douala	
	Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres
Domicile	19	14	19	11
Proche du domicile	46	35	32	22
« En ville »	25	47	43	64
Ambulant	10	4	6	3

L'usage des transports en commun pour aller au travail est alors sensiblement moins fréquent parmi les actifs pauvres, d'abord du fait de cette proximité plus grande des lieux d'habitat et d'emploi (Tableau 6). Le recours accru à la marche résulte aussi de l'incapacité à pouvoir assumer le coût du trajet en transport collectif, du fait d'un revenu plus faible et, souvent, plus aléatoire. Ce poids de la contrainte économique explique probablement, pour partie au moins, les écarts entre Douala et Conakry. Il peut être perçu plus aisément si l'on se limite aux seuls actifs allant travailler « en ville ».

Tableau 6 : Mode de transport pour se rendre au travail, selon les ressources individuelles des actifs à Conakry et Douala (%)

	Conakry		Douala	
	Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres
Marche	70	44	53	27
Transports collectifs	27	51	43	59
Modes individuels	3	5	4	14

Lorsqu'ils travaillent loin de leur domicile, les actifs pauvres se rendent sur leur lieu de travail dans de moins bonnes conditions que les actifs plus aisés, la situation des deux villes se rapprochant ici sensiblement (Tableau 7). D'une part, l'usage des transports collectifs, et a fortiori des modes individuels, est moins fréquent chez eux et s'accompagne de durées de déplacement légèrement supérieures. En effet, si tous les passagers subissent aux heures de points les longs temps d'attente des véhicules puis la circulation ralentie par les embouteillages, les pauvres connaissent des rabattements à pied au début et/ou à la fin du trajet plus importants et parcourent des distances un peu plus longues, notamment à Conakry du fait de la configuration très linéaire de la ville. D'autre part, la marche, déjà plus fréquente, est aussi plus longue, le temps moyen augmentant de plus d'un tiers pour les marcheurs pauvres dans les deux villes. Les parcours pédestres durant au moins trois quarts d'heure sont loin d'être exceptionnels, comme en témoigne ce cuisinier doualais de 40 ans « *Quand je quitte à 6 heures, j'arrive là-bas à 7 heures à pied* ». Pour autant, ces longs trajets, pénibles, ne sont pas nécessairement perçus comme pénalisants par les citoyens, si l'on écoute la suite des propos de ce cuisinier : « *Pour aller au travail, non pour ça il n'y a pas de problème pour le déplacement de mon travail, ça dépend de moi, quand je quitte à l'heure, je pars à pied. Non, mais quand je me réveille tard, c'est là que j'ai des problèmes de transport* ».

Tableau 7 : Caractéristiques des déplacements domicile-travail des actifs travaillant « en ville »

		Conakry		Douala	
		Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres
A pied	Part dans l'ensemble des déplacements (%)	26	11	30	13
	Temps moyen (mn)	35	25	33	25
	Part de déplacements d'au moins 45 mn (%)	29	7	18	7
En transports collectifs	Part dans l'ensemble des déplacements (%)	70	83	67	71
	Temps moyen (mn)	46	40	34	32
	Part de déplacements d'au moins 45 mn (%)	51	36	24	24
Modes indiv.	Part dans l'ensemble des déplacements (%)	4	6	3	16

C'est bien la nécessité d'emprunter les transports collectifs qui pose le plus de problèmes aux actifs pauvres par les sommes qu'ils doivent y déboursier. Certains vont alors être amenés à chercher à minimiser leurs dépenses de transport en empruntant des moyens de déplacement moins chers et, en conséquence, moins rapides au retour³, comme le montre le Tableau 8 dans le cas de Douala. Si l'enquête ménages montre que seul un actif pauvre sur dix les met en oeuvre systématiquement, on voit bien à travers les entretiens que les conditions de retour au domicile peuvent fluctuer au quotidien, étant liées à la plus ou moins bonne réussite de l'activité professionnelle dans la journée. D'une part, certains longs parcours sont assurés à l'aller par des modes collectifs plus rapides, le retour en transport collectif ou effectué partiellement à pied étant alors sensiblement plus long que le trajet « moyen » travail-domicile : « *Oui, il y a des moments que je marche à pied pour essayer de raccourcir la distance afin de trouver un prix... soit un taxi à un prix abordable. Donc réduire au maximum la distance, s'il faut par exemple emprunter 3 taxis, je marche une certaine distance pour pouvoir réduire le nombre de taxis, deux par exemple* » (chef de famille de 36 ans qui habite en première périphérie de Douala et vit de petits boulots irréguliers). D'autre part, des trajets qui ressortiraient des longs périple pédestres sont assurés à l'aller en transports collectifs mais au retour à pied : « *Parfois même, au retour même, si je n'ai pas les moyens, je marche à pied pour rentrer* » (vendeuse doualaise de 40 ans, habitant en première périphérie).

Tableau 8 : Durées de déplacement à l'aller et au retour (minutes) pour les actifs pauvres travaillant en ville selon le(s) modes utilisé(s)

	Temps aller	Temps retour	% d'augmentation
Marche à l'aller et au retour	32	34	+ 4
Même type de TC à l'aller et au retour	34	40	+ 15
TC différents à l'aller et au retour	40	52	+ 29
Aller en TC, retour à pied	16	39	+ 144

Or, pouvoir se rendre « en ville » permet généralement d'accéder à des activités plus rémunératrices, même si toutes les professions ne sont probablement pas dans le même cas de figure. En particulier, plusieurs commerçantes interrogées mentionnent l'importance du lieu

³ Dans un contexte toutefois où, à choix modal identique à l'aller et au retour, le retour au domicile des actifs pauvres est en moyenne un peu plus long que l'aller : dans les deux villes, l'écart est minime pour la marche (5 %), et plus notable en transports collectifs, de l'ordre de 15 %.

de vente sur le volume de vente et la rentabilité comme le montrent ces exemples conakrykas. En dépit des difficultés quotidiennes de transport, cette vendeuse vient de deuxième périphérie pour vendre dans un grand marché proche du centre : « *Mon type de commerce ne fonctionne pas bien dans ma zone, ou j'allais accepter de rester dans mon quartier au lieu de déboursier régulièrement cette somme d'argent pour me rendre au centre-ville afin de faire mon commerce. Je viens dans cette zone à cause du fait que la vente de la viande est plus rentable là que dans mon quartier.* ». A contrario, parfois les conditions de transport font que l'on en vient à changer de marché. Ainsi, une vendeuse de riz qui habite en deuxième périphérie à 500 m du marché où elle vend déclare : « *Ici à Gbessia, le commerce du riz ne rapporte pas beaucoup. Il faut attendre une semaine pour vendre un sac. [...] Pratiquement, mon commerce ne dépasse pas 2500 Fg par jour. Auparavant je vendais au marché de Tombo [quartier du centre-ville], 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* ». Mais, si ce choix lui permet vraisemblablement de mieux concilier activités familiales et professionnelles, les volumes vendus et les bénéfices ne sont pas les mêmes....

Les revenus déclarés dans les enquêtes quantitatives confirment ces informations qualitatives sur une base statistique. Certes, l'accès à la ville a un coût lié à l'usage des transports collectifs qui deviennent vite indispensables pour transporter des marchandises, mais il n'ampute que partiellement le surcroît de rémunération. A Conakry, un commerçant indépendant pauvre déclare un revenu « net » moyen, au sens du revenu défalqué des coûts de transport, supérieur d'environ un quart s'il travaille « en ville ». A Douala, l'écart paraît même sensiblement supérieur. Certes, il ne s'agit là que de moyennes et certains actifs, notamment lorsqu'ils n'ont pas à assumer de charges au sein du ménage, peuvent être amenés à dépenser une part extrêmement importante de leur revenu pour les seuls déplacements entre le domicile et le travail et donc ne disposer au final que de faibles ressources. On se gardera bien évidemment de conclure que l'amélioration des conditions de déplacement permettrait automatiquement à tout un chacun d'accéder à un emploi mieux rémunéré au cœur de la ville, ne serait-ce que parce qu'arriver dans de bonnes conditions au marché central, par exemple, ne signifie nullement que l'on peut y disposer d'une place attirée. Mais il convient de noter que les actifs et actives sont conscients de ces différentiels potentiels et n'hésitent pas, au moins pour certains, à mettre en avant les difficultés de transport pour expliquer ces écarts, comme dans le dernier exemple cité.

5. Les études : « Certains parents ont déjà du mal à donner l'argent du goûter, alors le transport... »⁴

La contrainte financière qui pèse sur les déplacements des actifs joue également en défaveur de la scolarisation des enfants. Mais cette contrainte porte ici sur deux niveaux : c'est tout d'abord le choix d'envoyer ou non l'enfant à l'école, ce qui entraîne nécessairement des dépenses (inscription, uniforme, fournitures...), c'est ensuite le surcoût éventuel de la mobilité quotidienne de l'élève en fonction de la plus ou moins grande proximité de l'établissement et des arbitrages entre transports collectifs et marche à pied. Dans l'accès à l'école, la question financière se pose de plus en plus vivement au fur et à mesure que l'éducation publique, insuffisante, est de plus en plus complétée voire supplantée par les établissements privés de diverse nature.

Cette montée de l'école privée depuis quelques années, en réponse aux sollicitations des bailleurs de fonds internationaux, a certes permis un accroissement conséquent de l'offre

⁴ Entretien collectif avec des parents d'élèves doualais.

scolaire, mais sans pour autant permettre la scolarisation de tous les enfants : le taux net de scolarisation en primaire atteint 93 à Douala mais dépasse à peine 80 à Conakry. Certes, dans les deux pays, les institutions privées accueillent de plus en plus d'enfants : 3 sur 5 en primaire à Conakry mais seulement 1 sur 10 au collège et au lycée, environ 1 sur 2 à Douala, un peu moins en primaire, un peu plus dans les niveaux plus élevés, pour 2003. Mais l'efficacité du recours au privé bute forcément sur son coût qui le met hors de portée de nombre de ménages ou, en tout cas, les oblige à sélectionner au sein même de la famille le ou les enfants qui pourront y être inscrits. A Conakry, selon l'Enquête Démographique et de Santé de 1999, le coût de scolarisation en primaire s'élevait en moyenne à 43 000 FG dans le public et 156 000 FG dans le privé, pour un revenu médian de l'ordre de 480 000 FG. Certes, comme dans nombre d'autres villes (Pilon, 2002, pour Ouagadougou par exemple), l'offre privée est extrêmement hétérogène. Toujours à partir des données EDS-1999, on peut distinguer très simplement deux grandes catégories selon le montant mensuel des droits d'inscription : lorsqu'ils sont faibles (moins de 6 000 FG), le coût annuel de scolarisation n'est « plus » que de 71 000 FG, alors qu'il dépasse 250 000 FG lorsqu'ils sont plus élevés. Une telle dichotomie est certes caricaturale, mais elle permet d'observer parmi les enfants inscrits en privé que près de neuf sur dix issus de ménages pauvres fréquentent le premier groupe tandis qu'un peu plus d'un sur deux provenant d'un ménage aisé est inscrit dans un établissement du second groupe. Toutefois, la variabilité des coûts s'accompagne très certainement d'une variabilité équivalente de la qualité du service offert et les établissements publics, très critiqués sur ce point, n'ont probablement rien à envier en la matière aux écoles privées les moins onéreuses.

La pression sur les budgets des ménages, même quelque peu atténuée par la diversification de l'offre privée, se traduit par des déficits de scolarisation plus accentués dans les ménages pauvres. Nous nous limiterons dans ce paragraphe et le suivant à la tranche des 7-14 ans qui regroupe majoritairement dans les deux villes des enfants scolarisés en primaire⁵. Les écarts sont très mineurs à Douala du fait du fort taux de scolarisation dans cette tranche d'âge⁶, par contre le niveau de ressources du ménage pèse sensiblement à Conakry sur les possibilités de scolarisation des enfants (Tableau 9).

Tableau 9 : Part des enfants de 7 à 14 ans non scolarisés, selon les ressources du ménage (%)

	Ménages pauvres	Ménages non pauvres
Conakry	14,7	9,2
Douala	3,0	1,3

Si, dans la durée, une meilleure éducation est supposée fournir des revenus supplémentaires, dans l'instant, l'école entre en concurrence avec d'autres activités possibles de l'enfant ou un autre usage de l'argent qui y est investi. En particulier, les ménages qui se situent juste en dessus des niveaux de subsistance auront tendance, pour ne pas courir le risque de tomber en deçà, à ne pas scolariser des enfants ou à les déscolariser en vue d'éviter les coûts directs et indirects de l'école et de les faire contribuer éventuellement aux activités productives et/ou domestiques du ménage. Dans une hypothèse de concurrence entre capital physique (biens matériels), capital financier (épargne) et capital humain (éducation), en situation difficile, les ménages sans biens matériels ni épargne sont amenés à emprunter sur le capital humain, c'est-à-dire à retirer leurs enfants de l'école pour les faire travailler (Canagarajah et Nielsen 2001). Il est à noter que les effets bruts présentés ici demeurent très significatifs lorsque l'on démêle

⁵ Si à Conakry, les enfants scolarisés en primaire restent majoritaires parmi les élèves de 14 ans, ce n'est toutefois pas le cas à Douala où les collégiens sont plus nombreux que les écoliers dès 13 ans.

⁶ Il s'agit bien de la part des enfants scolarisés, qui plus est en début d'année -les enquêtes ont été réalisées au moment de la rentrée scolaire-, ce qui ne présage en rien de leur éventuel échec ou réussite scolaire.

avec un modèle logit l'influence des différents facteurs susceptibles de jouer sur la scolarisation des enfants : âge, sexe ou position dans le ménage de l'enfant, âge, état matrimonial ou niveau d'instruction du chef de ménage, mais aussi caractéristiques d'offres scolaires telles que la densité d'établissements ou le temps pour se rendre à l'établissement fréquenté (Diaz Olvera et al., 2007).

Différentes études confirment cette influence déterminante du niveau de ressources du ménage sur l'inscription à l'école, mais aussi sur d'autres dimensions de la fréquentation et de la réussite scolaire : retards d'entrée, absentéisme, redoublements, complétude d'une année ou d'un cycle (Glick et Sahn 2000 ; Lloyd et Blanc 1996 ; Shapiro et Tambashe 2001). Par contre, peu d'informations sont disponibles sur les conditions d'accès physique à l'école, pourtant susceptibles de peser, au moins pour partie, sur ces différentes dimensions de la scolarisation. Diaz Olvera et al. (2007) montrent pour Conakry la sensibilité élevée de la scolarisation des 7-14 ans à l'offre d'écoles publiques (mesurée en termes de densité) et privées (mesurée selon le temps mis pour s'y rendre). Mais une fois inscrits, les élèves ne sont pas dans la même situation vis-à-vis de l'accès à l'établissement. En particulier, ceux issus des ménages pauvres subissent des conditions plus difficiles pour s'y rendre quotidiennement.

En primaire, la marche est le mode quasi-unique de tous les enfants pour les déplacements domicile-école dans les deux villes (Tableau 10). Ceux issus des ménages pauvres doivent y consacrer un peu plus de temps. Toutefois l'ordre de grandeur d'un quart d'heure pour se rendre à l'école ne doit pas occulter le fait qu'un enfant sur sept à Douala et un sur huit à Conakry consacre au moins une demi-heure à ce trajet, la situation étant légèrement plus pesante pour les jeunes scolaires pauvres dans les deux villes.

Tableau 10 : Caractéristiques des déplacements pédestres domicile-école primaire

	Conakry		Douala	
	Ménages pauvres	Ménages non pauvres	Ménages pauvres	Ménages non pauvres
Temps moyen (mn)	14	13	17	15
Part d'enfants mettant au moins 30 mn (%)	13	11	14	14

Le passage au secondaire, pour lequel l'offre est sensiblement moins diffuse se traduit logiquement par un rallongement des parcours qui amène certains enfants à recourir aux transports collectifs, voire pour les plus aisés à un mode individuel (Tableau 11). Les écarts engendrés par les ressources du ménage se trouvent ainsi renforcés par trois mécanismes. Premièrement, les enfants de ménages pauvres sont beaucoup plus nombreux à devoir marcher, et ce dans les deux villes. Deuxièmement, le temps qu'ils consacrent à se rendre au collège ou au lycée est plus important, du fait de temps moyens par modes légèrement plus élevés et, surtout, d'une répartition modale très défavorable. Enfin, comme nous l'avions déjà vu avec les actifs doualais, le retour n'est pas identique à l'aller. Un jeune Doualais pauvre sur cinq qui se rend au collège ou au lycée en transport collectif en revient à pied et y consacre pratiquement 2,5 fois plus de temps. Or, cette situation est exceptionnelle chez leurs homologues issus de ménages mieux lotis qui empruntent plutôt une combinaison différente de modes collectifs au retour (pour un temps rallongé d'un tiers).

L'étroitesse des budgets, encore plus marquée dans les ménages pauvres, amène les parents à réaliser des arbitrages difficiles entre maintien en scolarisation ou inscription dans une école éloignée (« *La distance par rapport au domicile ? L'école c'est proche, mais mes enfants ne vont pas là parce qu'on paye !* » Doualais, père de 5 enfants), à accepter une qualité de l'enseignement prodigué plus faible (« *Oui il y a des écoles, oui en nombre suffisant. Il y a des écoles, il est vrai qu'il y a des gens qui se déplacent pour fréquenter en ville mais ça dépend*

de... ça dépend de la qualité de l'éducation que l'on demande, il y a des écoles mais ce qui est sûr c'est que ce n'est pas très bien comme ça... » Doualais de 26 ans) ou à laisser les enfants marcher, faute de mieux et en dépit des risques (« Nous n'avons pas la paix morale tant qu'ils ne sont tous pas rentrés à la maison. L'un de mes enfants vient d'être accidenté par un véhicule à cause de la traversée des routes », mère de 5 enfants résidant en première périphérie de Conakry) ou, parfois, faute d'alternative modale (« Comme mes enfants sont au lycée, ils ont les problèmes parce que leur lycée est loin. Il n'y a pas de transport, s'il y avait le transport, on les prendrait à n'importe quel prix », Doualais, père de 5 enfants).

Tableau 11 : Caractéristiques des déplacements domicile-collège ou lycée

		Conakry		Douala	
		Ménages pauvres	Ménages non pauvres	Ménages pauvres	Ménages non pauvres
A pied	Part dans l'ensemble des déplacements (%)	61	42	76	52
	Temps moyen (mn)	21	19	26	19
	Part de déplacements d'au moins 45 mn (%)	8	5	16	1
En transports collectifs	Part dans l'ensemble des déplacements (%)	38	53	23	22
	Temps moyen (mn)	39	39	29	25
	Part de déplacements d'au moins 45 mn (%)	34	35	17	9
Modes indiv.	Part dans l'ensemble des déplacements (%)	1	11	1	25

Les défaillances de l'offre urbaine, manque d'établissements publics, cherté de l'offre privée mais aussi carences de l'offre de transport collectif, amènent les enfants à devoir se déplacer sur des distances parfois importantes pour pouvoir « fréquenter les bancs ». Au delà de la simple consommation de temps pour le déplacement physique qui peut se défalquer du temps disponible pour les devoirs, ce sont aussi la fatigue et la tension des trajets, pédestres aussi bien qu'en transports collectifs, qui sont susceptibles de peser sur les facultés d'attention et de concentration et, in fine, sur les chances de réussite des jeunes. Ces facteurs touchent la très grande majorité des enfants mais pèsent plus lourdement sur les plus pauvres, contribuant ainsi à la reproduction des situations de pauvreté.

6. La sociabilité : « En Afrique c'est le frottement qui compte beaucoup »⁷

De nombreuses études mettent en évidence le caractère vital du réseau de relations dans un contexte de pauvreté, dans une perspective d'amélioration de sa situation (obtention d'un emploi ou de petits boulots) ou tout simplement, pour « joindre les deux bouts » au quotidien⁸.

⁷ Vendeuse de légumes conakryka. Le frottement désigne les rencontres entre les personnes.

⁸ Certes, ces tendances sont contrariées par la permanence de la « crise », qui pousse à l'individualisation des pratiques (Marie, 1997) du fait de la difficulté de certains individus ou ménages à répondre aux nombreuses sollicitations. Cependant la solidarité, mesurée à l'aune de l'argent qui circule entre les ménages, est toujours présente parmi la population comme en atteste la part des dons dans les budgets familiaux. A Douala, ils représentent en moyenne 10 % du revenu total des ménages pauvres (moins de 5 % de celui des non-pauvres), plus encore à Conakry (respectivement 13 % et 8 %). Nombre de foyers pauvres comptent de façon importante sur cette source de revenu : elle représente plus de 20 % des ressources pour un cinquième de ces ménages à Douala et pour plus d'un quart à Conakry.

Mais inversement, la contrainte monétaire peut représenter un facteur dissuasif de participation aux réseaux associatifs comme aux réseaux familiaux et amicaux.

En effet, dans les réseaux associatifs, les membres doivent apporter le plus souvent des cotisations et participer aux dépenses courantes lors des réunions, ce qui implique de pouvoir dégager de telles sommes dans les budgets individuels. Les enquêtes ménages confirment que les pauvres font moins fréquemment partie d'une association que les non-pauvres. Dans les deux villes, deux citoyens pauvres sur cinq participent à au moins une association, alors que 61 % et 73 % des non-pauvres sont dans cette situation, respectivement à Conakry et à Douala. Cette moindre participation, que l'on observe également dans d'autres contextes africains (par exemple pour le Bénin, LeMay-Boucher, 2007), est encore accentuée chez les citoyens qui ne disposent d'aucune ressource propre (scolaires, hommes et femmes inactifs).

En ce qui concerne les réseaux familiaux et amicaux, les normes sociales du don et contre-don sont, de même, plus difficiles à assumer lorsque les ressources monétaires manquent, même si la visite permettra de grappiller une petite somme : « *Je me déplace souvent pour aller rencontrer certaines personnes. Ces personnes sont soit des amis, soit des parents. Ces visites me permettent d'avoir un peu d'argent de poche. Bien souvent, quand je rends visite à certains amis, ils prennent de leur poche pour me donner le retour* » (inactif célibataire de 27 ans, Conakry). Une partie non négligeable des populations pauvres apparaît alors relativement isolée face à un événement imprévu ou une situation difficile, sans pouvoir mobiliser d'aide en dehors du ménage : 39 % des pauvres à Conakry et 31 % à Douala déclarent n'avoir personne sur qui compter en cas de besoin.

Pour entretenir les réseaux de relations, pour les renforcer ou pour simplement les solliciter, il est indispensable, le plus souvent, de rencontrer les personnes, comme en atteste cette citation d'un chauffeur conakryka de 36 ans habitant en deuxième périphérie : « *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. Donc quelques dimanches, je me rends chez les membres de ma famille qui sont à Kaloum [en centre-ville]* ». Ou celle encore plus explicite d'un Doualais du même âge : « *J'ai un seul ami à qui je fais confiance et qui me fait aussi confiance, oui c'est chez lui que je peux emprunter quelque chose [...] à qui je rends visite au moins une fois par semaine dans tous les cas. Justement quand il ne me voit pas, lui aussi il vient me chercher. On entretient de bonnes relations et dans le cas où je tombe par exemple malade, euh, j'ai un problème d'argent, c'est lui qui me vient en aide c'est pour ça que je garde la relation* ».

Corrélativement, l'insertion dans les réseaux sociaux peut se voir entravée par les dépenses de déplacement, d'autant plus qu'on fait appel à des réseaux différents pour des besoins différents (Werner, 1997 ; Guichaoua, 2007) : « *... j'ai des amis à Bonapriso [en centre-ville] par exemple que je ne peux voir, du fait du coût élevé du transport pour m'y rendre* » (caissière de 27 habitant la deuxième périphérie de Douala). Mais les carences du système de transport peuvent aussi entraîner des conséquences négatives indirectes, comme dans les déclarations de cette vendeuse de viande de 34 ans habitant et travaillant dans le centre ancien de Conakry : « *Je suis membre d'un groupement. Nous faisons un roulement, seulement de mon côté je suis sur le point de quitter le groupe, puisque je ne le fréquente presque plus. Mon travail ne me permet pas de prendre part aux rencontres, par manque de temps* » et « *[On se réunit] tous les jeudi, 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 4 000 FG... Toutefois, je participe à aucune tontine, puisque lorsqu'on cherche juste à se nourrir, comment pourrait-on faire la tontine en ce moment ?* ».

La mobilité est ainsi une composante indirecte mais essentielle de la sociabilité, comme cela déjà pu être observé dans d'autres villes africaines. Mais la relation inverse est tout aussi vraie, les visites, la participation aux cérémonies et aux réunions d'associations et les activités de loisir motivent en semaine 25 % et 30 % des déplacements des pauvres à Douala et Conakry, respectivement, et même près de 40 % le samedi, dans les deux villes. La structure des déplacements de sociabilité des pauvres montre l'importance des visites, suivie des loisirs et en dernier la participation aux cérémonies et aux réunions (Tableau 12).

Tableau 12 : Répartition des déplacements de sociabilité des pauvres selon le motif et la localisation (%)

	Conakry			Douala		
	Proximité	En ville	Total	Proximité	En ville	Total
Visites	67	33	66	59	41	71
Cérémonies, réunions	48	52	12	58	42	9
Loisirs	87	13	22	83	17	20
Ensemble	69	31	100	64	36	100

A l'image des comportements globaux de mobilité quotidienne, une part importante de la sociabilité se déroule à proximité du domicile et l'on s'y rend alors à pied. A Douala, 64 % des déplacements de sociabilité des pauvres ont lieu dans le quartier de résidence ou un quartier limitrophe et 68 % se font à pied. A Conakry, ces caractéristiques sont encore un peu plus marquées : 68 % des déplacements sont de proximité et 73 % sont pédestres. Toutefois, la cherté du logement, les densités élevées de certaines zones urbaines, les opérations de déguerpissement sont des facteurs de dispersion dans l'ensemble de l'espace urbain des réseaux de sociabilité, qu'ils s'appuient sur des liens familiaux, les origines ethniques ou géographiques, les liens scolaires ou professionnels. Cette nécessité de pouvoir franchir les frontières du quartier est attestée par exemple par le fait que pour les enquêtés qui comptent au moins sur un soutien, celui ou ceux-ci habite(nt) majoritairement en dehors du quartier de résidence (76 % à Douala et 54 % à Conakry). Le poids de la proximité varie alors selon le type d'activité et la ville. A Conakry, loisirs et visites sont principalement de proximité tandis que les cérémonies et réunions ont lieu plutôt dans des localisations distantes. A Douala, toutes les activités sont majoritairement de proximité, mais celle-ci est encore plus manifeste pour les loisirs, comme c'est le cas également à Conakry.

Le mode utilisé pour se rendre sur le lieu de rencontre dépend plus de la localisation que du type d'activité (Tableau 13). La marche est le mode quasi unique de la sociabilité de proximité. Par contre, dès lors qu'il s'agit d'aller « en ville », les transports collectifs deviennent majoritaires. Il faut néanmoins remarquer qu'environ un quart de ces déplacements distants sont effectués à pied, et ce dans les deux villes. Il s'agit alors de longs trajets : si leur durée moyenne est de l'ordre d'une demi-heure (34 minutes à Conakry et 28 minutes à Douala), une proportion encore élevée de ces déplacements dure une heure ou plus : 11 % à Douala et 17 % à Conakry. Les déplacements en transport collectif nécessitent également un temps important, même pour les déplacements de proximité. A Conakry, la durée moyenne sur des liaisons de proximité est de 33 minutes et de 41 minutes pour les déplacements « en ville » dont, pour ces derniers, 20 % qui durent une heure ou plus. A Douala, comme on l'a déjà vu avec le travail ou l'école, les durées sont sensiblement inférieures : 18 minutes pour les liaisons de proximité et 27 minutes pour les liaisons « en ville », dont seulement 6 % durant au moins une heure.

Tableau 13 : Répartition des déplacements de sociabilité des pauvres selon la localisation de l'activité et le mode de transport (%)

	Conakry			Douala		
	Proximité	En ville	Total	Proximité	En ville	Total
Marche à pied	95	23	73	92	27	68
Transport collectif	5	75	26	8	72	31
Véhicules particuliers	0	2	1	0	1	1
Ensemble	100	100	100	100	100	100

Dans des situations où les ressources monétaires propres font défaut pour couvrir les besoins minimaux et où la sociabilité représente un filet de sécurité pour les populations, les individus mettent en œuvre différentes stratégies pour se déplacer et continuer à entretenir et mobiliser le réseau relationnel :

- Le recours systématique à la marche à pied : « *Les visites je les rends surtout à mon oncle et à mes amis où je vais régulièrement à pied parce que je n'ai pas de moyens pour payer le déplacement* » (Un ancien étudiant de 27 ans habitant la périphérie lointaine à Douala, actuellement répétiteur).
- L'organisation des activités et des déplacements pour minimiser les dépenses en transport collectif : « *Mais comme je suis en ville, je profite dans la semaine. Par exemple comme j'ai ma sœur où j'habitais avant au carrefour 'Trois Morts', le soir après le boulot des fois je fais un saut là-bas* » (non-salarié doualais de 43 ans habitant en première périphérie et qui travaille au centre).
- On compte avec le fait que la personne visitée apportera une aide financière qui permettra de payer les frais de transport : « *Les personnes qui me fréquentent sont surtout mes parents. Il y en a des catégories à qui je donne le frais de transport comme les jeunes et d'autres telles que les vieilles personnes, à qui je donne un peu de riz quant à moi, je ne vais jamais, si ce n'est que les cas sociaux* (commerçante conakryka de 40 ans).
- La pratique d'une sociabilité de proximité et le renoncement à certaines visites et participations à des réseaux sociaux : « *Oui j'ai seulement un grand frère qui habite à Logbaba [périphérie lointaine] bon, ça manque de moyens je ne peux pas me déplacer pour aller jusqu'à Logbaba* » (gardien de nuit de 25 ans habitant à la limite du centre de Douala).

Bien sûr, le regard porté ici sur la participation des citadins pauvres dans des réseaux sociaux n'est que partiel : les visites reçues au domicile (et l'on sait que leur importance est très liée au statut social, donc à l'âge) ne nous sont pas connues, des enjeux de sociabilité se greffent sur la pratique de certaines activités (les prières chez les hommes, la sortie au marché chez les ménagères, le travail pour les actifs et les actives...). Toutefois, les données quantitatives mettent en évidence l'importance de la sociabilité dans la mobilité des pauvres et leurs discours montrent bien les enjeux et les difficultés de l'entretien d'un réseau social diversifié. Il y a là un investissement pour l'avenir, ou plus sûrement un filet de protection minimal en cas de coup dur. Mais l'insertion dans ce système de solidarité nécessite des contacts réguliers, prend du temps et ne peut se faire sans mise de fonds propre. Le rôle limitant joué par le transport (son coût, monétaire d'abord mais aussi en termes de temps), n'est pas négligeable dans les opportunités d'appartenance aux différents types de réseaux pouvant être

dispersés dans l'aire urbaine et dans la fréquence des déplacements de sociabilité, en dépit de transferts monétaires existant au cours de nombre de visites.

7. Conclusion

Tous les problèmes de pauvreté ne sont pas réductibles aux obstacles physiques d'accès aux activités, aux lieux ou aux personnes, ce qui permet de comprendre que, dans les enquêtes sur la perception des difficultés de la vie quotidienne, le transport est rarement classé parmi les plus préoccupantes, les citoyens mettant en premier lieu l'accent sur les carences propres des divers services urbains. Ainsi, en ce qui concerne la scolarisation, le coût du transport ne vient que s'ajouter aux autres difficultés de financement, frais d'inscription, livres, goûters, uniformes... De même, pouvoir vendre au marché central est non seulement affaire de déplacements quotidiens du domicile jusqu'au lieu de vente, mais également de mise de fonds initiale, de connaissance des meilleurs emplacements ou de connivence avec les autorités en réglementant l'accès... Si la capacité à se déplacer dans des conditions acceptables (de coût, de temps, de régularité...) s'avère ainsi dans tous les cas nécessaire, elle est rarement suffisante pour pouvoir profiter des opportunités offertes à l'échelle de la ville.

Pourtant, les analyses présentées ici montrent que les difficultés quotidiennes rencontrées par les citoyens pour « accéder à la ville » sont multiples, et singulièrement renforcées lorsque les contraintes financières sont fortes. Une analyse similaire de l'éloignement aux marchés ou aux établissements sanitaires et des déplacements pour s'approvisionner en produits alimentaires comme pour se soigner mettrait à nouveau en exergue les dépenses élevées et la forte pénibilité des parcours (SITRASS 2004a, b). Mais l'approche retenue ici, basée sur un découpage par activité, ne doit pas faire oublier que les emplois du temps quotidiens des citoyens sont un assemblage de différentes activités, dont celles évoquées. Comme cela a été montré par de nombreux travaux sur la pauvreté, qui est considérée comme le produit d'un cumul de handicaps de nature très différente (voir par exemple Cling et al., 2002), ces difficultés fréquemment se cumulent, pour la même personne et pour le même ménage. Ce sont bien souvent les mêmes qui hésiteront à scolariser certains de leurs enfants ou qui les scolariseront au plus près même s'ils savent que la qualité de la formation s'en ressentira, qui peineront à accéder aux emplois rémunérateurs, qui ne peuvent accéder qu'aux équipements de base de faible qualité de service présents au quartier ou qui espaceront leurs visites aux personnes qui pourraient leur être utiles.

En la matière, l'éloignement au centre, qui traduit les difficultés de logement d'une grande partie de la population dans un contexte d'expansion urbaine qui reste soutenue, joue comme un facteur doublement aggravant. Tout d'abord, dans l'instant parce que les populations concernées voient leur situation encore détériorée par le moins grand nombre d'équipements de proximité. Mais aussi dans la durée en favorisant la ségrégation sociale et spatiale, la « ville » demeurant très largement hors de portée d'une forte part de la population.

Dans les villes du Nord, les constats sur les liens entre l'accès au transport, d'une part, et la pauvreté et les processus d'exclusion, d'autre part, débouchent dans certains pays sur des mesures sociales mises en place par des organismes publics et/ou le milieu associatif afin de lever les obstacles à la mobilité des plus défavorisés (Orfeuill, dir, 2004), telles que des régimes tarifaires spéciaux dans les réseaux de transport ou des aides spécifiques pour le transport dans le cadre de la recherche d'emploi (financement des déplacements, prêt d'un véhicule, système de voiture partagée...). Dans les pays d'Afrique subsaharienne, dans l'état actuel des institutions urbaines, dont celles du secteur des transports, la mise en place de mesures équivalentes n'est bien évidemment pas envisageable. Cependant, il est indispensable d'améliorer les conditions de déplacements à l'échelle de la ville des populations pauvres, majoritaires dans la population urbaine. Cette amélioration devrait passer par le développement et

l'entretien des cheminements piétonniers et des infrastructures routières, et par la réorganisation des transports urbains permettant une offre de transport collectif plus large, à des tarifs plus accessibles à la population. Les difficultés de transport renforcent la pauvreté en réduisant l'accès aux services urbains et en limitant la formation du capital humain ; simultanément, la pauvreté accroît les difficultés de transport en cantonnant les citoyens à des modes de vie de proximité et à l'usage de modes de transport faiblement efficaces. L'amélioration des conditions de déplacement des citoyens pauvres paraît susceptible de jouer un rôle stratégique pour briser le cercle vicieux qui lie transport et pauvreté.

Bibliographie

- Canagarajah S., Nielsen H. S. (2001), Child labor in Africa: a comparative study. *Annals of the AAPSS*, n° 575, pp. 71-91.
- Cling J.-P., Razafindrakoto M., Roubaud F. (2002), *Les nouvelles stratégies internationales de lutte contre la pauvreté*. Paris, Dial-Economica, 406 p.
- 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* », Marseille, ORSTOM-CEDERS, 24-26 mars.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (1998), *Villes africaines au quotidien*. Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 1998, 170 p.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (1999), Mobilité quotidienne des citoyens à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou. *Revue Tiers-Monde*, XL, pp. 829-848.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2005), Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes de l'Afrique de l'Ouest. Le cas de Dakar. In : M.-A. Buisson, D. Mignot (éds.), *Concentration économique et ségrégation spatiale*. Bruxelles, De Boeck (Coll. IWEPS), pp. 245-261. En ligne : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00087917/fr/>.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (2007), Pauvreté et accès à l'éducation dans un contexte de privatisation des services : Conakry et Douala. Communication aux *XXIII^{èmes} Journées du Développement de l'Association Tiers-Monde « L'Etat malgré tout ? Acteurs publics et développement »*, Mons, FUCAM, 14-16 mai,.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. (à paraître), Mobilité quotidienne en temps de crise. *BelGéo*.
- Gannon C., Liu Z. (1997), *Poverty and Transport*. TWU Discussion Paper 30, Washington DC, World Bank, 57 p.
- Glick P., Sahn D. E. (1997), Gender and Education Impacts on Employment and Earnings in West Africa: Evidence from Guinea. *Economic Development and Cultural Change*, Vol. 45, n° 4, pp. 793-823.
- Guichaoua Y. (2007), Solidarité professionnelle et partage des risques parmi les travailleurs informels. Une étude de cas à Abidjan. *Autrepart*, n° 43, pp. 191-205
- Hine J., Mitchell F. (2001), *The role of transport in social exclusion in urban Scotland*. Final Report to Scottish Executive, Edinburgh, Napier University, Transport Research Institute.
- Houyoux J., Niwembo K., Onya O. (1986), *Budgets des ménages. Kinshasa 1986*. BEAU, ICHEC, pag. mult.
- Kinda F. (1987), *Ménages populaires à Ouagadougou*, Thèse de doctorat en sociologie, Université de Nantes, 631 p.

- LeMay-Boucher P. (2007), *Insurance for the Poor: The Case of Informal Insurance Groups in Benin*. Centre for Economic Reform and Transformation, Discussion Paper No 2007/07 27 p. En ligne : <http://d.repec.org/n?u=RePEc:hwe:certdp:0707&r=afr>.
- 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.
- Leimdorfer F. (1997), Individus entre famille et entreprise : patrons et patronnes de restaurants populaires à Abidjan. In A. Marie (éd.), *L'Afrique des individus*. Paris, Karthala (Coll. Hommes et Sociétés), pp. 113-169.
- Lloyd C. B., Blanc A. K. (1996), Children's Schooling in sub-Saharan Africa: The Role of Fathers, Mothers, and Others. *Population and Development Review*, Vol. 22, n° 2, p. 265-298.
- Lucas K. (2002), Transport and Social Exclusion: The UK Perspective. *Cities on the Move Transport Seminar*, 5-6 décembre, Paris, 24 p. En ligne : <http://www.ville-en-mouvement.com/telechargement/transportuk.pdf>.
- Mignot D., Rosales Montano S., Harzo Ch., Cholez C., Clerget M.-P., et al. (2001), *Mobilité et Grande Pauvreté*. Lyon, LET-Agence d'Urbanisme de Lyon-Observatoire Social de Lyon, 223 p.
- Orfeuil J.-P. (dir.) (2004), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*. La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube, 181 p.
- Paulo C. (2006), *Inégalités de mobilités : disparité des revenus, hétérogénéité des effets*. Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Mention Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2. En ligne : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00110553>.
- Pilon M. (2002), Disparités intra-urbaines en matière de scolarisation : le cas de Ouagadougou. Communication au Colloque « *La recherche face aux défis de l'éducation au Burkina Faso* », INSS/CNRST-IRD-AREB, Ouagadougou, 19-22 novembre, 16 p.
- Shapiro D., Tambashe B. O. (2001), Gender, poverty, family structure, and investments in children's education in Kinshasa, Congo. *Economics of Education Review*, Vol. 20, p. 359-375.
- SITRASS (2004a), *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala*. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Rapport SSATP No 09/04/DLA, Washington., Banque Mondiale, 152 p. En ligne : <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Douala.pdf>.
- SITRASS (2004b), *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*. Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, Rapport SSATP No 09/04/CKR, Washington, Banque Mondiale, 146 p. En ligne : <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/PapersNotes/Conakry.pdf>.
- Shlomo A., Shepard S. C., Vivco D. L., (2005), *The Dynamics of Global Urban Expansion*. Washington DC, World Bank, Transport and Urban Development Department, 102 p.
- Social Exclusion Unit (2003), *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. Londres, 145 p. En ligne : <http://www.cabinetoffice.gov.uk/>.
- UNFPA (2007), *State of World Population. Unleashing the Potential of Urban Growth*. New York, UNFPA, 100 p.
- Werner J.-F. (1997), Itinéraires individuels à la marge: études de cas sénégalais. In : A. Marie, (éd.), *L'Afrique des individus*. Paris, Karthala, pp. 367-403.
- World Bank Indicators (2006), en ligne : http://devdata.worldbank.org/wdi2006/contents/Table3_10.htm, consulté le 4 octobre 2007.
- Yapi-Diahou A. (2000), *Baraques et pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise*. Paris, L'Harmattan, 456 p.