



HAL
open science

Mobilité quotidienne et pauvreté. Méthodologie et résultats. Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Mobilité quotidienne et pauvreté. Méthodologie et résultats. Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar. 2002. halshs-00088105

HAL Id: halshs-00088105

<https://shs.hal.science/halshs-00088105v1>

Submitted on 19 Sep 2007

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

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

Artur

ASSOCIATION RECHERCHE TRANSPORTS ET URBANISME

*ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ, LE TRANSPORT
ET
LES SERVICES URBAINS À DAKAR*

MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET PAUVRETÉ

MÉTHODOLOGIE ET RÉSULTATS

**RAPPORT FINAL POUR LE
CONSEIL EXÉCUTIF DES TRANSPORTS URBAINS DE DAKAR**

Lourdes DIAZ OLVERA
avec la collaboration de
Didier PLAT et Pascal POCHE

OCTOBRE 2002

ASSOCIATION LOI 1901
INSTITUT DES SCIENCES DE L'HOMME
14, AVENUE BERTHELOT
69363 LYON CEDEX 07
TÉL. 04 72 72 64 03
FAX 04 72 72 64 48
SIRET 779 912 153 00029

**Avenant n° 1 au Marché portant sur l'assistance à la réalisation d'une enquête ménage sur la
mobilité, les transports et les services urbains**

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
I. Les données	5
1. Les ressources du ménage.....	6
2. Les déplacements	7
3. Conclusion	8
II. Les dépenses des ménages.....	13
III. Caractéristiques des ménages pauvres	15
1. Les caractéristiques socio-démographiques	15
2. Les chefs de ménage	16
3. L'habitat.....	18
4. L'équipement en véhicules.....	19
5. Conclusion	19
IV. Caractéristiques des individus pauvres de 14 ans et plus.....	21
1. L'âge	22
2. La position dans le ménage et le statut matrimonial	22
3. Le lieu de naissance	23
4. Le niveau d'études	23
5. Le statut d'occupation.....	23
6. Conclusion	25
V. La mobilité quotidienne des citadins pauvres	27
1. Niveaux de mobilité et budget-temps de transport.....	27
2. La répartition modale.....	29
3. Les motifs de déplacement.....	30
4. Les lieux fréquentés	31
5. Les dépenses en transport public	32
6. Conclusion	33
VI. Les marcheurs exclusifs pauvres.....	35
1. Les niveaux de mobilité	37
2. Le budget-temps de transport.....	38
3. La durée de déplacement	42
4. Les motifs de déplacement.....	44
5. Les espaces fréquentés	44
6. Les groupes de marcheurs.....	45
6.1. Les étudiants.....	45
6.2. Les hommes non salariés.....	46
6.3. Les hommes salariés.....	46
6.4. Les hommes inactifs	46
6.5. Les étudiantes	47
6.6. Les femmes actives, épouses ou chefs de ménage.....	47
6.7. Les autres femmes actives	48
6.8. Les ménagères, épouses ou chefs de ménage	48
6.9. Les autres ménagères.....	48
7. Conclusion	49

VII. Les usagers pauvres des transports publics.....	51
1. Les niveaux de mobilité	53
2. Le budget-temps de transport.....	55
3. La durée de déplacement	58
4. La répartition modale.....	60
5. Les motifs de déplacement.....	62
6. Les espaces fréquentés	63
7. Les dépenses en transport public	63
8. Les groupes d’usagers des transports publics	65
8.1. Les étudiants	65
8.2. Les hommes non salariés	65
8.3. Les hommes salariés.....	66
8.4. Les hommes inactifs	66
8.5. Les étudiantes	67
8.6. Les femmes actives, épouses ou chefs de ménage.....	67
8.7. Les autres femmes actives	67
8.8. Les ménagères, épouses ou chefs de ménage	68
8.9. Les autres ménagères.....	68
9. Conclusion	69
Conclusion	71
1. Les principaux résultats	71
2. Les limites de l’étude	72
3. Quelques thèmes à approfondir.....	73
Bibliographie.....	75
Annexe A L’enquête-ménage sur la mobilité et les services urbains dans la région de Dakar (EMTSU)	77
Annexe B Les caractéristiques socio-économiques des marcheurs exclusifs pauvres	81
Annexe C Les caractéristiques socio-économiques des usagers pauvres des transports publics.....	83

INTRODUCTION

La croissance démographique et la prédominance de l'habitat horizontal en Afrique de l'Ouest ont favorisé une forte extension spatiale des villes africaines qui rend de plus en plus difficiles les conditions de déplacement des citoyens, particulièrement des pauvres. Ceux-ci se trouvent souvent refoulés dans des zones éloignées du centre, peu ou mal desservies en services urbains de base, avec des infrastructures routières généralement déficientes et des services de transport collectif limités en quantité et qualité. Pour ces citoyens pauvres ne disposant pratiquement pas de véhicules de transport individuels et à la faible solvabilité financière, le risque est alors que la pauvreté se convertisse presque automatiquement en exclusion des emplois et des services urbains.

Les analyses que nous avons entreprises sur les villes de Bamako, Niamey et Ouagadougou à partir d'enquêtes ménages réalisées dans les années 90 confirment globalement cette situation¹. Elles mettent en évidence des écarts sensibles de mobilité entre pauvres et « non-pauvres », mais surtout des différences dans les conditions de réalisation de ces déplacements. La pratique quotidienne de la marche à pied est plus répandue chez les plus pauvres et leur mobilité est restreinte aux déplacements de proximité, avec cependant des pratiques de marche sur de longues distances. La majorité des actifs n'échappe pas à cette mobilité de proximité. Deux situations permettent cependant de compenser partiellement le manque de moyens économiques vis-à-vis des besoins de transport : le fait de résider dans des quartiers centraux, mieux équipés qu'en périphérie, et le fait de disposer d'un véhicule individuel, notamment d'un deux-roues motorisé ou d'un vélo. Par ailleurs, l'accès aux véhicules du ménage est inégalitaire au sein de l'unité résidentielle, la priorité étant donnée aux actifs, scolaires et étudiants.

Les premières analyses de l'« Enquête sur la Mobilité, le Transport et les Services Urbains » (EMTSU), réalisée en 2000², révèlent les caractéristiques globales des déplacements des Dakarais :

- 3,2 déplacements par personne et par jour ouvrable, en moyenne³,
- une forte utilisation de la marche, avec près des trois quarts des déplacements en jour ouvrable faits exclusivement à pied,
- une mobilité de proximité, avec près de sept déplacements sur dix ayant une durée maximale de 15 minutes et se réalisant essentiellement à pied,
- un faible taux d'équipement en voitures particulières, avec seulement 12 voitures pour 100 ménages, soit 16,6 voitures pour 1000 habitants,

¹ Voir par exemple, Diaz Olvera et al., 1999, 2000 et 2001b.

² Syscom International (2001).

³ Les déplacements interurbains y sont inclus, soit 0,7 % des flux des déplacements.

- de faibles dépenses de transport, ce poste représentant, en moyenne, 8,3 % des dépenses des ménages.

Elles mettent en évidence également le manque de ressources financières de la population dakaroise :

- les 20 % des ménages les plus pauvres possèdent 5 % du revenu total de l'agglomération et les 60 % des ménages les plus pauvres à peine 30 %,
- la dépense moyenne est de moins de 900 FCFA par jour et par tête.

L'EMTSU montre donc que le Dakarois moyen a de faibles ressources, qu'il en consacre peu pour payer son transport quotidien et qu'il effectue la majorité de ses activités dans l'environnement proche du domicile, en se déplaçant quasi-exclusivement à pied.

L'objectif de cette étude est alors d'analyser plus en détail les caractéristiques des populations pauvres et leur mobilité quotidienne, en privilégiant une approche modale :

- Comment se déplacent les populations pauvres ?
- Qui sont les pauvres qui effectuent tous leurs déplacements à pied au cours d'une journée moyenne ? Quelles sont les caractéristiques de leurs déplacements, en termes de durée, de motifs de déplacement, de lieux fréquentés ?
- Qui sont les pauvres utilisant les transports collectifs ? Quelles sont les caractéristiques de leurs déplacements, en termes de durée, de motifs de déplacement, de lieux fréquentés ?

Le premier chapitre, **Les données**, est consacré aux principaux problèmes méthodologiques rencontrés dans l'utilisation des données de l'EMTSU mises à notre disposition. Il s'agit d'un thème trop souvent évacué lors de l'élaboration des rapports d'étude ou de recherche mais auquel nous sommes souvent confrontés lors du traitement des données d'enquêtes. Or, la fiabilité et la cohérence des résultats dépendent en grande partie de la matière première disponible. Notre objectif principal dans ce chapitre est alors double. D'une part, apporter un gage de confiance à nos résultats, et d'autre part, garder en mémoire, pour de futurs projets d'enquêtes ménages sur la mobilité, les principaux problèmes rencontrés et les solutions apportées.

Lors du deuxième chapitre, **Les dépenses des ménages**, nous identifions les populations pauvres, en termes monétaires, en comparant le seuil fréquemment retenu par les organismes internationaux (un dollar par personne par jour) et la dépense par tête issue de l'EMTSU.

Une fois les ménages pauvres identifiés, **Les caractéristiques des ménages pauvres** et **Les caractéristiques des individus**, de 14 ans et plus, vivant dans ces ménages sont présentées dans les troisième et quatrième chapitres, respectivement. Cette vue d'ensemble de la population pauvre est complétée par des éléments généraux sur **La mobilité quotidienne**, dans le cinquième chapitre.

Les sixième et septième chapitres sont consacrés à l'analyse des pratiques de déplacement des Dakarois pauvres selon leur utilisation des modes lors d'une journée moyenne : **Les marcheurs exclusifs** (qui se déplacent uniquement à pied lors de la journée enquêtée) et **Les usagers des transports publics** (qui ont recours aux transports publics pour se déplacer et éventuellement se déplacent également à pied). Comme dans le cinquième chapitre, la mobilité est abordée ici en termes de nombre de déplacements journaliers, de durée moyenne

de déplacement, de budget-temps de transport, de motifs de déplacements, d'espaces fréquentés par rapport au lieu de résidence, et de répartition modale (à l'exception bien évidemment des marcheurs exclusifs). De plus, des différences parmi les marcheurs ou les usagers des transports publics sont mises en évidence en analysant les pratiques de déplacements de neuf catégories spécifiques de population, selon une partition en fonction du sexe, de l'activité professionnelle, de la position dans le ménage.

Enfin, dans la **Conclusion** nous présentons un bilan des résultats obtenus et nous proposons quelques pistes pour approfondir l'analyse des liens entre Mobilité et Pauvreté.

I. LES DONNÉES

L'objectif de cette étude est d'analyser les caractéristiques des populations pauvres et leur mobilité quotidienne, à partir des données de l'Enquête sur la Mobilité, le Transport et les Services Urbains (EMTSU), réalisée à Dakar début 2000 (Annexe A). Dans la proposition d'étude, il est signalé que « Sauf indication contraire de la part du CETUD, nous utiliserons les fichiers des données contenus dans le CDROM de l'EMTSU, diffusé par le CETUD, en considérant qu'ils sont complets et utilisables dans l'état (apurement standard réalisé, coefficients de redressement semaine/week-end). Une qualité insuffisante des données de départ serait susceptible de mettre en cause la faisabilité de l'étude (au moins partiellement) ou entraîner des retards dans la programmation des travaux ».

Le Rapport Méthodologique élaboré fin janvier 2002 fait un premier bilan méthodologique sur l'utilisation de ces données, en faisant part de plusieurs lacunes dans la cohérence des données et de la non-disponibilité du fichier « Individu » complet (lequel nous a été fourni en mars). Ce rapport conclut que « L'examen des différents fichiers (survol pour certains, plus détaillé pour d'autres) montre que *les fichiers ne sont pas utilisables dans l'état et qu'il est indispensable d'envisager une étape préalable d'apurement et de mise en cohérence des fichiers*, surtout en ce qui concerne le fichier "déplacements" ».

La non-disponibilité du fichier « Individu » a entraîné un premier retard dans la réalisation de l'étude, accentué, comme nous le verrons ci-dessous, par l'importance des différentes étapes de mise en conformité des données. En effet, nous n'avons pu entreprendre ni l'apurement du fichier « Déplacements » ni le calcul des revenus du ménage dès le mois de janvier, contrairement à ce qui était prévu dans le calendrier de réalisation de cette étude. Pour de nombreuses opérations de vérification et de calcul, il était en effet indispensable de consulter les informations contenues dans le fichier « Individu », pour lequel nous disposions de seulement 5 025 individus sur un total de 8 658.

Dans toute étude quantitative, l'analyse et l'interprétation des résultats sont très liées à la qualité des données utilisées. L'objectif de ce premier chapitre est de rappeler l'importance de disposer de données fiables et cohérentes et de décrire brièvement les « coulisses » qui nous permettent de produire les résultats de cette étude.

Notre travail de « nettoyage » des données s'est concentré surtout sur les déplacements des individus. Toutefois, pour mener à bien cette tâche, il a fallu également entreprendre un apurement, au moins partiel, des fichiers concernant les dépenses du ménage, les caractéristiques des membres du ménage (Encadré I.1), les caractéristiques des individus enquêtés, la disponibilité des véhicules du ménage. Nous sommes conscients que dans certains fichiers subsistent encore divers problèmes, plus ou moins importants. Mais nous n'avons plus le temps de continuer à réaliser ce travail d'apurement, en amont de celui que nous étions censés faire, sans compter qu'il s'avère très difficile de faire un apurement consciencieux et pertinent sans pouvoir disposer des questionnaires d'enquête (certaines erreurs proviennent de l'enquête, d'autres du codage ou de la saisie). Aussi, nous considérons que si les incohérences qui demeurent ne modifient probablement pas les grandes tendances

observées, il serait souhaitable de continuer le travail d'apurement car, dans un contexte de rareté d'informations sur le transport, cette enquête est une source inestimable.

Encadré I.1 : Exemples de problèmes de cohérence sur les caractéristiques des membres du ménage

Les individus classés comme conjoints masculins. Il y a 63 cas à vérifier. Après correction, nous avons conservé 30 cas de conjoints masculins, avec chef de ménage féminin. La correction des erreurs a porté sur la variable Sexe ou sur la Position dans le ménage. Lors de ce travail, nous avons été amenés à identifier également des erreurs de codage concernant d'autres individus du ménage, sur la position dans le ménage (des enfants du ménage codés comme « conjoint » ou « père-mère ») et sur le statut matrimonial (de très jeunes enfants signalés comme « mariés »).

Les ménages avec chef de ménage femme et avec présence d'épouses, 7 cas, avec des erreurs pour le sexe du chef de ménage, la position dans le ménage.

Les épouses du ménage. Le code « conjoint » doit se référer uniquement au conjoint du chef de ménage, selon la définition des codes lors de l'enquête. Or, quelques sondages dans le fichier montrent que ce code n'a pas été correctement utilisé et qu'il a été appliqué aussi aux conjoints de membres du ménage autres que le chef, telles que des belles-filles ou belles-sœurs. Des corrections ponctuelles ont été apportées mais il resterait à entreprendre une vérification complète du fichier.

Cas de l'individu 72-3.* Il y a plusieurs incohérences (le sexe, l'âge et peut-être le statut matrimonial) et le doute existe sur une erreur initiale d'assignation de cet individu à ce ménage. Dans le fichier des caractéristiques des membres du ménage, cet individu est un homme de 96 ans, marié, conjoint du chef de ménage homme de 43 ans ! Cependant, dans le fichier Individu, le numéro correspond à un individu actif, « manœuvre » ; selon sa mobilité, il s'est déplacé pour la sociabilité uniquement. Plusieurs données ont été modifiées de manière relativement arbitraire, en faisant l'hypothèse qu'il y a erreur dans l'âge et le sexe : année de naissance=64 (au lieu de 4), Sexe=femme. Cet exemple montre les limites de l'apurement en l'absence des questionnaires d'enquête.

* Les ménages étaient identifiés initialement par une hiérarchie de trois codes correspondant au district de recensement, au quartier dans ce district et au numéro de ménage dans ce quartier. Les ménages ont été re-numérotés par nos soins avec un numéro unique afin de faciliter le travail d'identification des ménages et des individus. L'individu 72-3 est l'individu n° 3 du ménage n° 72.

1. LES RESSOURCES DU MÉNAGE

Selon la proposition initiale, « l'étude s'attachera donc dans un premier temps à identifier les populations pauvres, ménages comme individus, à travers la sélection de quelques paramètres : le revenu (du ménage ou individuel), la dépense, les caractéristiques du logement, la catégorie socioprofessionnelle (du chef de ménage ou de l'individu). »

Dans ce cadre nous avons initialement envisagé, d'une part, le calcul des dépenses du ménage et, d'autre part, des revenus du ménage en additionnant aux revenus du ménage (loyers, transferts...) les revenus professionnels de ses membres (salaires et pensions). Or, il y a 2 826 individus de 14 ans et plus (dont 16 recensés comme « visiteurs ») qui n'ont pas été enquêtés, dont 459 chefs de ménage. Ces individus non enquêtés appartiennent à 1 366 ménages (1 358 ménages en ne retenant pas les « visiteurs »).

Le montant global des revenus professionnels, y compris les pensions, au niveau du ménage risque donc d'être sous-évalué pour 20 % des 2301 ménages enquêtés en considérant les chefs de ménage manquants, et pour 59 % des ménages en considérant la totalité des individus non

enquêtés. De plus, il y a 649 individus enquêtés actifs dont le revenu est égal à 0 ou a été mis à « blanc » dans le fichier⁴. Au vu de cette incertitude, il s'avérait inutile d'entreprendre le calcul des revenus comme mesure du budget du ménage et c'est la dépense qui a été conservée comme indicateur unique.

En effet, seuls 22 ménages, regroupant 40 individus enquêtés, ne disposent pas d'informations sur les dépenses. Parmi ces individus, il y en a 5, de ménages différents, qui ont fourni des informations sur leur revenu professionnel ou le revenu du ménage, montants qui ont été alors considérés comme équivalents de la dépense du ménage (qui est donc a priori sous-estimée). Il reste donc 17 ménages (0,7 % de l'échantillon d'enquête) sans aucune information sur leur budget.

2. LES DÉPLACEMENTS

Le Rapport Méthodologique fait état des premiers problèmes détectés dans le fichier contenant 28 090 déplacements. Nous les reprenons ci-dessous, en en signalant d'autres et en fournissant des exemples des erreurs les plus fréquentes et des règles adoptées pour les corriger. Il est à remarquer que seul un nombre relativement restreint de déplacements a cumulé plusieurs types d'erreurs, ce qui n'a pas permis de faire des « économies d'échelle » importantes lors de l'apurement. Par ailleurs, une bonne connaissance de la géographie de la ville aurait permis de mieux évaluer la cohérence entre la durée de déplacement, le couple origine-destination et le mode de transport.

- Le lieu de départ du déplacement. Sauf pour le premier déplacement, le lieu de départ doit être égal au lieu d'arrivée du déplacement précédent. Plusieurs types de vérifications ont été réalisées (Encadré I.2).
- Les heures de départ et d'arrivée dans l'enchaînement des déplacements. Sauf pour le premier déplacement, l'heure de départ doit être supérieure à l'heure d'arrivée du déplacement précédent. Ceci ne se vérifie pas pour 844 déplacements, où le déplacement i a des horaires plus tardifs que le déplacement $i+1$ (Encadré I.3).
- La durée du déplacement. La variable correspondante existe dans le fichier d'origine. Nous l'avons recalculée (différence entre l'heure d'arrivée et l'heure de départ) et pour 681 déplacements nous constatons un écart entre la variable d'origine et la variable calculée (Encadré I.4).
- Les motifs de déplacement. Le dernier déplacement de la journée a, généralement, comme motif de déplacement « retour au domicile ». Dans le fichier il y a 214 déplacements dont le motif est différent. Ceci n'est pas nécessairement une erreur, bien évidemment, mais un apurement exhaustif impliquerait de vérifier cela par un retour aux questionnaires.
- Les chaînes de déplacements avec plusieurs motifs successifs « retour au domicile ». Ce problème concerne 299 déplacements ; un petit nombre a été corrigé lors d'autres phases de l'apurement. Le cas le plus fréquent est une suite de deux retours mais certains enquêtés peuvent en avoir trois (Encadré I.5).
- Les déplacements professionnels de certains enquêtés devant se déplacer beaucoup pour leur travail (chauffeurs, livreurs), généralement en transport motorisé, ont été recueillis, alors que la consigne lors de l'enquête avait été de ne pas les recenser. Ils ont été

⁴ Ceci est probablement dû à l'incapacité de l'enquêté à évaluer son revenu (notamment pour les activités du secteur informel) ou à son refus de le déclarer à l'enquêteur.

supprimés du fichier de travail car s'il s'agit effectivement de la mobilité quotidienne, les caractéristiques de ces déplacements sont particulières. Par contre, dans une analyse des flux de véhicules, il faudrait en tenir compte.

3. CONCLUSION

Nous avons voulu débiter ce rapport d'étude avec un chapitre méthodologique afin de mettre en exergue les principaux problèmes rencontrés concernant la qualité des informations disponibles pour les analyses. Nous avons en effet consacré plusieurs semaines à effectuer des croisements de données afin de corriger des erreurs, surtout en ce qui concerne les informations sur les déplacements. Ces quelques exemples sur les opérations d'apurement peuvent sembler plus ou moins intéressants, mais sans ce travail ingrat les résultats des analyses sur la mobilité ne seraient sûrement pas les mêmes...

Cette expérience rappelle que, quel que soit le recueil de données, il est impératif de contrôler rigoureusement chacune des étapes de sa réalisation. Ce souci permet d'importantes économies d'échelle lors des phases suivantes, notamment apurement et analyse des données, et, surtout, améliore considérablement le degré de fiabilité aux résultats. Les financements pour le recueil de données, en général et dans le secteur des transports en particulier, étant de plus en plus rares, il est indispensable de les employer le plus rationnellement possible en privilégiant la recherche de la meilleure qualité des données.

Encadré I.2 : Exemples d'erreurs et de corrections sur les lieux de départ et d'arrivée des déplacements

Correspondance entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée du déplacement précédent. Il y a 242 déplacements (hors déplacements n°1) où les deux lieux ne correspondent pas. L'erreur apparaît très souvent pour le dernier déplacement. 62 déplacements n'ont pas pu être corrigés : sans liste de codes de lieux complète, sans carte de toute l'agglomération, sans une connaissance fine de la région, il est difficile de pouvoir trancher... Il s'agit de problèmes de saisie, mais très probablement aussi de problèmes de codage.

Correspondance entre le code du lieu d'arrivée et le code du quartier du domicile pour le motif retour au domicile. On compte 587 déplacements pour lesquels il n'y a pas de correspondance. Pour plusieurs ménages, voire des séries de ménages, le code du quartier ne correspond pas au code du domicile pour la mobilité (retour au domicile) : 196, 201-2/4, 408, 425... Par exemple, dans la série des ménages 770, 772, 773,775=>781, 783, 784, tous les déplacements des individus ont comme lieu du domicile le code 1028 alors que le lieu de résidence est 1105. Pour tous ces cas, on considère que le code du quartier est juste et on modifie alors les codes pour la mobilité. (Cette situation fait que finalement les corrections ont porté sur beaucoup plus de déplacements que les 587 recensés...). Dans certains cas, la source de l'erreur (codage, saisie...) n'a pas pu être détectée. Par exemple, pour l'individu 273-3, le lieu du domicile est codé 1062, tandis que le code réel est 1108, pourtant bien indiqué pour les autres membres du ménage. Le ménage 1300 a comme code de quartier 1034 mais par les autres indicateurs (Dept 1, Comm 1, Strate 6, DR 19) il « appartient » au groupe portant le code 1031. Dans l'incertitude, on a laissé ce code de quartier.

Correspondance entre le lieu de départ et le lieu du quartier de résidence pour le premier déplacement, à l'exception des déplacements dont le motif est retour au domicile. On compte 77 déplacements pour lesquels il y a un problème de correspondance. Ils ont été tous corrigés en indiquant comme code du lieu de départ le code du quartier du domicile indiqué dans les données d'identification du ménage.

Encadré I.3 : Exemples d'erreurs et de corrections sur l'enchaînement temporel des déplacements

Les déplacements réalisés après minuit. Le recueil des déplacements portant de 5h du matin (soit la veille du jour d'enquête) à 5h du matin du lendemain (soit le jour d'enquête), un certain nombre de ces incohérences n'en sont pas car il s'agit de déplacements réalisés effectivement après-minuit : par exemple, arrivée de l'avant-dernier déplacement à 23h10 et départ du suivant à 1h30 du matin. N'ayant pas prévu un moyen automatique de vérifier ce type de cas, il a fallu le faire manuellement.

Incohérence des horaires. Dans certains cas la correction a porté sur les horaires, lesquels ont été inversés entre les deux déplacements en question ; dans d'autres cas les horaires ont été modifiés en les « adaptant », notamment lorsqu'ils impliquaient des activités à destination de durée nulle. Nous avons alors laissé une durée fictive d'une minute pour réaliser une activité extérieure au domicile (par exemple, quelqu'un qui sort de chez lui pour faire un achat dans le quartier et rentre tout de suite) et une durée de 5 minutes pour une activité au domicile (par exemple, quelqu'un qui rentre chez lui et qui ressort « immédiatement »).

Les doublons. Certaines des erreurs correspondent à des « doublons », c'est-à-dire des déplacements identiques, avec même motif, mêmes horaires, même origine et même destination. Dus probablement aux erreurs de saisie, les doublons ont été supprimés.

Les travailleurs de nuit. Pour les personnes travaillant la nuit (veilleurs, concierges, quelques ouvriers...), le recueil chronologique des déplacements n'a pas été souvent respecté. En effet, normalement ces personnes rentrent chez elles le matin (premier déplacement) et partent le soir travailler (dernier déplacement). Or, fréquemment le retour au domicile a été indiqué à la fin du recueil, comme pour un actif avec des horaires de travail diurnes. Lors de l'apurement, ce déplacement de retour au domicile a alors été basculé comme premier déplacement de la journée et l'ordre des déplacements suivants décalé (le dernier déplacement de la journée étant pour aller travailler, généralement en début de soirée).

Encadré I.4 : Exemples d'erreurs et de corrections sur la durée des déplacements

Nous n'avons pas pu détecter pourquoi tant de déplacements (681) présentent un écart entre la durée selon la variable d'origine et la durée calculée par la différence entre l'heure d'arrivée et l'heure de départ. La donnée d'origine a-t-elle été calculée automatiquement (fort peu probable étant donné le nombre de déplacements avec problème) ? A-t-elle été calculée (faussement) par l'enquêteur ?

La notation des durées. Certains erreurs proviennent du fait que la durée a été indiquée en heures au lieu de minutes ou que la convention de notation des heures après midi n'a pas été respectée (notation de « 2h » au lieu de « 14h »).

Des erreurs de saisie. Nous supposons des erreurs de saisie, suite peut-être à des chiffres dans le questionnaire pas très nets : confusion entre 2/3 et 5, 1 et 7... De même, il y a des erreurs de frappe, ajout ou au contraire oubli d'un 0.

Des erreurs dans les horaires. Dans certains cas, il y a probablement à l'origine un problème dans les horaires initiaux (erreur de l'enquêteur ou de la saisie ?) : avance ou retard d'une demi-heure ou d'une heure à l'arrivée. Dans d'autres, curieusement, la durée est codée « 24 » et juste après, le motif est lui aussi « 24 » (code du retour au domicile).

Des aller-retours trop différents. Dans certains aller-retours, avec le même mode de transport, les durées des deux déplacements sont trop différentes. Parfois, l'erreur a pu être détectée et on a alors modifié les horaires en conséquence. Dans d'autres cas, on a laissé en l'état, même si l'écart était très élevé faute d'avoir identifié la source d'erreur. Exemple de l'individu 1481-3 : homme de 24 ans, aller-retour à pied, entre Yembeul (2097) et Guédiawaye (2021), 25 minutes à l'aller, 65 minutes au retour. Là encore, un retour au questionnaire permettrait d'éliminer l'hypothèse d'une erreur de saisie.

Des horaires apparemment justes. Dans des cas où la source de l'erreur n'a pas pu être détectée, nous avons considéré que les horaires du déplacement étaient justes et retenu la valeur de la durée du déplacement recalculée.

Encadré I.5 : Exemples d'erreurs et de corrections sur les chaînes de motifs « retour au domicile »

La définition du motif « retour ». Dans beaucoup de cas la source du problème a probablement été l'incompréhension de l'enquêteur sur le contenu du motif « retour », qui se réfère exclusivement au retour *au domicile*, selon les consignes de l'enquête. Or, le code « retour » a été utilisé aussi pour indiquer un retour à l'endroit où on était précédemment : quelqu'un qui est au travail, va faire une course, retourne au travail, et enfin rentre chez lui. L'avant-dernier déplacement a alors été codé de façon erronée comme « retour » au lieu de « travail ». Dans certains cas, les codes des origines-destinations ne donnent pas de certitude sur le motif du déplacement devant remplacer le « retour ». Pour ces déplacements nous avons alors remplacé le motif « retour » par le motif « autre ».

La répétition des retours. Dans les cas où il y a trois déplacements de suite avec le motif retour (i+1, i+2, i+3), il s'agit parfois manifestement, en prenant en compte le déplacement « i », de deux allers-retours, i et i+2 étant les allers, i+1 et i+3 les retours.

Les déplacements manquants. Pour quelques cas, nous soupçonnons qu'il manque des déplacements (pas de retour final au domicile, des sorties du domicile manquantes...) et nous avons alors « forcé » les enchaînements. Voir par exemple, les trois déplacements de l'individu 2297-2 : selon les codes d'origine-destination, initialement il y a un aller et retour pour « achat » et ensuite un retour pour lequel le déplacement aller est vraisemblablement manquant. Nous avons constitué une sortie à trois déplacements et corrigé les codes des lieux, ce qui risque toutefois de susciter d'autres problèmes lors de l'apurement portant sur la cohérence entre durée et origine-destination du déplacement. L'autre solution aurait été d'ajouter un faux déplacement pour l'aller, en *inventant* des horaires... Mais il convient, lorsque les questionnaires ne sont pas accessibles, d'essayer de rester le plus près des données telles qu'elles apparaissent dans les fichiers informatiques.

II. LES DÉPENSES DES MÉNAGES

L'EMTSU a porté sur 2 301 ménages enquêtés représentatifs des 287 632 ménages de la région dakaroise. Dans les évaluations des ressources des ménages et dans la suite des analyses, ne sont pas pris en compte 17 ménages (1 038 après redressement) pour lesquels le montant des ressources n'est pas disponible (Cf. Chapitre 1). Cette étude porte donc sur une population après redressement de 286 594 ménages.

Les ménages dépensent en moyenne 40 000 Fcfa mensuels par personne, le montant de la dépense moyenne individuelle étant plus élevé pour les ménages de petite taille et diminuant sensiblement pour les ménages de plus grande taille⁵, plus nombreux dans l'échantillon (Tableau II.1). Ainsi, les individus des ménages de plus de 10 personnes dépensent en moyenne le cinquième de ceux des ménages de 1 ou 2 personnes. A taille donnée, les dépenses moyennes restent constantes selon le sexe du chef de ménage, à l'exception des ménages les plus petits, les ménages masculins dépensant environ 30 % de plus que les ménages féminins.

Tableau II.1 : Dépense moyenne mensuelle par tête et poids des ménages selon leur taille

Taille (personnes)	Dépense mensuelle (Fcfa)			Poids des ménages (%)		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
1-2	107 532	81 888	101 312	12	12	12
3-4	46 237	49 746	47 306	17	24	19
5-7	33 547	33 932	33 646	26	30	27
8-10	27 483	22 025	26 316	20	18	20
>=11	20 910	20 483	20 840	24	15	22
Total						
<i>Fcfa</i>	40 199	39 518	40 039	-	-	-
<i>%</i>	-	-	-	100	100	100
<i>Nombre</i>	-	-	-	219 219	67 375	286 594

Bien évidemment, de fortes différences apparaissent lorsque les ménages sont ordonnés par quintiles de dépense par capita, des sauts plus importants apparaissant d'une part entre les deux premiers et d'autre part entre les deux derniers (Tableau II.2). La dépense moyenne par tête pour les 20 % des ménages les plus riches est alors 11,7 fois celle des 20 % des ménages les plus pauvres. Du fait de la méthode de classement, dans chaque quintile, la dépense moyenne reste très similaire, que le chef de ménage soit un homme ou une femme.

⁵ Cet effet est bien évidemment lié aux caractéristiques de l'échelle d'équivalence per capita retenue ici : absence de prise en compte d'économies d'échelle et affectation du même poids aux enfants et aux adultes. Une autre échelle affaiblirait cette relation, voire l'inverserait.

Tableau II.2 : Dépense moyenne mensuelle par tête et répartition des ménages selon le quintile de dépense (Fcfa)

Quintile	Dépense par tête (Fcfa)			Q _{n+1} /Q _n	Répartition des ménages (%)			Nombre total de ménages
	Chef homme	Chef femme	Ensemble		Chef homme	Chef femme	Ensemble	
1 ^{er}	9 122	10 247	9 320	--	82	18	100	57 297
2 ^e	17 293	17 332	17 304	+1,9	72	28	100	57 216
3 ^e	25 964	25 796	25 923	+1,5	75	25	100	57 109
4 ^e	38 772	38 298	38 654	+1,5	75	25	100	57 414
5 ^e	109 152	109 959	109 328	+2,8	78	22	100	57 558
Total				--				
<i>Fcfa</i>	40 199	39 518	40 039		-	-	-	-
<i>%</i>	-	-	-		76	24	100	-
<i>Nombre</i>	-	-	-		219 219	67 375	-	286 594

Les organismes internationaux prennent fréquemment comme seuil de pauvreté monétaire le montant d'un dollar par jour et par habitant. Un tel seuil serait donc d'environ 700-800 Fcfa au moment de l'enquête, soit entre 21 000 et 24 000 Fcfa mensuels par tête. La limite entre le deuxième et le troisième quintile étant de 21 200 Fcfa, nous considérerons par la suite que les individus pauvres sont ceux qui appartiennent aux deux premiers quintiles (soit 40 % des ménages).

Le montant de la dépense moyenne par tête des ménages non pauvres est plus de 4 fois supérieur à celui des ménages pauvres (Tableau II.3). Enfin, les dépenses par tête dans les ménages pauvres dirigés par une femme (soit un quart des ménages pauvres) sont légèrement plus élevées que dans ceux dirigés par un homme, du fait d'une taille plus faible, comme va maintenant le confirmer une description des caractéristiques des différents ménages.

Tableau II.3 : Dépense mensuelle moyenne des ménages

	Ménages pauvres			Ménages non pauvres		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
Nombre ménages	88 134	26 379	114 513	131 086	40 995	172 081
% ménages	77	23	100	76	24	100
Dépense par tête	12 916	14 622	13 309	58 754	55 873	58 068
Dépense totale	126 031	129 524	126 836	278 623	236 513	268 591

III. CARACTÉRISTIQUES DES MÉNAGES PAUVRES

Selon la définition retenue, le nombre de ménages pauvres dakarois est de 114 513 (correspondant à 919 ménages enquêtés). Dans cette partie, nous en faisons une description sommaire à l'aide de divers indicateurs. Afin de mieux saisir leurs spécificités, nous proposons toutefois systématiquement le même type d'information pour les 172 081 ménages non pauvres correspondant aux quintiles de dépenses par tête 3, 4 et 5 (1 365 ménages enquêtés), sans toutefois nous étendre dans les commentaires correspondants.

1. LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Les ménages de plus de 7 personnes représentent plus de 60 % des ménages pauvres (Tableau III.1), cette proportion augmentant légèrement pour les ménages sous la responsabilité d'un homme (près des deux tiers de ces ménages) et diminuant corrélativement pour ceux sous la responsabilité d'une femme. Les ménages pauvres sont donc des ménages de grande taille, en moyenne 10 personnes (Tableau III.2). Ils comptent près de 4 personnes supplémentaires par rapport aux ménages non pauvres.

Tableau III.1 : Répartition des ménages selon leur taille (%)

Taille (nbre personnes)	Ménage pauvre			Ménage non pauvre		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
1-2	2	1	2	19	19	19
3-4	11	15	11	22	31	24
5-7	24	30	25	28	30	29
8-10	24	29	25	17	11	16
>=11	40	25	36	14	9	13
Total*	100	100	100	100	100	100

*Dans certains tableaux de ce rapport, la somme des pourcentages est légèrement inférieure ou supérieure à 100 du fait de valeurs arrondies à l'unité.

Les ménages pauvres comptent autant de femmes que d'hommes. Plus du tiers des membres sont des enfants et jeunes de moins de 14 ans. Près de la moitié des individus sont des enfants du chef mais l'accueil de membres de la famille élargie est non négligeable, trois personnes en moyenne. Ces divers ratios varient avec le sexe du chef de ménage. Les ménages féminins sont plus petits et comptent en moyenne une personne de moins que les ménages masculins. L'absence de conjoint et un moindre nombre d'enfants du chef sont partiellement compensés par une présence nettement plus importante de la famille élargie.

Tableau III.2 : Composition socio-démographique des ménages

	Ménage pauvre			Ménage non pauvre		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
Taille	10,0	8,9	9,7	6,2	5,2	5,9
Nbre de pers < 14 ans	3,8	3,1	3,6	2,1	1,3	1,9
Nbre de pers >= 14 ans	6,1	5,8	6,1	4,1	3,9	4,0
Nbre d'hommes	5,1	3,9	4,8	3,2	2	2,9
<14 ans	2,1	1,6	2,0	1,1	0,7	1,0
>=14 ans	3,0	2,3	2,9	2,1	1,3	1,9
Nbre de femmes	4,9	5,0	4,9	3	3,2	3,0
<14 ans	1,8	1,5	1,7	1	0,6	0,9
>=14 ans	3,1	3,5	3,2	2	2,6	2,1
Nbre de conjoints	1,2	0,03	0,9	0,9	0,07	0,7
Nbre d'enfants du chef	4,9	3,5	4,6	2,8	2,3	2,6
Nbre d'autres parents	2,7	4,3	3,1	1,4	1,8	1,5
Nbre de non parents	0,1	0,1	0,1	0,03	0,03	0,03
Nbre de domestiques	0,01	0,00	0,01	0,06	0,06	0,06

2. LES CHEFS DE MÉNAGE

L'âge moyen des chefs de ménage pauvres est légèrement supérieur à 50 ans, qu'ils soient hommes ou femmes (Tableau III.3). Plus de 90 % des chefs ont plus de 34 ans et environ 4 sur 10 ont dépassé 55 ans. Les chefs des ménages non-pauvres sont par contre légèrement plus jeunes.

Les chefs masculins sont dans leur quasi-totalité mariés tandis qu'un tiers des femmes chefs sont seules du fait de la perte, sociale ou physique, du conjoint. Le manque d'instruction scolaire prédomine, plus encore pour les femmes que pour les hommes. Près de deux sur cinq sont inactifs, ce taux montant encore chez les chefs féminins pour qui l'inactivité professionnelle domine (une sur deux). Enfin, les chefs pauvres, contrairement aux non-pauvres, sont plutôt d'origine rurale, les hommes plus fréquemment que les femmes toutefois.

Dans les ménages pauvres, la majorité des chefs masculins actifs a une activité professionnelle permanente et un peu plus de la moitié sont indépendants (Tableau III.4). Responsabilité du fonctionnement du ménage et formation scolaire faible ou nulle contribuent à ce que les femmes soient proportionnellement moins nombreuses à avoir une activité permanente et, surtout, à ce que les femmes actives soient majoritairement des travailleuses indépendantes. Au sein des ménages non-pauvres, la proportion de chefs exerçant une activité permanente est plus élevée, aussi bien chez les hommes que chez les femmes. De même, le poids du salariat s'y trouve renforcée, ce trait étant plus marqué chez les femmes.

Tableau III.3 : Caractéristiques des chefs de ménage

	Ménages pauvres			Ménages non pauvres		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
<u>Age moyen</u>	53	52	53	46	50	47
<u>Statut matrimonial (%)</u>						
Célibataire	4	3	3	11	13	11
Marié(e)	94	34	80	87	30	73
Divorcé(e)/séparé(e)/ veuf(ve)	2	63	16	2	57	15
Total	100	100	100	100	100	100
<u>Niveau scolaire (%)</u>						
Aucun	60	88	67	36	57	41
Primaire	19	11	17	16	18	16
Secondaire	12	1	9	25	20	23
Supérieur	3	0	2	16	5	13
Non disponible	7	0	5	8	1	6
Total	100	100	100	100	100	100
<u>Activité du chef (%)*</u>						
Oui	67	48	62	80	49	71
Non	33	52	38	21	51	29
Total	100	100	100	100	100	100
<u>Type de lieu de naissance</u>						
Urbain	40	51	42	60	66	61
Rural	59	48	56	38	32	37
Non disponible	2	1	2	2	2	2
Total	100	100	100	100	100	100

* Ces valeurs portent uniquement sur les chefs de ménage enquêtés, soit environ 80 % de l'échantillon d'enquête.

Tableau III.4 : Caractéristiques de l'activité professionnelle des chefs de ménage (%)*

Nature ↓ Fonction ⇒	Chef homme				Chef femme			
	Indépend.	Salarié	Autre	Ensemble	Indépend.	Salariée	Autre	Ensemble
<u>Ménages pauvres</u>								
Permanente	45	36	3	83	68	4	1	73
Autre	9	5	2	17	16	9	3	27
Total	54	41	5	100	84	13	4	100
<u>Ménages non pauvres</u>								
Permanente	44	44	3	91	55	22	6	84
Autre	4	4	1	9	12	2	3	16
Total	48	48	4	100	67	24	9	100

* Ces valeurs portent uniquement sur les chefs de ménage actifs ayant été enquêtés et ayant fourni tous les renseignements.

3. L'HABITAT

Près de la moitié des ménages, pauvres aussi bien que non-pauvres, se localisent dans les quartiers coloniaux (Tableau III.5). Un examen de leur distribution selon une stratification fine de l'espace urbain confirme que la croissance de la ville a eu lieu notamment par le développement des quartiers coloniaux et le comblement des espaces autour des anciens villages, ces derniers étant occupés plus souvent par des ménages pauvres que non-pauvres. Environ trois quarts des ménages pauvres sont installés dans des zones qualifiées d'extensions des quartiers originaux, soit 20 % de plus que les ménages non pauvres.

Tableau III.5 : Localisation du logement des ménages (%)

	Ménages pauvres			Ménages non pauvres		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
Quartier résidentiel	8	7	8	28	21	26
Village traditionnel	38	37	38	20	24	21
<i>Extensions</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>30</i>	<i>13</i>	<i>17</i>	<i>14</i>
Quartier colonial	45	48	46	45	48	45
<i>Extensions</i>	<i>41</i>	<i>43</i>	<i>42</i>	<i>38</i>	<i>41</i>	<i>39</i>
Quartier irrégulier	4	5	4	4	5	4
<i>Extensions</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Quartier à act. économique	1	1	1	2	3	2
Zone rurale	3	2	3	1	1	1
Total	100	100	100	100	100	100

Les deux tiers des ménages pauvres habitent dans des constructions en semi-dur, la moitié dispose de l'eau et de l'électricité dans le logement ou la concession. Mais 1 ménage sur 15 réside dans un logement précaire et un sur quatre n'a ni eau ni électricité (Tableau III.6). La qualité du logement diffère peu selon que le chef est homme ou femme, les ménages féminins étant par contre mieux équipés en eau et électricité que les ménages sous la responsabilité masculine.

Tableau III.6 : Caractéristiques du logement des ménages

	Ménages pauvres			Ménages non pauvres		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
<u>Type de construction (%)</u>						
Dur	27	28	27	53	57	54
Semi-dur	66	64	66	44	40	43
Précaire	7	8	7	3	3	3
Total	100	100	100	100	100	100
<u>Disponibilité d'eau et électricité (%)</u>						
Les deux	48	57	50	77	75	76
Un seul service	28	21	26	16	14	16
Aucun	24	22	24	7	11	8
Total	100	100	100	100	100	100

4. L'ÉQUIPEMENT EN VÉHICULES

Si globalement les ménages dakarois sont très peu équipés en véhicules de transport, l'équipement des ménages pauvres est, lui, pratiquement nul (Tableau III.7) : 1 ménage pauvre sur 16 possède un véhicule de transport, quel qu'il soit, et seul 1 sur 50 possède une voiture ou un deux-roues moteur ! Ces valeurs sont à comparer avec le niveau d'équipement des ménages non pauvres : près de 1 sur 3 possède un véhicule, 1 sur 4 une voiture ou un deux-roues moteur. Les ménages pauvres à chef masculin sont plus favorisés que ceux à chef féminin, sauf en ce qui concerne l'équipement en véhicules individuels motorisés pour lequel le taux est identique.

Tableau III.7 : Équipement en véhicules des ménages (nombre de véhicules pour 100 ménages)

Nombre moyen	Ménages pauvres			Ménages non pauvres		
	Chef homme	Chef femme	Ensemble	Chef homme	Chef femme	Ensemble
Véhicules non motorisés	2	1	2	3	1	2
Véhicules individuels motorisés*	2	2	2	28	8	23
Véhicules commerciaux motorisés**	2	0	2	5	3	4
Nombre total de véhicules	7	3	6	35	12	30

* Voiture et deux-roues moteur

** Véhicules pour le transport de personnes, camions...

5. CONCLUSION

Ce bref aperçu des caractéristiques des ménages pauvres confirme une fois encore quelques éléments : des ménages de grande taille, avec un faible capital scolaire et un taux d'inactivité relativement important des chefs de ménage, des conditions de logement plutôt précaires, un habitat souvent plus excentré, pratiquement pas d'équipement en voiture ou deux-roues moteur motorisé. Si la dépense moyenne par tête au sein des ménages sous la responsabilité d'une femme est légèrement supérieure à celle des ménages dont le chef est un homme, d'autres indicateurs signalent des situations plus défavorables pour ces ménages à chef féminin, notamment le niveau scolaire et le taux d'activité professionnel. Toutefois, on remarque un meilleur accès à l'électricité et l'eau chez les ménages féminins. Serait-ce parce qu'elles faisaient partie d'un ménage équipé avant de se retrouver seules en charge de famille ? Ou bien, parce que les femmes apprécient plus que les hommes la « valeur » de ces ressources dans la vie quotidienne, d'autant plus qu'elles doivent souvent combiner activités professionnelles et activité domestiques ?

IV. CARACTÉRISTIQUES DES INDIVIDUS PAUVRES DE 14 ANS ET PLUS

Avant d'analyser la mobilité quotidienne des individus, il est nécessaire de nous intéresser auparavant à leurs principales caractéristiques socio-économiques. Le nombre total de Dakarais de 14 ans et plus est d'un peu plus d'un million (correspondant à 8 627 individus enquêtés)⁶. Les femmes sont plus nombreuses que les hommes (56 % contre 44 %) mais le déséquilibre démographique⁷ est encore accentué par des refus d'enquête et des absences prolongées plus fréquentes parmi les hommes.

Nous considérerons dorénavant comme pauvres les individus vivant dans des ménages pauvres, c'est-à-dire ceux dont les niveaux de dépenses se situent dans les deux premiers quintiles de dépense per capita⁸. La population pauvre représente la moitié des citoyens de 14 ans et plus, tant pour les hommes que pour les femmes (Tableau IV.1). Par ailleurs, la prédominance de la population féminine observée globalement se retrouve aussi bien chez les Dakarais pauvres que chez les non pauvres (Tableau IV.2).

Tableau IV.1 : Répartition des individus selon le quintile de dépense du ménage

Quintile	Homme	Femme (nombre)	Ensemble	Homme	Femme (%)	Ensemble
1	111 864	135 960	247 824	24	23	23
2	114 849	158 738	273 588	25	26	26
3	88 017	124 408	212 425	19	21	20
4	84 030	109 017	193 047	18	18	18
5	68 768	75 173	143 941	15	12	13
Total	467 528	603 297	1 070 825	100	100	100

Tableau IV.2 : Répartition des individus selon le sexe

	Pauvres		Non-pauvres	
	Nombre	%	Nombre	%
Homme	226713	43	240815	44
Femme	294699	57	308598	56
Total	521412	100	549413	100

⁶ Nous rappelons que nous ne prenons pas en compte 17 ménages pour lesquels les montants des dépenses et des revenus sont inconnus ; ces ménages accueillent 31 personnes enquêtées de 14 ans et plus.

⁷ Selon l'Enquête sur les Dépenses des Ménages de la Capitale, réalisée en 1996 dans les départements de Dakar et de Pikine, la population urbaine est composée de 52 % de femmes et de 48 % d'hommes.

⁸ Dans des travaux sur d'autres capitales africaines nous avons pu combiner les niveaux de richesse du chef de ménage et des autres individus du ménage. Cela a permis de mettre en évidence que plus encore que le revenu du ménage d'appartenance, les ressources propres de l'individu représentent un facteur déterminant pour disposer d'un véhicule individuel ou pour payer le ticket de transport. Nous ne pouvons pas effectuer ici la même distribution car, comme indiqué précédemment dans la partie méthodologique, le niveau de richesse des individus n'est pas disponible pour nombre d'enquêtés, les revenus professionnels n'ayant pas été recueillis.

1. L'ÂGE

Le Tableau IV.3 confirme la jeunesse des citadins : plus de la moitié des pauvres ont moins de 35 ans. L'âge moyen des hommes et des femmes est très proche, respectivement 34 ans et 33 ans. A l'opposé, seul un individu sur huit a plus de 55 ans, mais cette population plus âgée est proportionnellement plus nombreuse chez les hommes que chez les femmes.

Tableau IV.3 : Répartition des individus selon la classe d'âge

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
Jeune (14-18)	19	17	18	15	15	15
Jeune adulte (19-34)	43	44	44	43	47	45
Adulte âgé (35-55)	24	27	26	32	30	31
Agé (>55)	15	11	12	9	8	9
Total	100	100	100	100	100	100

2. LA POSITION DANS LE MÉNAGE ET LE STATUT MATRIMONIAL

Les ménages pauvres étant de taille élevée, les enfants et les autres parents du chef de ménage y sont sur-représentés (Tableau IV.4). L'analyse de la position dans le ménage selon le sexe montre une répartition très différenciée pour les trois premières catégories du tableau du fait qu'il y a très peu de femmes chefs de ménage et que par conséquent, les conjoints masculins sont rares. Il est à noter qu'un citadin pauvre sur quatre n'a pas de lien de parenté avec le chef de ménage.

Tableau IV.4 : Répartition des individus selon la position dans le ménage

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
Chef de ménage	29	8	17	41	12	25
Conjoint	0	30	17	1	32	18
Enfant	44	33	37	36	29	32
Autre parent	26	28	27	22	23	22
Non parent	1	1	1	1	3	2
Total	100	100	100	100	100	100

Le statut matrimonial dérive tout naturellement de la position dans le ménage : les hommes pauvres sont majoritairement célibataires et les femmes, mariées, mais chez ces dernières la proportion de célibataires est pratiquement équivalente (Tableau IV.5). La principale différence entre les hommes et les femmes apparaît dans le fait qu'un dixième des femmes pauvres n'a pas de conjoint, ce phénomène étant peu présent chez les hommes. Cette situation est vraisemblablement structurelle car elle se retrouve à l'identique pour les non-pauvres.

Tableau IV.5 : Répartition des individus selon le statut matrimonial

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
Célibataire	59	43	50	56	43	49
Marié(e)	39	48	44	42	46	44
Divorcé(e), séparé(e), veuf(ve)	1	10	6	2	11	7
Total	100	100	100	100	100	100

3. LE LIEU DE NAISSANCE

Les deux tiers des citoyens pauvres sont nés dans un milieu urbain, ce taux étant pratiquement identique chez les hommes et chez les femmes (Tableau IV.6). Par contre, une partition en termes de classe d'âge montre que 70 % des citoyens nés en ville ont moins de 35 ans. Renouvellement rapide des générations, jeunesse de la population et origine de plus en plus urbaine vont de pair.

Tableau IV.6 : Répartition des individus selon le lieu de naissance

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
Urbain	65	63	64	73	76	74
Rural	34	36	35	26	24	25
Non disponible	1	1	1	1	1	1
Total	100	100	100	100	100	100

4. LE NIVEAU D'ÉTUDES

Si la moitié des Dakarais pauvres n'ont suivi aucune formation scolaire, les écarts sont ici particulièrement marqués entre hommes et femmes puisque l'absence de scolarisation touche un homme sur trois mais une femme sur deux. Corrélativement, moins de femmes ont accédé à l'enseignement secondaire et supérieur (Tableau IV.7). Parmi la population non pauvre, la proportion de citoyens, hommes et femmes, sans formation ou, dans une moindre mesure, n'ayant pas dépassé le primaire se réduit sensiblement au profit de ceux ayant atteint au moins un niveau secondaire. Ces chiffres ne font que confirmer encore une fois le lien étroit existant entre le manque de formation scolaire et la pauvreté. Cette situation se voit d'ailleurs aggravée par la proportion de jeunes plus élevée parmi les ménages pauvres, comme signalé ci-dessus.

Tableau IV.7 : Répartition des individus selon le niveau d'études

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
Aucun	35	53	45	23	35	30
Primaire	31	28	29	23	26	25
Secondaire	25	15	19	36	29	32
Supérieur	3	1	2	12	6	8
Non disponible	6	3	4	6	4	5
Total	100	100	100	100	100	100

5. LE STATUT D'OCCUPATION

L'inactivité économique prédomine dans la population de 14 ans et plus, moins sensiblement toutefois chez les individus non pauvres (Tableau IV.8). Deux individus pauvres sur cinq sont inactifs ou chômeurs, soit autant que de travailleurs non salariés. Mais des différences manifestes s'observent entre hommes et femmes. La moitié de ces dernières sont inactives ou en chômage, cette proportion diminuant à un quart pour les hommes. De même, si parmi les femmes, une sur vingt est salariée, c'est le cas de près d'un homme sur cinq. Enfin, un lien fort apparaît entre formation scolaire et pratique d'une activité professionnelle. Plus de la

moitié des femmes sans formation sont inactives ou au chômage, cette part diminuant à 30 % pour les hommes.

Tableau IV.8 : Répartition des individus selon l'occupation

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
Etudiant(e)*	12	11	11	19	15	17
Non salarié(e)	45	36	40	38	26	31
Salarié(e)	18	5	11	25	9	16
Chômeur(se)	12	6	9	10	5	7
Inactif(ve)	13	42	30	9	45	29
Total	100	100	100	100	100	100

* Ce terme englobe tous les citoyens, de 14 ans et plus, scolarisés dans l'enseignement primaire, secondaire ou supérieur.

Par rapport à des situations de pauvreté, il est intéressant d'observer le caractère permanent ou non de l'activité professionnelle (Tableau IV.9). 80 % des non salariés pauvres, hommes et femmes, travaillent de manière permanente, cette proportion diminuant chez les salariés, essentiellement chez les femmes parmi lesquelles plus d'un tiers n'a pas d'emploi permanent. Les femmes salariées pauvres, déjà peu nombreuses, subissent également une plus grande précarité temporelle dans l'emploi que leurs homologues masculins. Cette différence entre hommes et femmes ne se retrouve pas dans la population non pauvre pour laquelle le caractère permanent de l'emploi, non salarié et surtout salarié, est plus marqué.

Tableau IV.9 : Répartition des individus actifs selon le caractère permanent ou non de leur activité

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
<u>Non salarié(e)s</u>						
Permanente	80	80	80	86	82	84
Autre	20	20	20	14	18	16
Total	100	100	100	100	100	100
<u>Salarié(e)s</u>						
Permanente	78	64	74	86	88	86
Autre	22	36	26	14	12	14
Total	100	100	100	100	100	100

Pour les individus actifs, le lieu de travail est déterminant dans le niveau et les formes des déplacements professionnels mais aussi, par contre-coup, dans l'organisation de l'ensemble de leur mobilité. Or, les lieux où s'exerce l'activité diffèrent tant entre non-salariés et salariés qu'entre hommes et femmes (Tableau IV.10). La quasi-totalité des salariés travaille à l'extérieur du domicile, dans un lieu fixe. Par contre, la proportion des actifs non salariés dans la même situation est bien moindre. Le travail à domicile et le travail ambulancier concernent à eux deux un tiers de ces actifs, mais dans des proportions très différentes entre hommes et femmes, un quart des premiers disposant d'un travail ambulancier, un quart des secondes travaillant à domicile. Ces différences s'atténuent chez les non-pauvres sans toutefois disparaître, le travail au domicile étant un peu plus fréquent parmi les hommes, et le travail ambulancier parmi les femmes.

Tableau IV.10 : Répartition des individus actifs selon le lieu de travail (%)

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
<u>Non salarié(e)s</u>						
Domicile	8	24	16	12	24	18
Fixe à l'extérieur	67	68	67	69	63	66
Ambulant	24	8	16	19	12	16
Non disponible	1	1	1	1	0	0
Total	100	100	100	100	100	100
<u>Salarié(e)s</u>						
Domicile	2	4	2	2	6	3
Fixe à l'extérieur	89	96	91	91	91	91
Ambulant	9	0	6	6	3	5
Non disponible	0	0	0	1	0	1
Total	100	100	100	100	100	100

6. CONCLUSION

Selon la définition adoptée ici, la pauvreté concerne 40 % des ménages et la moitié de la population de 14 ans et plus, soit plus de 500 000 personnes. Tous âges confondus, les Dakarais pauvres sont plus d'un million⁹.

Les citadins pauvres de 14 ans et plus sont jeunes et comptent un peu plus de femmes que d'hommes. L'évolution des modèles matrimoniaux et le veuvage conduisent à ce qu'une femme sur huit ait la responsabilité de son ménage et qu'un dixième des femmes pauvres n'ait plus de conjoint. Les citadins pauvres ont peu ou pas fréquenté l'école, les femmes étant plus désavantagées que les hommes, et très peu sont en formation (seulement un dixième), en dépit de leur jeunesse.

Un pauvre sur deux travaille, l'emploi non salarié l'emportant sur le salariat¹⁰. La très grande majorité des actifs doit sortir pour se rendre à son travail. Toutefois, un quart des femmes et un homme sur douze travaillent à domicile, ce qui limite leurs besoins de déplacements professionnels.

Certains éléments présentés dans ce chapitre, notamment le niveau de formation scolaire et les conditions d'accès à l'emploi des citadins pauvres, laissent entrevoir une situation où la pauvreté continuera à se reproduire si des actions spécifiques ne sont pas orientées vers les plus jeunes notamment.

⁹ Le nombre de ménages pauvres est évalué à 114 513, avec une taille moyenne de 9,7 personnes.

¹⁰ Un actif pauvre a ainsi à sa charge en moyenne 3,2 inactifs.

V. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES CITADINS PAUVRES

Cette partie fournit quelques indicateurs généraux sur la mobilité quotidienne des Dakarais pauvres¹¹. Des travaux sur la mobilité quotidienne dans d'autres grandes villes d'Afrique subsaharienne montrent que les comportements de mobilité diffèrent selon les caractéristiques socio-économiques de l'individu : sexe, âge, occupation, disponibilité d'un véhicule individuel de transport...¹² Le sexe étant le premier facteur de différenciation, nous présentons dans ce premier aperçu des indicateurs globaux pour l'ensemble de la population, mais aussi séparément pour les hommes et les femmes. De même, afin de mieux situer la mobilité des pauvres dans le contexte dakarais, nous fournissons les mêmes informations pour la population non pauvre, toujours sans mener systématiquement de comparaisons détaillées.

Sauf mention contraire, les valeurs indiquées se réfèrent à la mobilité urbaine de « jour ouvrable » ou « mobilité de semaine », définie comme celle réalisée de lundi au vendredi¹³. En termes de nombre d'individus, elle concerne les trois quarts de la population de 14 ans et plus (Tableau V.1).

Tableau V.1 : Répartition des individus selon le jour d'enquête (%)

	Pauvres			Non-pauvres		
	Homme	Femme	Ensemble	Homme	Femme	Ensemble
Jour ouvrable	74	76	75	76	78	77
Week-end	26	24	25	24	22	23
Total	100	100	100	100	100	100

1. NIVEAUX DE MOBILITÉ ET BUDGET-TEMPS DE TRANSPORT

Les Dakarais pauvres font en moyenne un peu plus de trois déplacements par jour et ils y passent un peu plus d'une heure, avec une durée moyenne de déplacement d'une vingtaine de minutes (Tableau V.2). Les hommes effectuent un déplacement de plus que les femmes mais y consacrent aussi vingt minutes de plus. Les niveaux de mobilité totale des citoyens pauvres diffèrent peu de ceux des citoyens non pauvres, les durées moyennes par déplacement et les budgets temps sont à peine inférieurs, ce qui pourrait être le signe de destinations un peu plus proches.

¹¹ Rappelons qu'il s'agit des individus de 14 ans et plus rattachés à des ménages pauvres.

¹² Voir par exemple, Diaz Olvera et alii, 1998 pour Bamako et Ouagadougou, et Diaz Olvera et alii, 1999, pour Niamey.

¹³ Rigoureusement, la mobilité de semaine devrait exclure les jours fériés en milieu de semaine. Or, l'EMTSU a été réalisée pendant le premier trimestre de 2000 et plusieurs événements (fêtes religieuses, élections...) ayant eu lieu pendant cette période ont pu donner lieu à des jours chômés en milieu de semaine. Cependant, ne disposant pas d'un calendrier précis de ces événements, nous n'avons pas pu en tenir compte.

Tableau V.2 : Niveaux de mobilité et budget-temps transport

	Pauvres			Non-pauvres		
	Mobilité (nbre. dépl.)	Budget-temps (min)	Durée de dépl. (min)	Mobilité (nbre. dépl.)	Budget-temps (min)	Durée de dépl. (min)
Homme	3,7	77	21	3,6	84	24
Femme	2,8	55	19	2,9	58	20
Ensemble	3,2	65	20	3,2	70	22

Pendant le week-end, les hommes se déplacent un peu moins, du fait de la disparition d'une partie des déplacements concernant le travail (Tableau V.3). En revanche, les femmes voient leur mobilité augmenter légèrement. Quant au temps consacré aux déplacements, il demeure du même ordre de grandeur que pendant la semaine. Le week-end, les non-pauvres, hommes et femmes, se déplacent moins qu'en semaine mais ces dernières y consacrent un quart d'heure de plus, traduisant là aussi une évolution des pratiques de déplacement, avec des grandes sorties.

Tableau V.3 : Niveaux de mobilité et budget-temps transport, en week-end

	Pauvres			Non-pauvres		
	Mobilité (nbre. dépl.)	Budget-temps (min)	Durée de dépl. (min)	Mobilité (nbre. dépl.)	Budget-temps (min)	Durée de dépl. (min)
Homme	3,3	76	23	3,2	78	24
Femme	3,0	54	18	2,6	73	28
Ensemble	3,1	64	21	2,9	75	26

15 % de la population pauvre de 14 ans ou plus n'ont pas effectué de déplacement urbain en jour de semaine (Tableau V.4). Si les femmes se déplacent globalement moins que les hommes, c'est d'abord parce qu'elles sont plus nombreuses à ne pas sortir du tout du domicile au cours d'un jour moyen de semaine, comme le montrent tant la proportion de sédentaires parmi les femmes (18 %) que la proportion de femmes parmi les sédentaires (71 %). Ces observations se retrouvent chez les non-pauvres, mais à un taux de sédentarité moindre.

Tableau V.4 : Les sédentaires en semaine

	Pauvres		Non-pauvres	
	% Sédentaires	% de la Pop.	% Sédentaires	% de la Pop.
Homme	29	10	26	7
Femme	71	18	74	16
Ensemble	100	15	100	12

Pendant le week-end, la proportion de sédentaires pauvres augmente, plus rapidement chez les hommes que chez les femmes (Tableau V.5). Là encore, la disparition relative des déplacements liés au travail peut expliquer le relatif comblement des écarts entre hommes et femmes. Cependant, les femmes demeurent proportionnellement plus sédentaires que les hommes.

Tableau V.5 : Les sédentaires en week-end

	Pauvres		Non-pauvres	
	% Sédentaires	% de la Pop.	% Sédentaires	% de la Pop.
Homme	39	15	34	14
Femme	61	20	66	22
Ensemble	100	18	100	18

2. LA RÉPARTITION MODALE

Les chiffres du Tableau V.6 confirment que la marche à pied est le principal mode de transport des Dakarois, et plus encore des Dakarois pauvres : en moyenne les quatre cinquièmes de leurs déplacements sont pédestres, un peu moins pour les hommes, un peu plus pour les femmes. Loin derrière, le transport public (et plus particulièrement le transport collectif) est le deuxième mode en termes d'utilisation, tandis que les modes individuels motorisés, qui font jeu égal avec les modes non motorisés, pèsent très peu dans les déplacements des pauvres. Chez les non-pauvres, si la marche est toujours le principal mode de transport (deux déplacements sur trois), c'est à une part inférieure à celle observée chez les pauvres du fait d'un usage plus fréquent des modes motorisés, transports publics surtout mais aussi modes individuels. Ces derniers sont toutefois plutôt réservés aux hommes, qui les utilisent près de quatre fois plus que les femmes. Il convient de noter la proportion très forte de déplacements composés d'au moins deux trajets en transport public, tant chez les pauvres que chez les non-pauvres.

Tableau V.6 : Répartition modale (%)

	Marche	Modes non motorisés	Voiture et deux-roues moteur	Transport public	<i>Transport public (1 trajet)</i>	<i>Transport public (>1 trajet)</i>
<u>Pauvres</u>						
Homme	78	1	2	19	3	16
Femme	83	1	1	16	2	14
Ensemble	81	1	1	17	2	15
<u>Non-pauvres</u>						
Homme	60	1	11	28	4	24
Femme	73	0	3	24	4	19
Ensemble	67	0	7	26	4	22

Une typologie des individus selon la combinaison des modes utilisés dans l'ensemble de la journée permet d'identifier sept groupes (Tableau V.7). Parmi les Dakarois pauvres, les marcheurs exclusifs représentent le groupe le plus important, avec plus de la moitié des individus. Ils sont suivis des usagers des transports collectifs, puis des sédentaires. La part des usagers des transports non motorisés, de la voiture et de ceux utilisant plusieurs modes différents dans la journée est peu significative, environ un individu pauvre sur vingt-cinq. Ce schéma se répète parmi les citadins non pauvres mais les parts varient sensiblement : moins de sédentaires, de marcheurs et d'usagers des transports non motorisés, et en revanche, plus d'usagers des transports publics, mais aussi de la voiture particulière et plus de citadins ayant recours à plusieurs modes.

Tableau V.7 : Répartition des individus selon l'utilisation des modes de transport dans la journée (%)

	Sédentaire*	Marcheur Exclusif	Usager des transp. non motorisés	Usager des transports publics	Usager de la voiture	Usager multimodal	Voyageur en interurbain	Total
<u>Pauvres</u>								
Homme	10	54	1	31	2	2	1	100
Femme	18	58	1	20	1	1	1	100
Ensemble	14	57	1	25	1	2	1	100
<u>Non-pauvres</u>								
Homme	7	37	1	41	10	4	1	100
Femme	16	50	0	29	2	3	1	100
Ensemble	12	44	0	34	6	3	1	100

* Le *sédentaire* ne se déplace pas un jour moyen de semaine ; le *marcheur exclusif* effectue la totalité de ses déplacements à pied ; l'*usager des transports non motorisés* se déplace en bicyclette, charrette ou calèche, ou à pied ; l'*usager des transports publics* (car rapide, Ndiaga Ndiaye, bus, différents types de taxis, clando, mais aussi camion, train...) utilise ceux-ci et peut éventuellement effectuer d'autres déplacements à pied ; l'*usager de la voiture particulière* ne se déplace qu'en voiture ou à pied ; l'*usager multimodal* fait appel à plusieurs modes de transport dans la journée, en plus de la marche (transports publics et voiture particulière, transports collectifs et transports non motorisés, voiture particulière et transports non motorisés) ; le voyageur en interurbain se déplace uniquement sur une liaison interurbaine

3. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

La mobilité des pauvres se répartit presque également en trois grandes sphères, la vie professionnelle, la vie quotidienne et la vie sociale¹⁴ (Tableau V.8). Mais on observe des différences importantes entre hommes et femmes, même si pour les unes comme pour les autres ce sont des activités fortement contraintes qui prédominent : les déplacements masculins sont d'abord et surtout liés aux activités professionnelles (travail et études) puis aux activités sociales, tandis que le fonctionnement du ménage suscite moins d'un déplacement sur quatre¹⁵ ; les déplacements féminins concernent principalement le fonctionnement du ménage qui génère près d'un déplacement sur deux, la vie professionnelle et la vie sociale faisant pratiquement jeu égal. La mobilité des non-pauvres laisse apparaître globalement une hiérarchie des motifs de déplacement plus marquée. Si la structure des motifs des déplacements est presque identique pour les femmes, pauvres et non pauvres, celle des hommes change selon le niveau de ressources. Les hommes non pauvres se déplacent proportionnellement plus pour des raisons professionnelles (et scolaires) au détriment de la vie quotidienne et surtout sociale.

¹⁴ La « vie professionnelle » regroupe les déplacements liés aux activités professionnelles et scolaires ; la « vie quotidienne » se réfère aux activités permettant le fonctionnement du ménage (achats, services, démarches...) ; comme son nom l'indique « la vie sociale » comprend les activités sociales (visites, cérémonies, loisirs) ; enfin, les motifs classés dans "autres" sont ceux qui n'ont pu être classés dans aucun des groupes précédents. Suite à des travaux antérieurs, la religion a été rattachée à la « vie quotidienne », même si ce choix peut être discuté.

¹⁵ Mais un peu moins de la moitié de ces déplacements domestiques, soit environ 10 % de l'ensemble des déplacements, sont consacrés à la religion. Par contre, la pratique religieuse à l'extérieur du domicile pèse peu dans la mobilité quotidienne féminine, de l'ordre de 3 % de leurs déplacements totaux.

Tableau V.8 : Motifs de déplacement (%)

	Vie professionnelle	Vie quotidienne	Vie sociale	Autres	Total
<u>Pauvres</u>					
Homme	41	22	35	2	100
Femme	28	46	24	2	100
Ensemble	35	34	30	2	100
<u>Non-pauvres</u>					
Homme	47	20	30	2	100
Femme	29	44	25	3	100
Ensemble	38	33	27	3	100

4. LES LIEUX FRÉQUENTÉS

Le mode principal de déplacement étant la marche, la mobilité des Dakarais est profondément dominée par la proximité, pour les pauvres plus que pour les non-pauvres et pour les femmes plus que pour les hommes. Le Tableau V.9 montre que près des trois quarts des déplacements féminins ont comme origine et destination le même quartier, et un peu moins des deux tiers pour les hommes. Plus globalement, 90 % des déplacements féminins et 80 % des déplacements masculins ont lieu dans un espace limité par deux zones limitrophes. La mobilité des non-pauvres, notamment des hommes, se caractérise par la complexification des déplacements. Les liaisons internes à un même quartier diminuent au profit surtout de liaisons où l'origine et la destination se localisent dans des zones non contiguës.

Tableau V.9 : Types de liaison spatiale (%)

	Liaison interne à un quartier	Liaison interne à une zone*, entre quartiers différents	Liaison entre zones limitrophes	Autre type de liaison	Total
<u>Pauvres</u>					
Homme	63	7	13	17	100
Femme	72	7	11	10	100
Ensemble	68	7	12	14	100
<u>Non-pauvres</u>					
Homme	46	10	16	28	100
Femme	60	10	12	17	100
Ensemble	53	10	14	23	100

* La « zone » se réfère aux zones de mobilité définies par Syscom, obtenues par le regroupement de quartiers.

Le domicile est le lieu central à partir duquel cette mobilité s'organise, principalement sous la forme d'allers et retours. En moyenne, les deux tiers des déplacements des pauvres se déroulent dans le quartier du domicile (plus pour les femmes que pour les hommes) et l'autre tiers a lieu entre ce quartier et un autre, les déplacements n'ayant aucune extrémité au domicile (déplacements dits « secondaires ») étant quasi inexistantes (Tableau V.10). L'emprise du quartier est moins forte chez les non-pauvres, notamment chez les hommes, au bénéfice de formes spatiales de déplacement un peu plus complexes.

Tableau V.10 : Les types de liaison spatiale à partir du domicile (%)

	Liaison interne au quartier du domicile	Liaison entre le quartier et la zone* du domicile	Liaison interne à la zone du domicile	Liaison entre le quartier du domicile et une autre zone	Autre type de liaison	Total
<u>Pauvres</u>						
Homme	60	7	0	28	5	100
Femme	72	7	0	20	1	100
Ensemble	66	7	0	24	3	100
<u>Non-pauvres</u>						
Homme	43	9	1	40	7	100
Femme	58	10	0	28	3	100
Ensemble	51	9	0	34	5	100

* La "zone" se réfère aux zones de mobilité définies par Syscom.

5. LES DÉPENSES EN TRANSPORT PUBLIC¹⁶

Nous avons vu que les citoyens pauvres utilisent très peu les modes motorisés : moins d'un cinquième de leurs déplacements sont effectués en transport public et les modes individuels sont hors de portée de leurs moyens financiers. Toutefois, les niveaux de dépense sont élevés si on les ramène à leur budget. Les hommes pauvres dépensent près de 200 Fcfa par déplacement en transport public, les femmes près de 150 Fcfa (Tableau V.11).

Tableau V.11 : Les dépenses en transport public

	Nombre de déplacements			Dépense (Fcfa/dépl.)*
	Non motor.	Motorisés	Total	
<u>Pauvres</u>				
Homme	2,9	0,8	3,7	193
Femme	2,4	0,5	2,8	142
Ensemble	2,6	0,6	3,2	170
<u>Non-pauvres</u>				
Homme	2,2	1,4	3,6	201
Femme	2,2	0,8	2,9	243
Ensemble	2,2	1,0	3,2	221

* Ce montant est calculé à partir des seuls déplacements pour lesquels on dispose de l'information.

Ces valeurs moyennes amènent deux remarques :

- La part importante de déplacements en transport public (notamment transport collectif) pour lesquels les usagers doivent utiliser plusieurs véhicules et donc payer à chaque fois un titre de transport, implique nécessairement une dépense moyenne par déplacement bien supérieure au tarif d'un simple voyage.

¹⁶ Le terme « transport public » est utilisé ici d'une manière très large car il se réfère à tous les déplacements pour lesquels il y a eu un échange monétaire déclaré par l'enquêté. Il s'agit très majoritairement de déplacements en moyens de transport public (car rapides, Ndiaga-Ndiaye, bus, taxis banlieue, taxis jaune-noir, taxis clandestins, PTB, véhicules de ramassage, véhicules utilitaires) mais y sont inclus également des déplacements en véhicule individuel (deux-roues moteur et voitures particulières) ou en véhicule non motorisé (notamment charrettes et calèches).

- La dépense moyenne plus élevée pour les hommes que pour les femmes s'explique très largement par les résultats présentés ci-dessus à propos des lieux fréquentés par les uns et les autres. Les hommes se déplaçant vers des destinations plus lointaines que les femmes, ceci entraîne une complexification de leurs parcours qui implique la décomposition du déplacement en plusieurs trajets en transport public et donc un renchérissement du coût total de déplacement.

Au vu de ces valeurs moyennes, le transport public représente vraisemblablement un poste très lourd dans le budget des ménages pauvres. Si l'on fait par exemple les hypothèses très grossières que ces comportements sont reproduits 25 jours par mois et que les individus de moins de 14 ans ne contribuent que marginalement aux déplacements payants, on obtient alors un coefficient budgétaire du transport urbain de l'ordre de 14 % chez les ménages dont le chef est masculin, de 12 % chez ceux à chef féminin.

La dépense moyenne par déplacement en transport public des non-pauvres est supérieure de 50 Fcfa à celle des pauvres, soit + 30 %, mais avec des variations très différentes pour les hommes et les femmes. La dépense moyenne des hommes non pauvres est du même niveau que celle des hommes pauvres. Deux facteurs explicatifs peuvent être provisoirement avancés : les hommes non pauvres ont un usage plus fréquent des modes individuels pour lesquels les coûts d'utilisation ne sont généralement pas évalués et qui devraient être additionnés aux dépenses en transport public pour obtenir la dépense globale en transport ; l'habitat des ménages non-pauvres est moins excentré que celui des pauvres et les déplacements de leurs membres sont alors moins complexes et dès lors, moins chers. Les femmes non pauvres dépensent 100 Fcfa de plus que leurs homologues pauvres, soit une augmentation de près des trois-quarts. La combinaison de plusieurs facteurs pourrait être à la source de cet écart élevé : un taux d'activité professionnelle plus élevé chez les femmes non pauvres, un lieu de travail plus éloigné du domicile que pour les femmes actives pauvres, le recours plus fréquent au transport public pour les déplacements domicile-travail...

6. CONCLUSION

Les résultats présentés dans ce chapitre confirment un modèle de mobilité quotidienne des dakarois pauvres fondé sur la marche à pied et, conséquemment, sur des déplacements de proximité. A ces caractéristiques globales il faut ajouter que les différents indicateurs de mobilité révèlent des conditions de déplacement plus défavorables pour la population féminine : plus de sédentarité, plus de marche, plus de déplacements locaux.

Le deuxième mode de transport le plus utilisé, loin derrière la marche, est le transport collectif. La quasi-totalité des déplacements en transport collectif requièrent au moins un changement de véhicule, ce qui implique de payer à chaque montée. Leur coût unitaire réel est donc bien supérieur au tarif et l'usage de ce mode pourrait capter en moyenne près de 14 % du budget total des ménages dakarois pauvres. Enfin, si la voiture paraît quasiment inaccessible pour les citoyens pauvres, elle est néanmoins plus utilisée que les modes non motorisés, mais à des niveaux qui restent extrêmement faibles.

VI. LES MARCHEURS EXCLUSIFS PAUVRES

Plus de la moitié des Dakarois pauvres se déplacent exclusivement à pied¹⁷. Ce groupe de marcheurs exclusifs est très légèrement plus féminisé que la population pauvre dans son ensemble (Tableau VI.1). Cette sur-représentation relative des femmes peut être retrouvée en observant que si, parmi les hommes pauvres, la moitié sont des marcheurs exclusifs, parmi les femmes cette proportion augmente à près des trois cinquièmes.

Tableau VI.1 : Répartition des marcheurs exclusifs selon le sexe

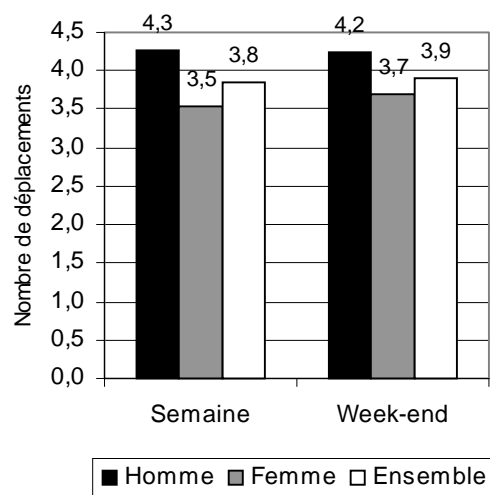
	Marcheurs pauvres		Pauvres	
	Nombre	%	Nombre	%
Homme	116 394	41	226 713	43
Femme	169 948	59	294 699	57
Ensemble	286 342	100	521 412	100

Les marcheurs pauvres se déplacent en moyenne plus que l'ensemble des pauvres, le gain de mobilité étant plus élevé chez les femmes. Ceci est dû au fait que le calcul du nombre moyen de déplacements parmi l'ensemble des pauvres inclut les individus ne s'étant pas déplacés (catégorie qui comporte plus d'hommes que de femmes, comme signalé précédemment). Sans tenir compte de ces sédentaires, les taux de mobilité des pauvres étant sortis de chez eux durant la période d'enquête montent à 4,1 déplacements pour les hommes, 3,5 pour les femmes et 3,7 pour l'ensemble de la population, soit des niveaux tout à fait comparables à ceux des seuls marcheurs pauvres.

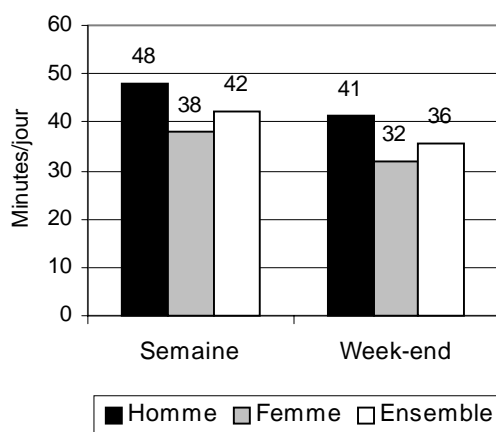
L'écart de niveaux de mobilité entre hommes et femmes persiste donc chez les marcheurs, les premiers se déplaçant plus que les secondes (Graphique VI.1). Durant le week-end, les niveaux moyens de mobilité se modifient à la marge, en légère diminution pour les hommes, en légère augmentation pour les femmes. Les variations sont plus sensibles en ce qui concerne les budgets temps de transport qui diminuent de 15 % en fin de semaine, tant chez les hommes que chez les femmes (Graphique VI.2). Cette contraction relative identique implique que, quelle que soit la période considérée, le budget-temps de transport des hommes est supérieur d'une dizaine de minutes à celui des femmes. Remarquons enfin que la stagnation en fin de semaine du niveau de mobilité combinée avec la baisse du budget-temps implique une diminution de la durée moyenne par déplacement, qui passe de 11 minutes en semaine à 9 minutes le week-end (Graphique VI.3).

¹⁷ Nous entendons par là qu'ils ne se sont déplacés qu'à pied durant le jour sur lequel porte le recueil de déplacements, que ce soit en semaine ou en week-end. Ceci ne veut bien évidemment pas dire qu'ils n'empruntent jamais d'autres modes de transport.

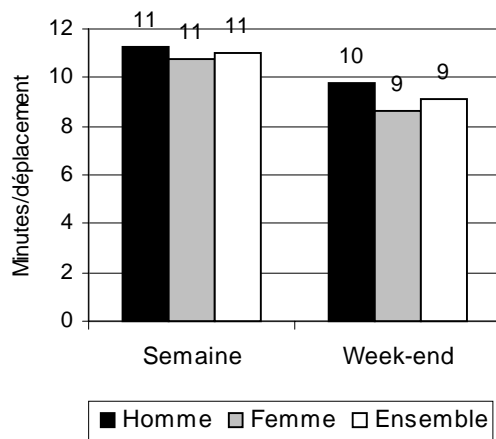
Graphique VI.1 : Mobilité moyenne des marcheurs selon le sexe



Graphique VI.2 : Budget-temps de transport moyen des marcheurs selon le sexe



Graphique VI.3 : Durée moyenne de déplacement des marcheurs selon le sexe



Afin de mieux appréhender la mobilité de ces marcheurs exclusifs, une typologie de la population a été élaborée en fonction de quelques critères socio-économiques : chez les hommes, le statut d'occupation puis, pour les actifs, le caractère de salarié ou de non-salarié ; chez les femmes, le statut d'occupation et la position dans le ménage (sauf pour les étudiantes). La répartition des marcheurs exclusifs pauvres entre ces groupes est proche de celle de l'ensemble des pauvres (Tableau VI.2). On notera toutefois une légère sur-représentation des étudiants et des autres ménagères, au détriment essentiellement des salariés.

Tableau VI.2 : Répartition des marcheurs exclusifs selon le quintile de dépense (%)

	Quintile 1	Quintile 2	Total marcheurs pauvres	Total pauvres
<i>Hommes</i>				
Etudiant*	6	7	7	5
Non salarié	20	17	19	19
Salarié	4	4	4	8
Inactif	13	10	12	11
<i>Femmes</i>				
Etudiante*	3	10	7	6
Femme active, épouse ou chef de ménage	11	12	11	11
Autre femme active	14	12	13	13
Epouse ou chef ménagère	11	9	10	11
Autre ménagère	18	19	19	17
<hr/>				
Ensemble				
%	100	100	100	100
nombre	143 614	142 728	286 342	521 410

* Ce terme englobe tous les citoyens de 14 ans et plus, scolarisés dans l'enseignement primaire, secondaire ou supérieur.

Avant d'examiner de manière plus détaillée chacun des groupes, quelques commentaires généraux sur la mobilité des marcheurs exclusifs pauvres sont nécessaires.

1. LES NIVEAUX DE MOBILITÉ

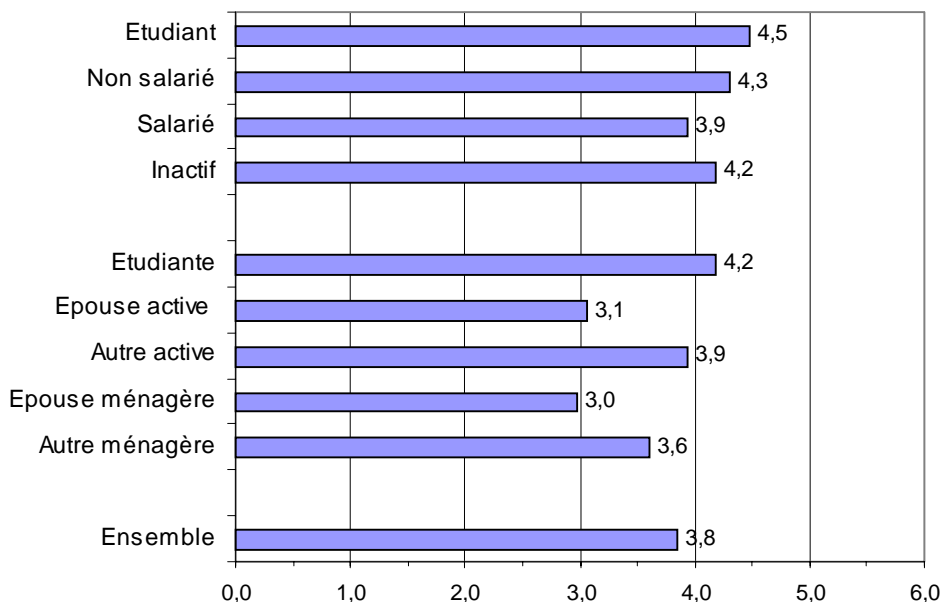
Les groupes masculins se caractérisent par une plus faible dispersion des valeurs de la mobilité moyenne en jour ouvrable que les groupes féminins (Graphique VI.4). En fin de semaine, l'écart entre les groupes masculins se creuse du fait d'une plus forte mobilité des étudiants tandis que parmi les groupes féminins, cet écart se resserre légèrement (Graphique VI.5).

En termes de nombre de déplacements, les variations les plus significatives la semaine et le week-end concernent trois ensembles de population :

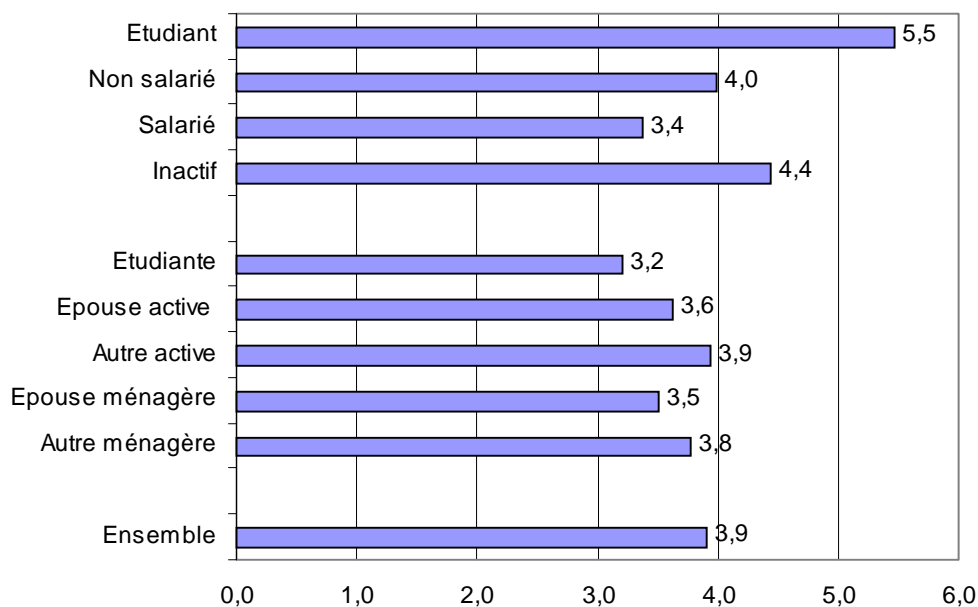
- les étudiants et les étudiantes, les premiers faisant en moyenne un déplacement supplémentaire pendant les jours de fin de semaine, les secondes, à l'opposé, réduisant leur mobilité d'autant ;
- les hommes salariés dont la mobilité diminue de 0,5 déplacement en moyenne ;

- les épouses, qu'elles soient actives ou non, qui font 0,5 déplacement supplémentaire le week-end.

**Graphique VI.4 : Mobilité moyenne des groupes de marcheurs en jour de semaine
(nombre de déplacements)**



**Graphique VI.5 : Mobilité moyenne des groupes de marcheurs en jour de week-end
(nombre de déplacements)**

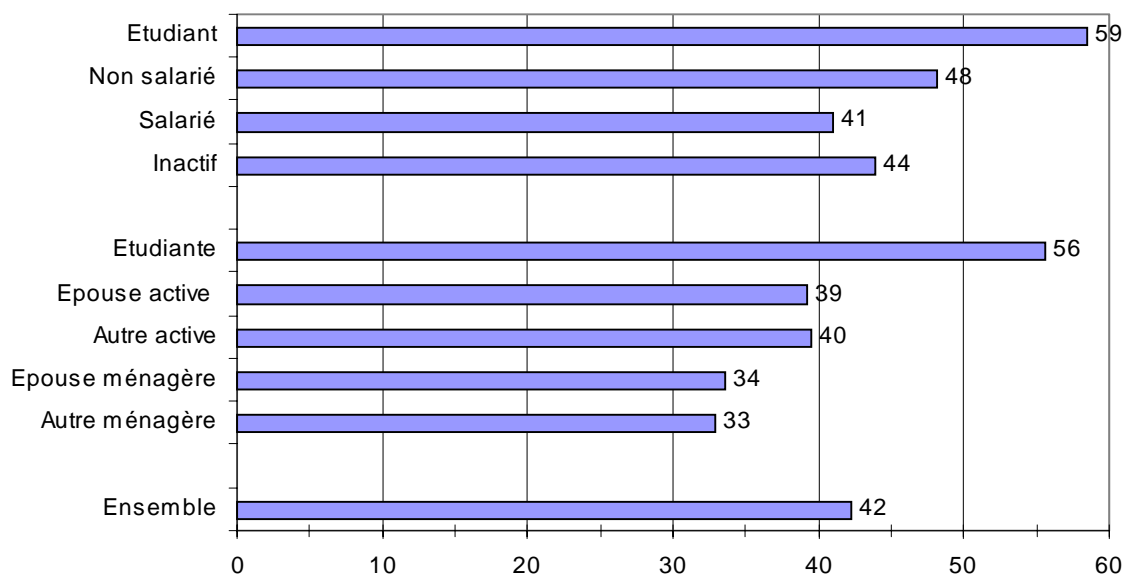


2. LE BUDGET-TEMPS DE TRANSPORT

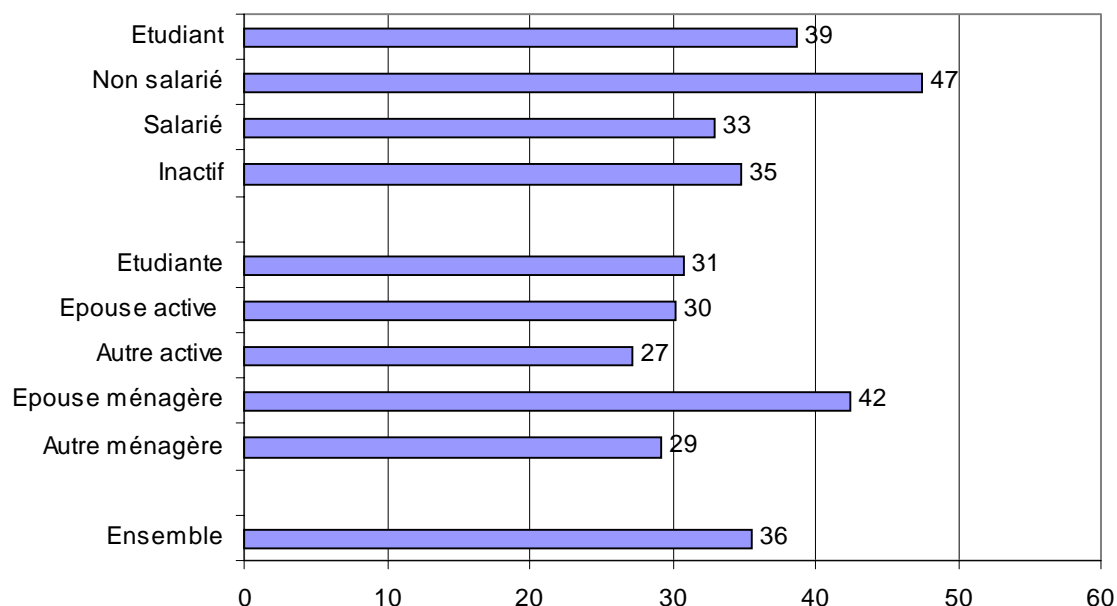
Lors des jours ouvrables, le budget-temps de transport varie du simple au double, d'à peine plus d'une demi-heure pour les ménagères à une heure pour les étudiants et les étudiantes (Graphique VI.6). Pendant le week-end la mobilité est encore plus restreinte spatialement et le

budget-temps se réduit pour la plupart des catégories (Graphique VI.7), oscillant entre 25 minutes (les femmes actives autres que les épouses) et 45 minutes (les hommes non salariés).

Graphique VI.6 : Budget-temps de transport des groupes de marcheurs en semaine (minutes)

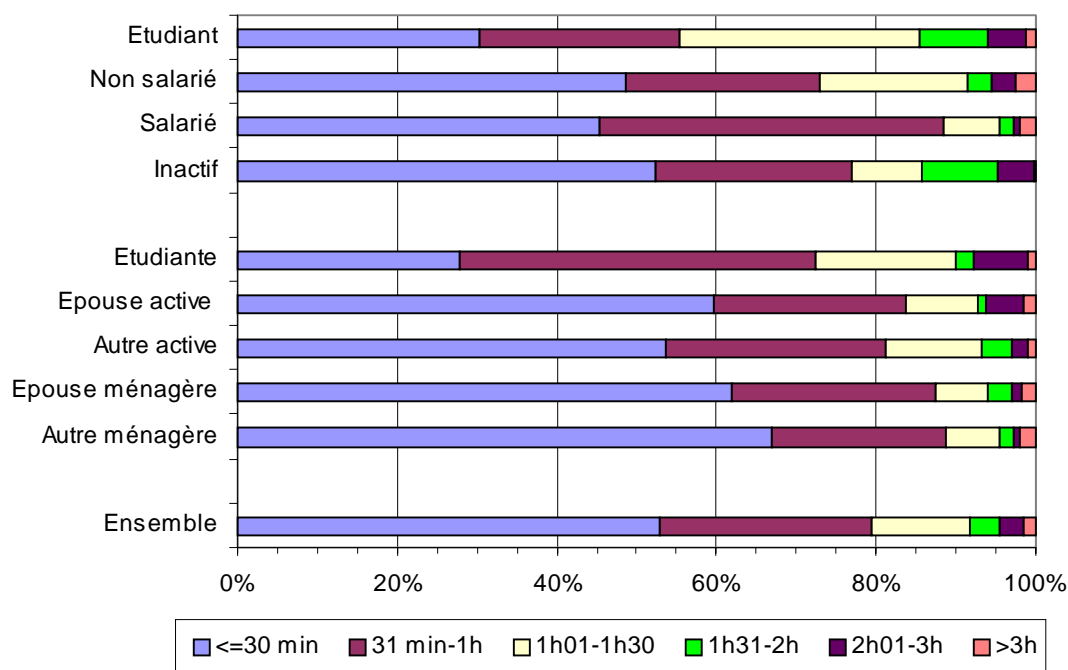


Graphique VI.7 : Budget-temps de transport des groupes de marcheurs en week-end (minutes)



Au delà de ces valeurs moyennes, on observe que quatre groupes de marcheurs exclusifs pauvres présentent une part non négligeable de citoyens marchant plus d'une heure par jour : 45 % des étudiants, et environ 25 % des étudiantes, des hommes non salariés et des hommes inactifs (Graphique VI.8). Pour les autres groupes, cette proportion diminue à moins de 20 % (les femmes actives), voire à moins de 10 % (les hommes salariés et les femmes inactives).

Graphique VI.8 : Répartition des marcheurs selon le groupe d'individus et le niveau du budget-temps de transport en semaine (%)



Divers éléments apparaissent lorsque l'on sépare les marcheurs en « marcheurs de courte durée » (budget-temps de transport journalier inférieur à une heure) et « marcheurs de longue durée » (budget-temps supérieur à une heure) :

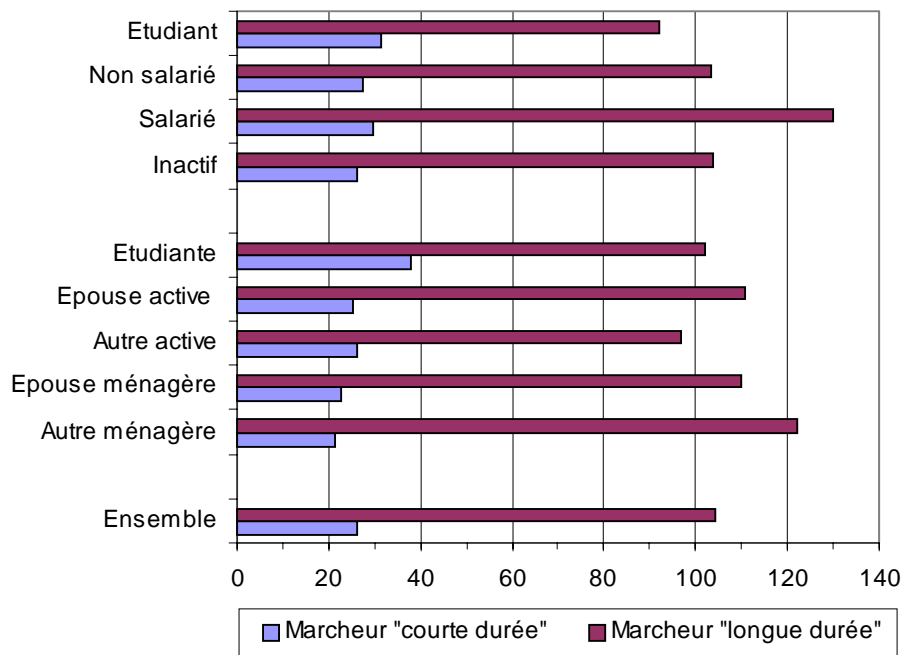
- Un marcheur sur cinq est un marcheur de longue durée. Parmi ceux-ci, les étudiants et les hommes non salariés sont sur-représentés tandis que les ménagères, surtout celles qui ne sont pas épouses du chef de ménage, sont sous représentées (Tableau VI.3).
- Bien évidemment, le budget-temps transport des marcheurs de longue durée est sensiblement plus élevé que celui des marcheurs de courte durée, et ce dans tous les groupes (Graphique VI.9) : globalement, ces budgets sont dans un rapport de un à quatre.
- Une mobilité plus élevée est une des causes de cet écart, car les marcheurs de longue durée effectuent au moins un déplacement de plus que ceux de courte durée. Cette relation est toutefois moins nette chez les hommes actifs, puisque l'écart tombe à 0,5 déplacement chez les non salariés et disparaît chez les salariés (Graphique VI.10). Mais globalement, les niveaux de mobilité des deux catégories de marcheurs ne sont que dans un rapport de 1 à 1,4 et c'est en fait dans la variation des durées moyennes de déplacement qu'il faut rechercher le principal facteur du quadruplement des budgets-temps, comme nous allons maintenant le voir.

Tableau VI.3 : Répartition des marcheurs de courte et longue durée entre les divers groupes d'individus (%)

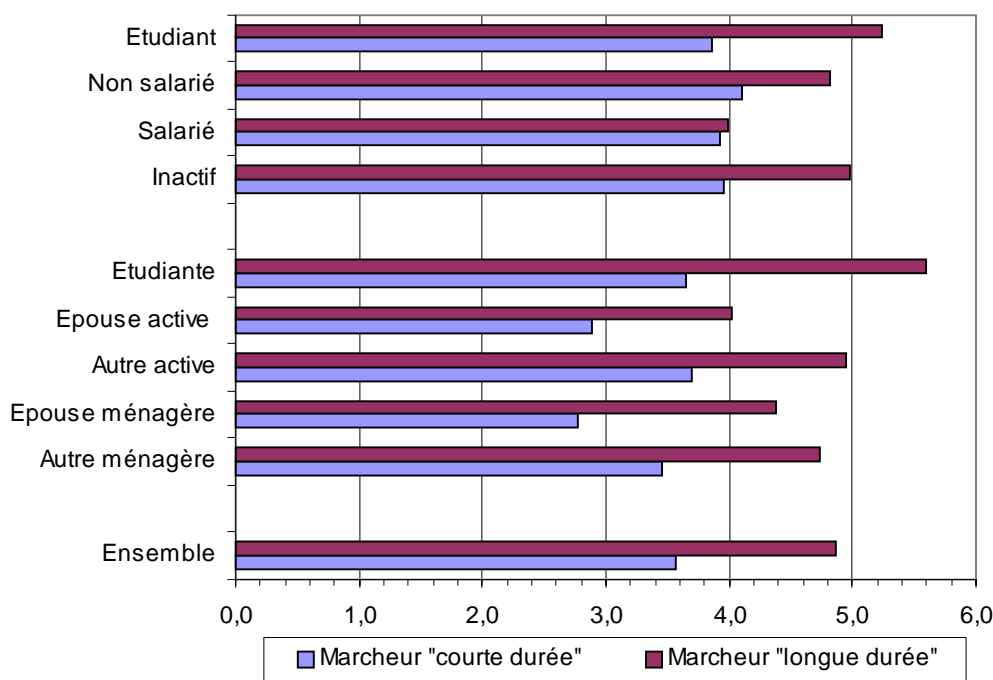
	Courte durée	Longue durée	Total*
Etudiant	5	15	7
Non salarié	17	24	18
Salarié	4	2	4
Inactif	12	14	12
Etudiante	6	9	7
Epouse active	11	8	10
Autre active	13	11	12
Epouse ménagère	10	6	9
Autre ménagère	22	11	20
Ensemble	100	100	100

* Quelques différences dans les valeurs de cette colonne peuvent apparaître par rapport au Tableau VI.2 car nous considérons ici uniquement les marcheurs se déplaçant en semaine.

Graphique VI.9 : Budget-temps de transport moyen en semaine des marcheurs de courte et de longue durée, selon le groupe d'individus (minutes)



Graphique VI.10 : Mobilité moyenne en semaine des marcheurs de courte et de longue durée selon le groupe d'individus (nombre de déplacements)



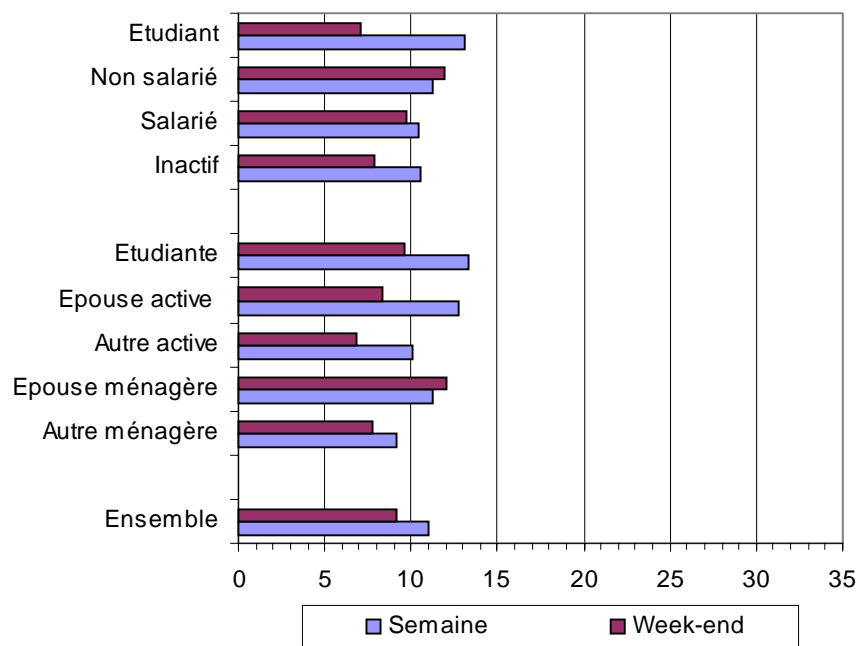
3. LA DURÉE DE DÉPLACEMENT

Quel que soit le groupe de marcheurs exclusifs pauvres, la durée moyenne des déplacements est très courte, entre 10 et 13 minutes en jour de semaine pour toutes les catégories, moins encore pour les ménagères autres (Graphique VI.11). Le week-end, les déplacements sont en général de plus courte durée (entre 7 et 12 minutes) et seules les épouses inactives et les hommes actifs, salariés et non salariés, montrent une stabilité de la durée moyenne.

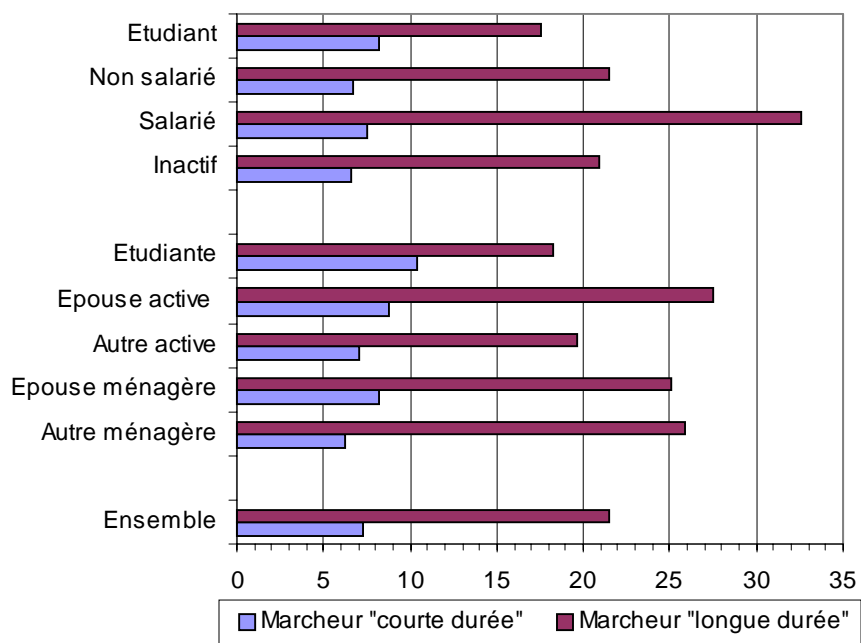
Mais il est surtout intéressant d'observer les durées moyennes de déplacement pour chacun de ces groupes, en séparant marcheurs de courte durée et de longue durée. Parmi les premiers, la durée moyenne varie entre 6 et 10 minutes ; parmi les seconds, la fourchette augmente sensiblement, se situant entre 18 et 33 minutes (Graphique VI.12). Le passage de marcheur de courte durée à marcheur de longue durée multiplie donc la durée moyenne de déplacements dans une fourchette de 1,8 (les étudiants) à 4,3 fois (les hommes salariés).

En conclusion, il convient donc de retenir que les marcheurs pauvres qui consacrent un temps élevé à leur mobilité le font moins parce qu'ils se déplaceraient beaucoup que parce qu'ils réalisent des déplacements plus longs, donc très probablement à plus longue distance.

Graphique VI.11 : Durée moyenne de déplacement des groupes de marcheurs en semaine et week-end (minutes/déplacement)



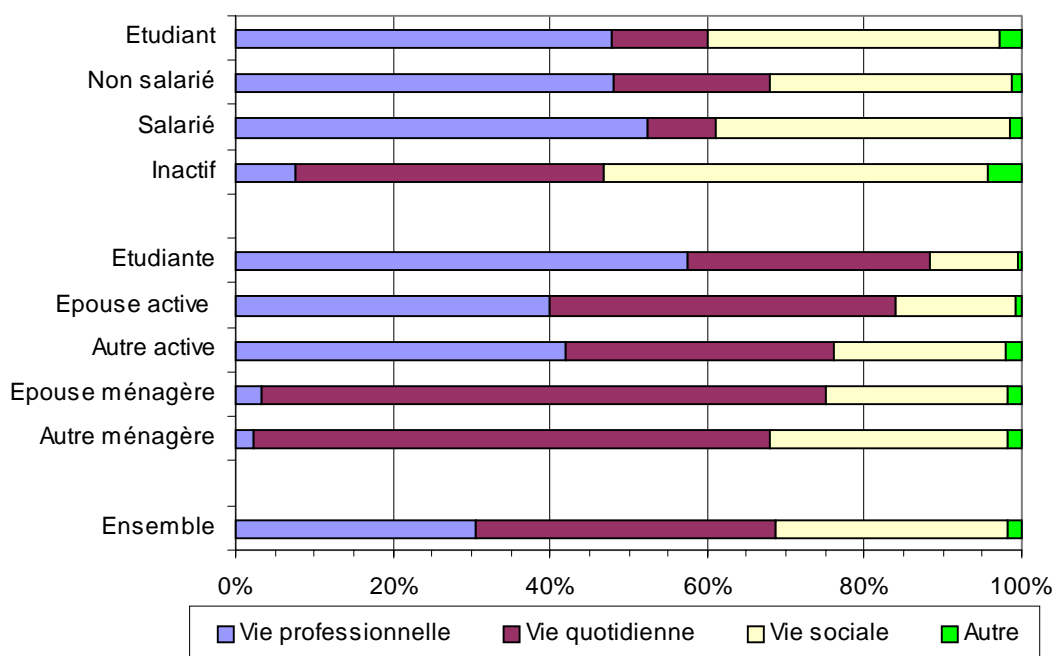
Graphique VI.12 : Durée moyenne de déplacement en semaine des marcheurs de courte et longue durée, selon le groupe d'individus (minutes/déplacement)



4. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

La répartition des déplacements selon leur motif laisse apparaître des schémas très précis pour les marcheurs des différents groupes (Graphique VI.13). Les groupes d'individus ayant une activité professionnelle ou suivant une formation scolaire réalisent entre 40 et 60 % de leurs déplacements pour ces motifs. Les autres déplacements sont largement dominés par la sociabilité chez les hommes, par la vie quotidienne chez les femmes, mais avec des nuances selon leur position dans le ménage. Parmi les individus inactifs, l'activité professionnelle ou scolaire disparaît bien évidemment, mais on retrouve le même partage entre des groupes féminins se déplacent principalement pour des motifs liés au fonctionnement de leur ménage et un groupe masculin pour lequel c'est la sociabilité qui génère le plus de déplacements (même si la vie quotidienne tient une place non négligeable).

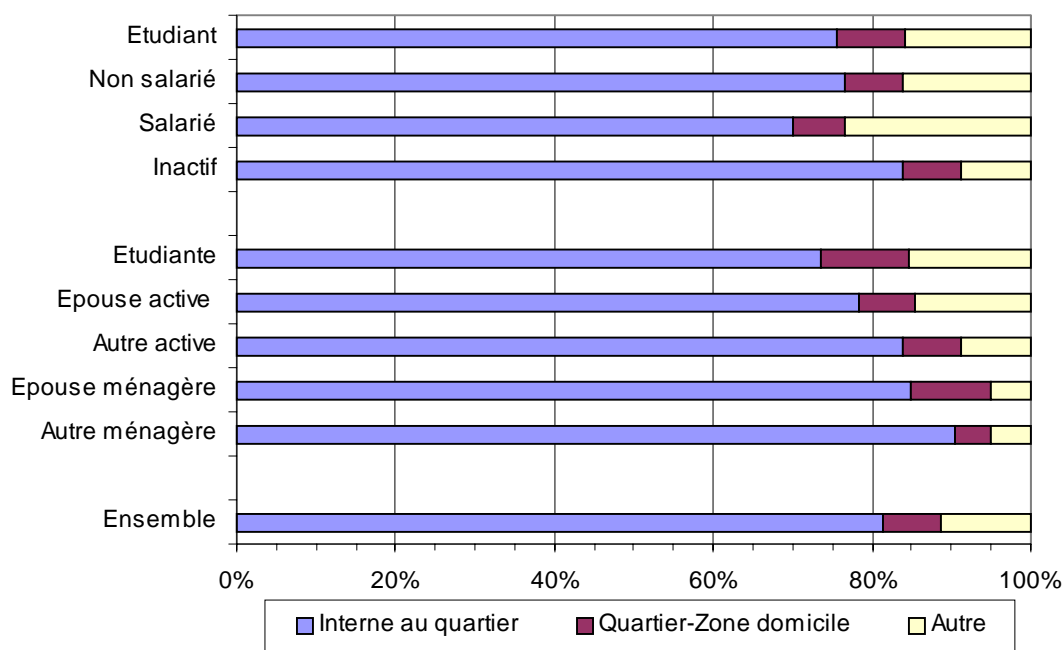
Graphique VI.13 : Répartition des déplacements en jour de semaine, selon le motif et le groupe de marcheurs (%)



5. LES ESPACES FRÉQUENTÉS

Le recours presque exclusif à la marche limite la portée spatiale des déplacements, comme le montre le Graphique VI.14. Au moins 85 % des déplacements se déroulent au sein de la zone du domicile, 70 % étant d'ailleurs internes au seul quartier du domicile. Les salariés sont ceux qui s'éloignent le plus de la zone du domicile, probablement du fait de la localisation de leur lieu de travail.

Graphique VI.14 : Répartition des déplacements en jour de semaine, selon l'espace fréquenté et le groupe de marcheurs (%)



6. LES GROUPES DE MARCHEURS

Les neuf groupes sont maintenant examinés de plus près tant dans leur composition selon les principaux indicateurs socio-économiques (âge, position dans le ménage, statut matrimonial, lieu d'origine, niveau d'études) que pour différents aspects de leur mobilité (niveau, budget-temps transport, motifs de déplacement, espaces fréquentés). Les informations quantitatives sur la composition des groupes peuvent être consultées dans l'annexe B et celles sur la mobilité ont déjà été présentées dans les sections précédentes.

6.1. Les étudiants

Les étudiants constituent une population jeune (l'âge moyen est de 17 ans), célibataire et d'origine urbaine (les trois quarts sont nés en milieu urbain). Ils sont majoritairement fils du chef de ménage (les trois quarts) et sont scolarisés dans l'enseignement secondaire (les deux tiers).

Avec en moyenne 4,5 déplacements journaliers en jour de semaine, les étudiants sont la catégorie la plus mobile parmi les marcheurs et celle ayant le budget-temps transport le plus élevé, de l'ordre d'une heure. Pendant le week-end, leur mobilité augmente encore d'un déplacement mais elle est plus locale car le budget-temps se réduit de 20 minutes. La moitié de leurs déplacements est liée aux études (soit l'équivalent d'un aller-retour domicile-école journalier) et plus du tiers à la sociabilité. Comme les autres catégories de population, le quartier, voire la zone du domicile, représentent le centre de la mobilité. Seul un déplacement sur sept des étudiants a lieu entre le quartier du domicile et une zone autre, mais ils sont l'un des groupes de marcheurs, aussi bien masculins que féminins, s'affranchissant le plus du quartier.

6.2. Les hommes non salariés

Après les étudiants, les hommes actifs non salariés sont le deuxième groupe masculin le plus jeune (âge moyen de 30 ans). Majoritairement célibataires (près des trois quarts), on y trouve peu de chefs de ménage (moins d'un sur cinq). Plus des deux tiers sont nés dans un milieu urbain et leur formation scolaire est faible (près de la moitié n'a que le niveau du primaire) ou nulle (deux sur cinq). Le travail est ambulatoire pour un quart des non-salariés.

Comme pour les étudiants, la relative jeunesse de ce groupe influe probablement sur son niveau de mobilité (4,3 déplacements en jour de semaine) et de budget-temps transport (près de 50 minutes), ce qui le place comme le second le plus mobile, après les étudiants. Pendant le week-end, les non-salariés se déplacent à peine moins, avec un budget-temps identique.

Sur 10 déplacements en semaine, cinq sont professionnels, trois sont liés à la sociabilité et deux au fonctionnement du ménage. Les trois quarts de leurs déplacements se déroulent à l'intérieur de la zone du domicile.

6.3. Les hommes salariés

Ce groupe masculin est le plus hétérogène pour plusieurs indicateurs socio-économiques. On y trouve presque autant de chefs de ménage que d'enfants ou d'autres parents du chef ; autant d'hommes mariés que de célibataires ; autant d'individus sans aucune formation scolaire que d'hommes ayant achevé l'école primaire ou l'enseignement secondaire. Un peu plus âgés que les non-salariés (l'âge moyen est de 35 ans), les salariés sont encore majoritairement d'origine urbaine (plus des deux tiers) et ils travaillent dans leur quasi-totalité dans un lieu fixe à l'extérieur du domicile.

Les salariés sont le groupe masculin le moins mobile, avec 3,9 déplacements en moyenne et seulement une quarantaine de minutes de temps de transport ; le week-end, leur mobilité moyenne diminue sensiblement, en nombre de déplacements et en budget-temps (3,4 déplacements et 33 minutes).

La mobilité des hommes salariés s'organise fondamentalement autour du travail (plus de la moitié des déplacements), qui voit alors son poids renforcé par rapport aux deux groupes précédents, la sociabilité tenant toutefois une place non négligeable (plus du tiers des déplacements). Les déplacements liés au fonctionnement du ménage (à peine un dixième des déplacements) sont donc délaissés par cette population. Les marcheurs salariés sont le groupe de pauvres ayant, en moyenne, la mobilité spatialement la plus vaste mais aussi la plus contraignante, qui est à mettre en rapport avec leur niveau de mobilité, le plus faible parmi les catégories masculines. En effet, près d'un dixième de leurs déplacements se déroule entre lieux en dehors du quartier et de la zone du domicile, et cela au détriment des déplacements à l'intérieur du quartier du domicile.

6.4. Les hommes inactifs

La catégorie des hommes inactifs, avec une moyenne d'âge de 40 ans, regroupe aussi bien des jeunes (près de 60 % ont moins de 35 ans) que des hommes âgés (30 % ont plus de 55 ans). Un tiers sont chefs de ménage et près de la moitié des enfants du chef, ce qui se traduit par une prééminence des célibataires (près de trois inactifs sur cinq). Le niveau scolaire reste faible, mais moins que chez les hommes non salariés, avec 37 % n'ayant pas fait d'études et autant ayant un niveau primaire. Ce groupe se caractérise par une origine plus rurale que les autres groupes (40 % des inactifs).

Les hommes marcheurs inactifs font en moyenne 4,2 déplacements journaliers en 44 minutes pendant les jours de semaine et, si le niveau de mobilité augmente légèrement à

4,4 déplacements les jours de week-end, le budget-temps, par contre, diminue d'une dizaine de minutes.

Par rapport aux autres groupes masculins, la mobilité des inactifs se distingue sur deux points. D'une part, par définition, le motif professionnel est très minoritaire dans leur mobilité¹⁸, les motifs principaux étant alors la sociabilité (la moitié des déplacements) et les déplacements pour le fonctionnement du ménage (deux déplacements sur cinq). D'autre part, leur mobilité est encore plus marquée par la proximité du domicile car neuf déplacements sur dix se déroulent dans la limite de la zone du domicile.

6.5. Les étudiantes

Comme leurs homologues masculins, les étudiantes sont jeunes (leur âge moyenne est de 18 ans) et célibataires. Les filles du chef de ménage sont cependant moins nombreuses (trois sur cinq) au profit des autres parentes et des non-parentes du chef de ménage. Proportionnellement elles sont plus nombreuses que les étudiants à être nées dans un milieu urbain (près de 90 %) et à poursuivre des études supérieures.

Les étudiantes sont le groupe féminin le plus mobile (4,2 déplacements) et celui dont le budget-temps transport est le plus élevé (56 minutes), situation analogue à celle observée pour les étudiants dans le cas des groupes masculins. Pendant le week-end, elles font en moyenne un déplacement en moins mais, surtout, le budget-temps transport chute de 25 minutes.

Par rapport aux étudiants, les étudiantes se caractérisent par plus de déplacements liés à leur scolarité (près de trois déplacements sur cinq) et par le poids des déplacements pour le fonctionnement du ménage (près du tiers des déplacements). Les déplacements pour la sociabilité se voient ainsi très limités et les étudiantes apparaissent alors comme le groupe, que ce soit féminin ou masculin, se déplaçant le moins pour ce motif. En ce qui concerne l'étendue spatiale de la mobilité, elle est similaire à celle des étudiants.

6.6. Les femmes actives, épouses ou chefs de ménage

Ces femmes actives sont essentiellement épouses du chef de ménage (80 %), les autres étant elles-mêmes responsables du ménage. Elles sont donc majoritairement mariées mais une sur sept est une femme séparée, divorcée, ou veuve. Elles représentent le groupe féminin le plus âgé (42 ans en moyenne) et le plus rural (trois sur cinq sont nées en milieu rural). Leur formation scolaire est très faible et près des trois quarts n'en ont aucune, ce qui explique qu'elles sont toutes des travailleuses « indépendantes ». Six femmes sur dix travaillent dans un lieu fixe à l'extérieur du domicile mais la proportion de celles travaillant à domicile est particulièrement élevée (trois sur dix). Ceci leur permet alors de combiner plus facilement activité professionnelle et responsabilité du ménage.

Ce groupe réalise en moyenne 3,1 déplacements en jour de semaine, avec un budget-temps de transport d'une quarantaine de minutes. Pendant le week-end, contrairement à la plupart des autres groupes, leur niveau de mobilité augmente sensiblement (3,6 déplacements) et concerne surtout des déplacements de proximité car leur budget-temps se réduit de près d'une dizaine de minutes.

Vie quotidienne (44 %) et travail (40 %) font pratiquement jeu égal et montrent le double rôle de ces femmes, l'influence du domicile comme lieu de travail se répercutant alors dans cette répartition. La mobilité pour la sociabilité est donc faible, à peine supérieure à celle des

¹⁸ Dans ce groupe se trouvent inclus les chômeurs, dont les déplacements à la recherche d'un travail ont été classés comme déplacements « professionnels ».

étudiantes. Quant à la dimension spatiale de leurs déplacements, ils sont centrés sur la zone du domicile, comme pour la plupart des autres groupes de population.

6.7. Les autres femmes actives

Ce groupe est constitué par des filles du chef de ménage (plus de la moitié) et autres parentes du chef, près de la trentaine (28 ans en moyenne), souvent célibataires (sept sur dix) mais les femmes mariées représentent un quart du groupe. Contrairement aux autres actives, leur origine est plus souvent urbaine (les deux-tiers) et si elles sont encore près de la moitié à ne pas avoir fait d'études, deux sur cinq ont fréquenté l'enseignement primaire. Comme les autres actives, la plupart sont des travailleuses « indépendantes » mais qui, par contre, travaillent majoritairement dans un lieu fixe à l'extérieur du domicile.

Avec des emplois de nature similaire, mais des responsabilités au sein du ménage différentes et une localisation de l'activité plus extérieure, la mobilité de ces femmes se distingue sur plusieurs points de celle du groupe précédent. Premièrement, elles se déplacent sensiblement plus (3,9 déplacements en moyenne) et ce niveau demeure stable en semaine et en week-end. Toutefois, leur budget-temps transport passe de 40 minutes en semaine à 27 minutes en week-end. Deuxièmement, le poids des déplacements liés au fonctionnement du ménage diminue (un tiers) au profit surtout des déplacements pour la sociabilité, la part des déplacements professionnels demeurant stable. Troisièmement, l'importance des déplacements de proximité est encore plus marquée (neuf déplacements sur dix).

6.8. Les ménagères, épouses ou chefs de ménage

Les femmes de ce groupe, inactives, sont dans leur quasi-totalité mariées et responsables de leur foyer en tant qu'épouses du chef du ménage. Âgées de 40 ans en moyenne, un peu plus de la moitié sont nées en milieu rural et, comme leurs homologues actives, les trois quarts n'ont pas fait d'études.

Leur niveau de mobilité présente des traits similaires à ceux des épouses et chefs de ménage actives car elles se déplacent plus pendant le week-end (3,5 déplacements) qu'en semaine (3 déplacements). Simultanément, leur budget-temps passe d'une demi heure en semaine à une quarantaine de minutes le week-end.

Responsables du fonctionnement de leur foyer qui motive près des trois quarts de leurs déplacements, le reste est consacré à la vie sociale, et la quasi-totalité de leurs déplacements ont lieu dans la zone de leur domicile.

6.9. Les autres ménagères

Ce groupe est le pendant « inactif » de celui des « autres femmes actives ». Plus jeunes, (24 ans en moyenne), elles sont aussi majoritairement célibataires (les deux tiers) et filles du chef de ménage (près de trois sur cinq). Toutefois, elles sont proportionnellement plus nombreuses à être nées en ville (les trois quarts) et elles sont la catégorie féminine ayant le moins de membres sans aucune formation scolaire (moins de deux sur cinq).

De même, en ce qui concerne le niveau de mobilité, il est proche de celui des « autres femmes actives » : 3,6 déplacements en semaine et 3,8 en week-end. Le budget-temps, d'une trentaine de minutes, demeure relativement stable entre les deux périodes.

Par contre, les formes de leur mobilité sont naturellement plus proches de celles des ménagères plus âgées. La vie quotidienne du ménage demeure le principal motif de déplacement, mais à un niveau inférieur (les deux tiers des déplacements), au profit des déplacements de sociabilité, et les aires de fréquentation se limitent à la zone du domicile.

7. CONCLUSION

Les résultats présentés ici confirment, d'une part, le poids important des marcheurs parmi les DAKAROIS pauvres, et d'autre part, les limites spatiales que la pratique de ce mode comme moyen de transport *unique* impose aux citoyens. En effet, le marcheur ne peut pas aller très loin, comme le rappelle la durée moyenne de déplacement, une dizaine de minutes en jour de semaine, car il n'a que ses pieds pour faire l'aller-retour, souvent sur des terrains et des environnements peu propices à la marche¹⁹. Cependant, les conditions sont plus pénibles pour un marcheur sur cinq, soit 45 000 individus de 14 ans et plus en jour ouvrable, ces citoyens présentant une durée par déplacement d'une vingtaine de minutes et passant au total 1h 45 à se déplacer. Pour les pauvres sans autre moyen de transport que leurs pieds, deux solutions s'imposent donc : rester près de leur domicile ou investir leur force physique et leur temps pour s'en éloigner.

¹⁹ Sur ces questions, voir par exemple, Godard et alii, 1996 et Kane, 2002.

VII. LES USAGERS PAUVRES DES TRANSPORTS PUBLICS

De la même manière que nous avons étudié les « marcheurs exclusifs », nous nous intéressons ici aux « usagers exclusifs des transports publics ». Nous les définissons comme les Dakarais appartenant aux ménages pauvres (deux premiers quintiles de dépenses), se déplaçant en transports publics (majoritairement des transports collectifs tels que les cars rapides, les Ndiaga Ndiaye, les bus, les taxis banlieue, les taxis clandos et le PTB, mais nous y avons inclus également les taxis urbains, les véhicules de ramassage et les véhicules utilitaires), éventuellement ayant recours à la marche pour les trajets terminaux mais aussi pour réaliser d'autres déplacements. Dorénavant nous les appellerons simplement usagers des transports publics (TP), voire des transports collectifs (TC), ces derniers étant majoritaires.

Un quart des citoyens pauvres de 14 ans et plus sont des usagers des transports publics, et plus de la moitié de ces usagers sont des hommes, contrairement à la répartition homme-femme de l'ensemble de la population pauvre (Tableau VII.1).

Tableau VII.1 : Répartition des usagers des transports publics selon le sexe

	Usagers des TP pauvres		Pauvres	
	Nombre	%	Nombre	%
Homme	72 449	54	226 713	43
Femme	60 905	46	294 699	57
Ensemble	133 354	100	521 412	100

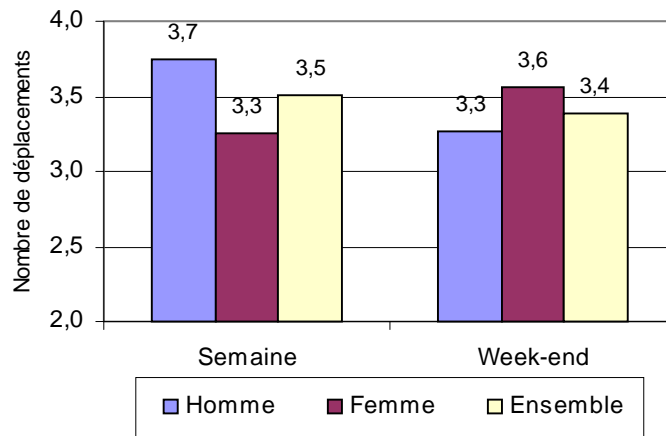
En jour de semaine, le niveau de mobilité masculine est proche de la moyenne de l'ensemble des pauvres. Par contre, les femmes utilisatrices des TC font 0,5 déplacement de plus que la moyenne des femmes pauvres, ce qui conduit à une réduction de l'écart de mobilité homme-femme parmi les usagers des TC (Graphique VII.1). Comparés aux marcheurs, les usagers des TC se déplacent moins que les marcheurs exclusifs, notamment les hommes.

Pendant le week-end, la valeur de la mobilité moyenne varie peu mais elle est le résultat de deux mouvements opposés, les hommes se déplacent un peu moins, les femmes un peu plus. Ainsi, le week-end la tendance générale s'inverse et le niveau de mobilité féminine dépasse, mais de peu, celui de la mobilité masculine.

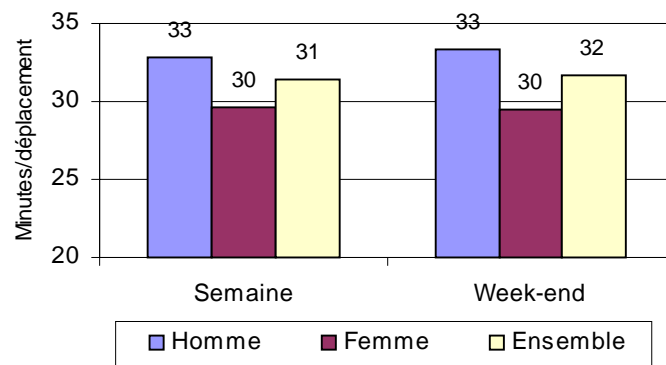
La durée moyenne par déplacement des usagers des TC est d'une demi-heure, soit trois fois celle des marcheurs. Elle est identique en semaine et le week-end, pour les hommes comme pour les femmes (Graphique VII.2).

Se déplaçant certes moins que les marcheurs mais effectuant des déplacements sensiblement plus longs, les usagers des TC consacrent au transport un budget-temps nettement supérieur à celui des marcheurs et à celui de l'ensemble des pauvres : plus d'une 1h 30 pour les femmes, 2 heures pour les hommes (Graphique VII.3). Pendant le week-end, l'effet du nombre de déplacements (supérieur pour les femmes, moins élevé pour les hommes) se traduit par une homogénéisation du budget-temps entre hommes et femmes, mais à un niveau qui reste toujours élevé, proche de 1h 50.

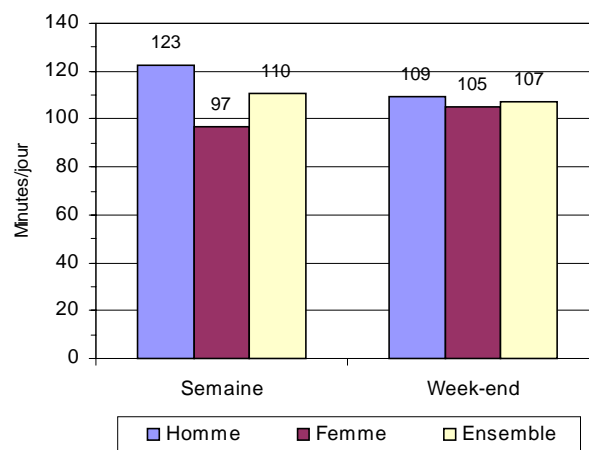
Graphique VII.1 : Mobilité moyenne des usagers des transports publics selon le sexe



Graphique VII.2 : Durée moyenne des déplacements des usagers des transports collectifs selon le sexe



Graphique VII.3 : Budget-temps de transport moyen des usagers des transports publics selon le sexe



Le nombre de déplacements, la durée moyenne et le budget-temps de transport montrent donc des différences dans la mobilité des hommes et des femmes usagers des transports collectifs. Comme pour l'analyse de la mobilité des marcheurs, nous utiliserons dorénavant la typologie déjà présentée de la population en 9 catégories afin d'apporter de nouveaux éclairages.

La répartition des usagers des TP selon le quintile de dépense (Tableau VII.2) montre que :

- Deux usagers des transports publics sur cinq seulement appartiennent aux ménages les plus pauvres, ceux du premier quintile. Ils sont donc sous-représentés parmi les usagers des TC.
- La part des catégories masculines et féminines est la même dans les deux quintiles (54 % et 46 % respectivement en moyenne).
- La part des hommes non salariés et des femmes actives est plus élevée parmi les plus pauvres ; en revanche, les étudiantes et les épouses ménagères sont proportionnellement moins nombreuses.
- Les hommes actifs sont sur-représentés parmi les usagers des TP par rapport à l'ensemble des pauvres au détriment des ménagères, épouses et surtout des autres femmes.

Tableau VII.2 : Répartition des usagers des transports publics selon le quintile de dépense (%)

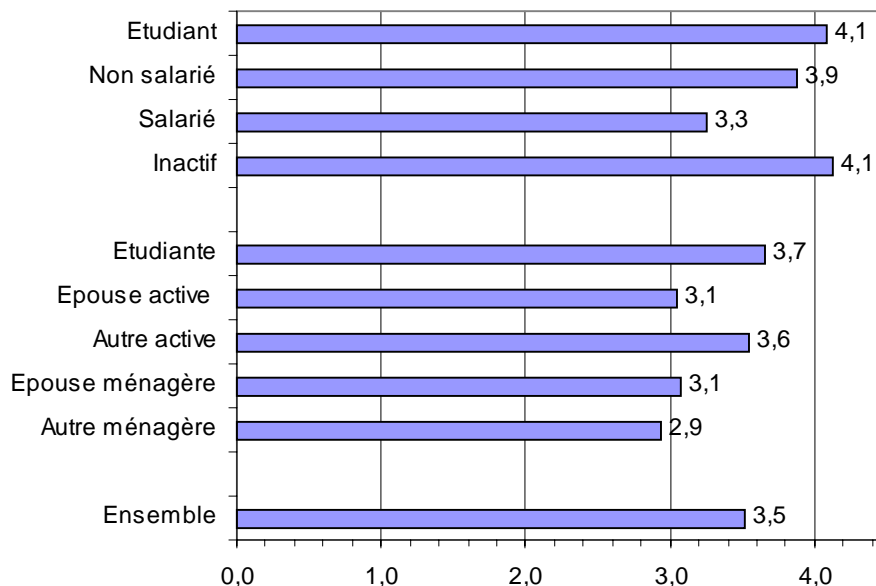
	Quintile 1	Quintile 2	Total usagers des TC pauvres	Total pauvres
<i>Hommes</i>				
Etudiant	4	5	4	5
Non salarié	29	24	26	19
Salarié	16	17	17	8
Inactif	6	7	7	11
<i>Femmes</i>				
Etudiante	3	9	6	6
Femme active, épouse ou chef de ménage	13	10	11	11
Autre femme active	15	11	13	13
Epouse ou chef ménagère	6	8	7	11
Autre ménagère	8	9	8	17
<hr/>				
Ensemble				
%	100	100	100	100
nombre	56 283	77 072	133 354	521 410

1. LES NIVEAUX DE MOBILITÉ

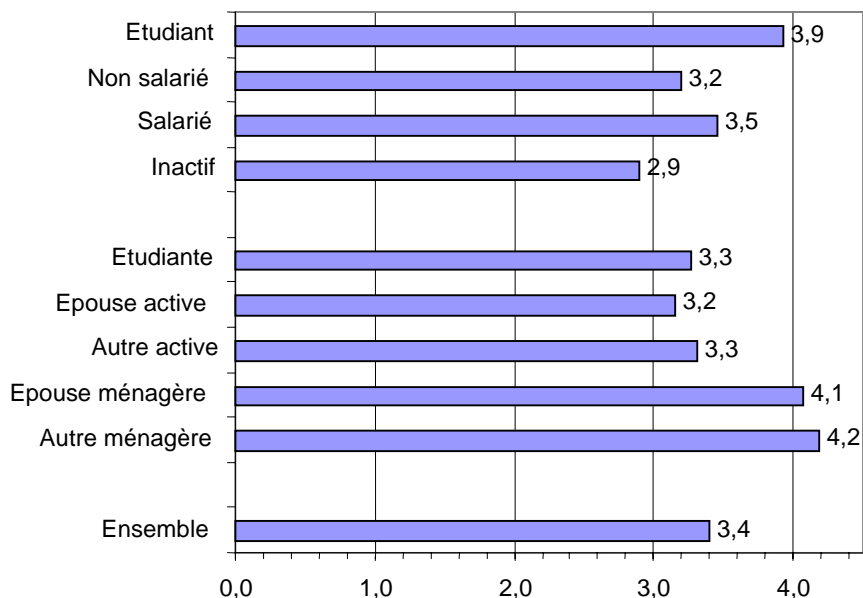
En semaine, les groupes masculins effectuent 4 déplacements journaliers, sauf les salariés qui effectuent près d'un déplacement en moins (Graphique VII.4). Les femmes se déplacent toujours moins que les hommes, et ce sont les plus jeunes, étudiantes et travailleuses ayant des activités contraintes, qui se déplacent le plus, à des niveaux équivalents à celui des hommes salariés. Il y a donc une relative homogénéité des niveaux moyens de mobilité pour les hommes et une hétérogénéité plus marquée pour les femmes, soit la situation inverse de celle observée chez les marcheurs exclusifs.

Pendant le week-end²⁰, les évolutions sont contrastées (Graphique VII.5). Les hommes salariés et les épouses actives se déplacent, en moyenne, à peine plus qu'en semaine, les femmes inactives augmentent de manière significative leur mobilité, avec un déplacement supplémentaire par rapport à la semaine, enfin les autres groupes se déplacent moins.

Graphique IV.4 : Mobilité moyenne des groupes d'utilisateurs des transports publics en semaine (nombre de déplacements)



Graphique IV.5 : Mobilité moyenne des groupes d'utilisateurs des transports publics le week-end (nombre de déplacements)

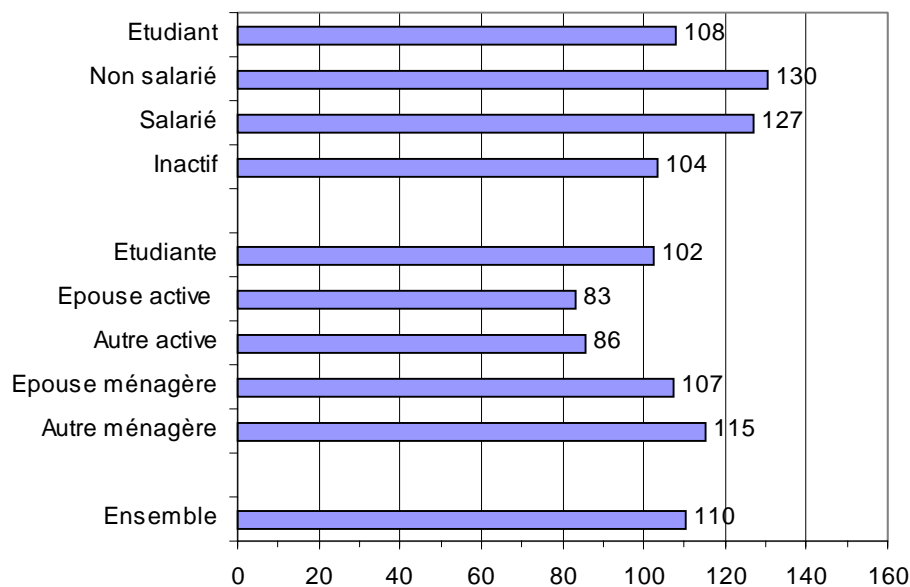


²⁰ Dans la suite de ce chapitre, nous présentons les valeurs des différents indicateurs pour le week-end mais avec des réserves car, pour plusieurs catégories d'utilisateurs des TP, les effectifs enquêtés sur leur mobilité de samedi ou dimanche sont trop réduits pour être statistiquement représentatifs (cf. Tableau VII.4).

2. LE BUDGET-TEMPS DE TRANSPORT

Les disparités des budgets-temps sont également marquées, mais à des niveaux toujours élevés, comme le laissait déjà entrevoir l'examen du budget-temps de transport pour l'ensemble des usagers des TP. Les hommes actifs et les ménagères non épouses passent, en jour ouvrable, autour de deux heures de leur temps en transport (Graphique IV.6). Globalement, les budgets temps moyens masculins se situent entre 100 et 130 minutes, les budgets temps féminins demeurent moins élevés, entre 80 et 115 minutes.

Graphique IV.6 : Budget-temps de transport des groupes d'usagers des transports collectifs en semaine (minutes)

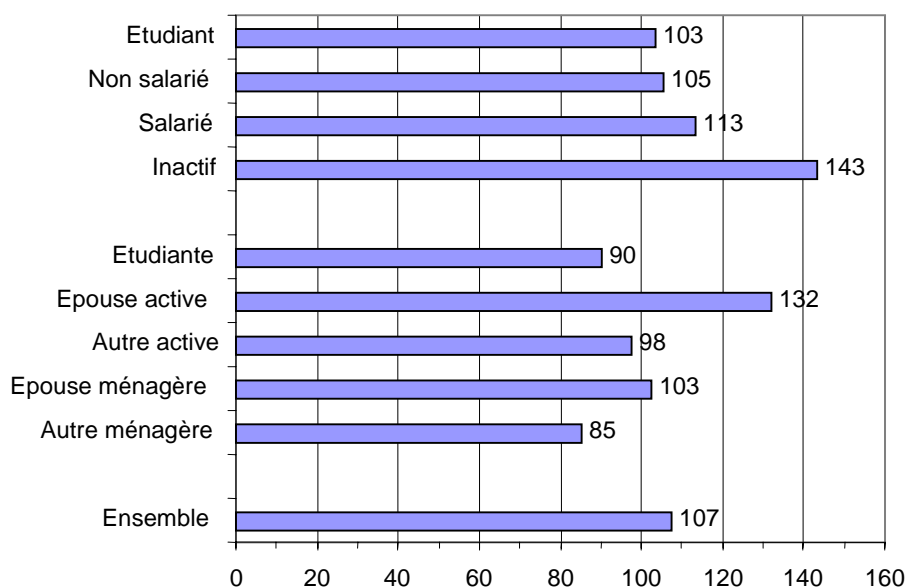


Le week-end, les usagers des TP passent moins de temps à se déplacer (Graphique VII.7), les exceptions étant les femmes actives et les hommes inactifs, qui au contraire, y passent plus de temps. L'augmentation pour ces derniers et les épouses actives est remarquable : 40 et 50 minutes respectivement.

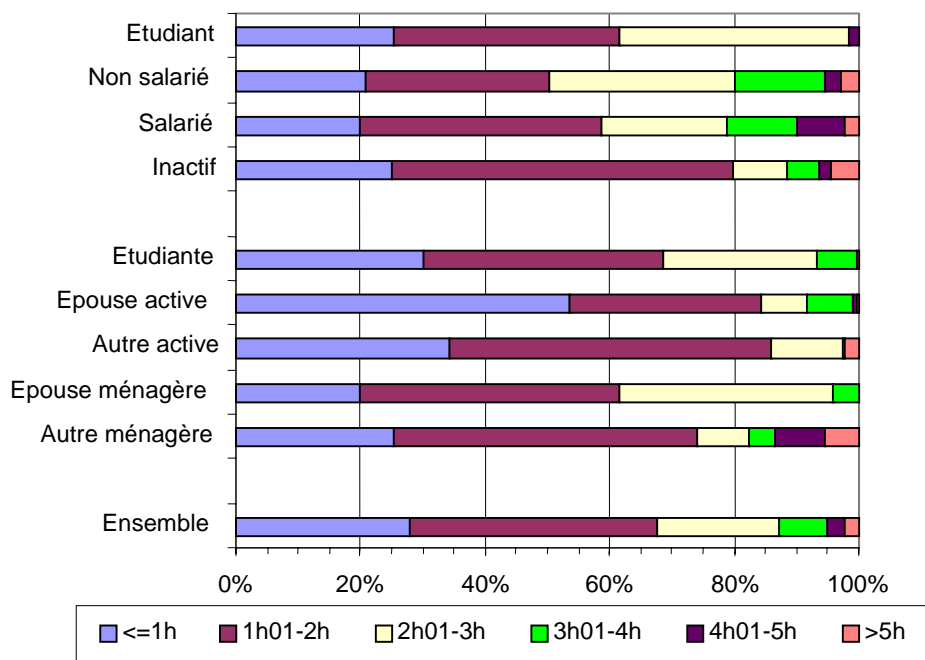
La répartition des usagers des TP selon le niveau de leur budget-temps révèle qu'en moyenne un usager sur trois passe plus de deux heures à se déplacer (Graphique VII.8). 40 % des épouses inactives et des salariés, et 50 % des hommes non salariés dépassent la limite de 2 heures de transport et, qui plus est, un homme actif sur cinq passe plus de trois heures à se déplacer. La productivité de ces actifs, souvent seul soutien financier des ménages les plus défavorisés, est probablement diminuée par la contrainte de passer de longues heures dans les transports collectifs²¹.

²¹ La situation des femmes inactives est tout aussi défavorable, mais leur poids est sensiblement plus faible parmi les utilisateurs de TC : 7 % contre 43 % pour l'ensemble des hommes actifs.

Graphique VII.7 : Budget-temps de transport des groupes d'utilisateurs des transports publics le week-end (minutes)



Graphique VII.8 : Répartition des usagers des transports publics selon le budget-temps de transport en semaine (%)



De manière analogue au cas des marcheurs, les indicateurs de mobilité révèlent un certain nombre de différences entre catégories en les décomposant en deux groupes, selon le niveau de leur budget-temps de transport : celles avec un budget-temps de transport de deux heures maximum (les usagers de « courte durée », soit les deux tiers des usagers des TP), et celles ayant des budgets supérieurs (les usagers de « longue durée »). Le Tableau VII.3 montre que

les femmes actives, et à un moindre degré les hommes inactifs, sont sur-représentés parmi les usagers de courte durée ; en revanche, les hommes actifs le sont parmi ceux de longue durée.

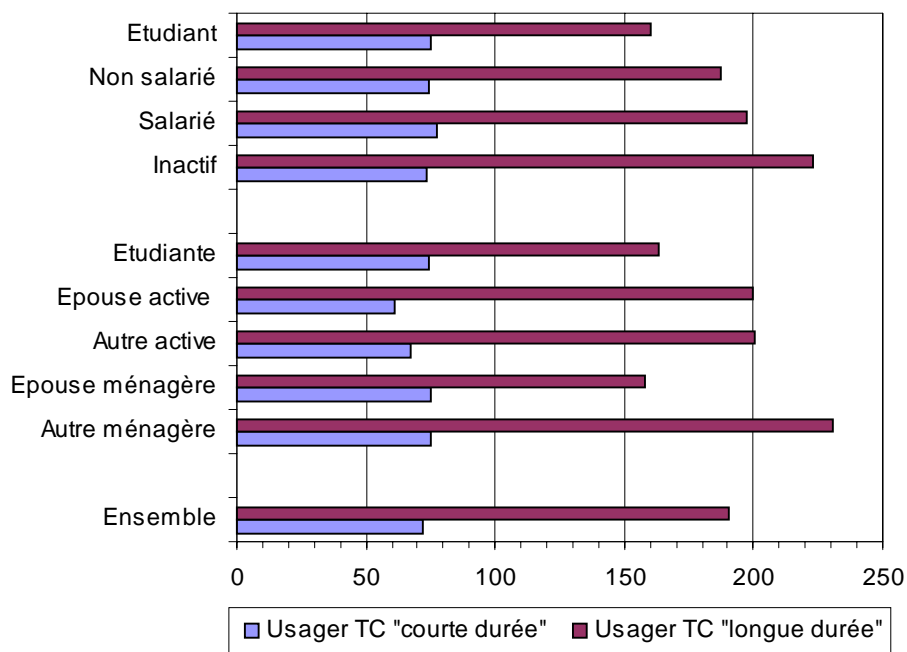
Tableau VII.3 : Répartition des usagers des transports publics de courte et longue durée dans l'ensemble des marcheurs (%)

	Courte durée	Longue durée	Total*
Etudiant	5	7	6
Non salarié	17	34	22
Salarié	15	21	17
Inactif	10	5	8
Etudiante	8	8	8
Epouse active	15	6	12
Autre active	15	5	11
Epouse ménagère	5	6	5
Autre ménagère	11	8	10
Ensemble	100	100	100

* Quelques différences dans les valeurs de cette colonne peuvent apparaître par rapport au Tableau VII.2 car nous considérons ici les usagers se déplaçant en semaine.

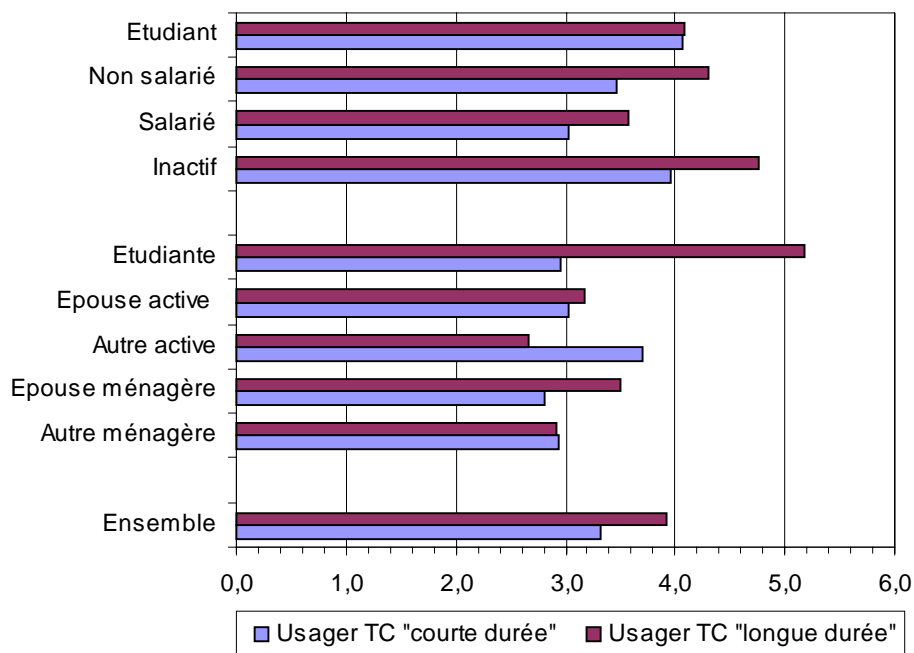
Bien évidemment la distinction entre courte et longue durée joue tout particulièrement sur les moyennes des durées de déplacement (Cf. section suivante) et des budgets temps de transport. Ceux-ci sont doublés, voire triplés (les hommes inactifs, les femmes actives et les épouses ménagères), entre les usagers de courte et de longue durée (Graphique VII.9). Les premiers groupes passent autour de 1h 10 à se déplacer, les seconds au moins 2h 40.

Graphique VII.9 : Budget-temps de transport en semaine des usagers des transports publics de courte et longue durée (minutes)



En ce qui concerne le nombre de déplacements, les résultats sont nécessairement moins spectaculaires. Les usagers de longue durée se déplacent autant ou plus que les usagers de courte durée pour toutes les catégories, à l'exception des femmes actives non épouses, qui font un déplacement en moins (Graphique VII.10). Ce sont notamment les étudiantes d'une part, les épouses inactives et les hommes non salariés d'autre part qui ont des niveaux de mobilité nettement supérieurs à ceux de leurs homologues de courte durée (+76 % et +25 %, respectivement).

Graphique VII.10 : Mobilité moyenne en jour de semaine des usagers des transports publics de courte et longue durée (nombre de déplacements)



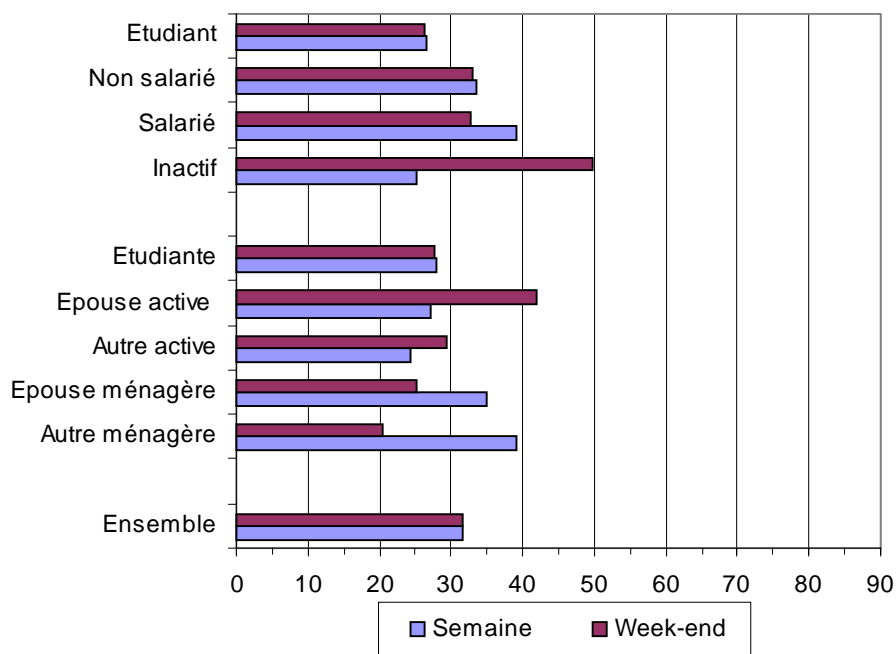
3. LA DURÉE DE DÉPLACEMENT

La durée moyenne de déplacement varie dans une fourchette de 25 à 40 minutes en jour de semaine (Graphique VII.11). Fait curieux, à chaque extrémité de la fourchette se trouvent deux catégories d'usagers différenciées selon le sexe et l'activité. Ce sont les hommes inactifs et les épouses actives qui présentent les moyennes les plus basses et les hommes salariés et les femmes inactives non épouses, les plus élevées.

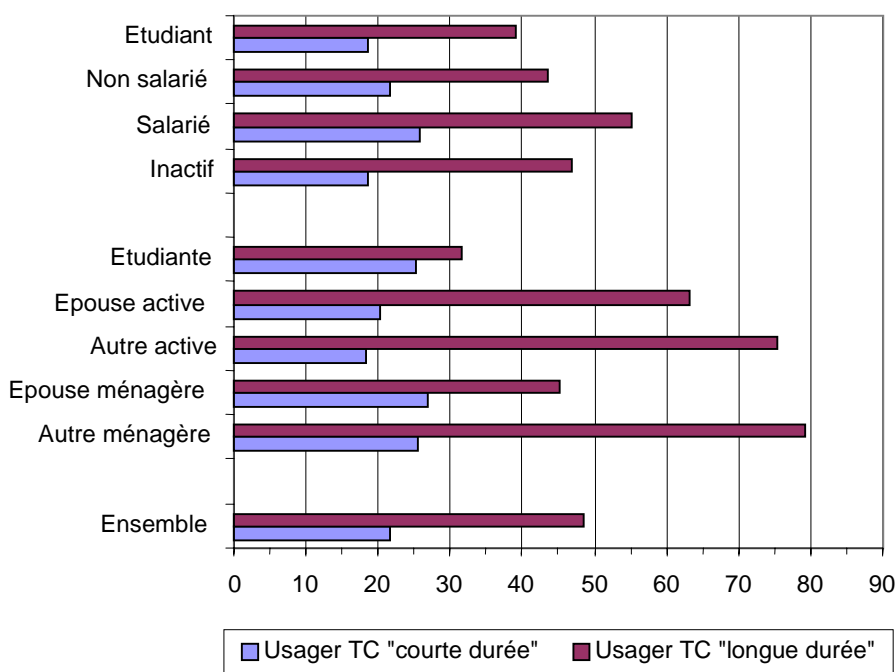
Lors du week-end, la durée moyenne par déplacement diminue, sauf pour trois catégories pour lesquelles on observe au contraire une hausse : les hommes inactifs principalement, mais aussi les épouses actives et, à moindre degré, les autres femmes actives.

La distinction des usagers des TP en courte et longue durée met en évidence d'importants écarts des durées moyennes de déplacements (Graphique VII.12). D'une part, la durée moyenne des déplacements des usagers de courte durée oscille entre 20 et 30 minutes, alors que pour les usagers de longue durée la dispersion est plus forte, de 30 minutes (les étudiantes) à 1h 20 (les femmes autres que les épouses, actives comme inactives). D'autre part, la durée moyenne de déplacement est multipliée par au moins 1,25 fois (les étudiantes) et jusqu'à 4 fois (les femmes actives non épouses) entre les usagers de courte et longue durée.

Graphique VII.11 : Durée de déplacement des groupes d'utilisateurs des transports publics en semaine et le week-end (minutes)



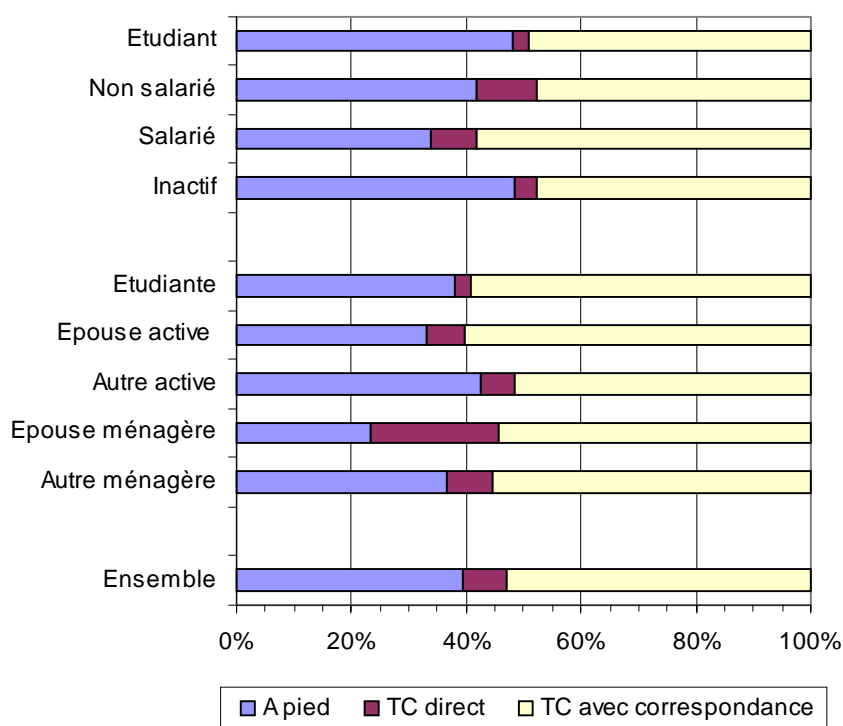
Graphique VII.12 : Durée de déplacement en semaine des utilisateurs des transports publics de courte et longue durée (minutes/déplacement)



4. LA RÉPARTITION MODALE

Rappelons que selon la définition des usagers des transports publics adoptée ici, ces citoyens peuvent également effectuer des déplacements piétonniers (Graphique VII.13). La marche capte ainsi 2 déplacements sur cinq des usagers des TP, soit deux fois moins que pour l'ensemble des citoyens pauvres. Le reste des déplacements est bien sûr réalisé en transports collectifs, la quasi-totalité étant avec correspondance. En d'autres termes, quelle que soit la catégorie d'utilisateur, la moitié au moins de ses déplacements est effectuée en TP avec correspondance.

Graphique VII.13 : Répartition modale des usagers des transports publics en semaine (%)

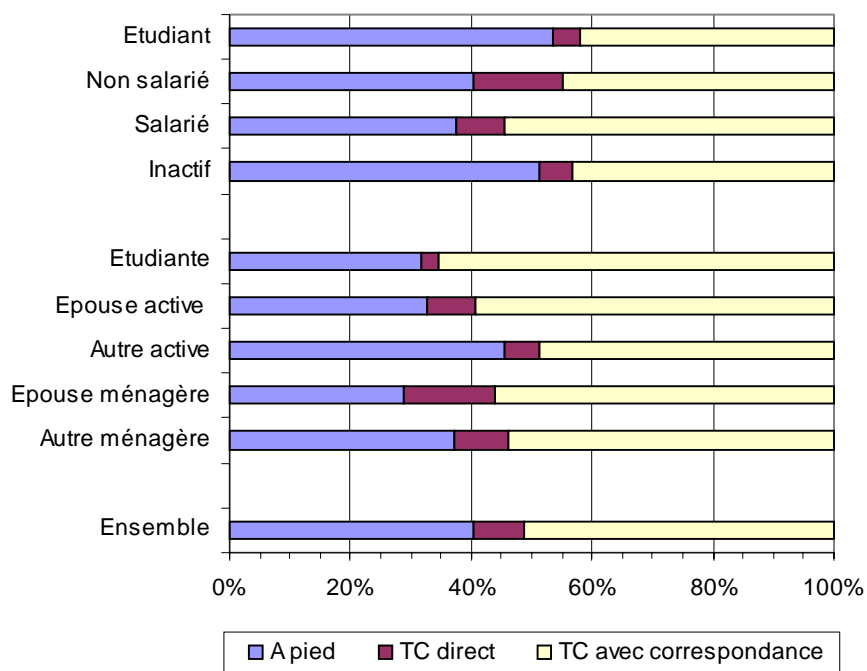


Certaines catégories d'utilisateurs présentent des pratiques modales moyennes plus spécifiques :

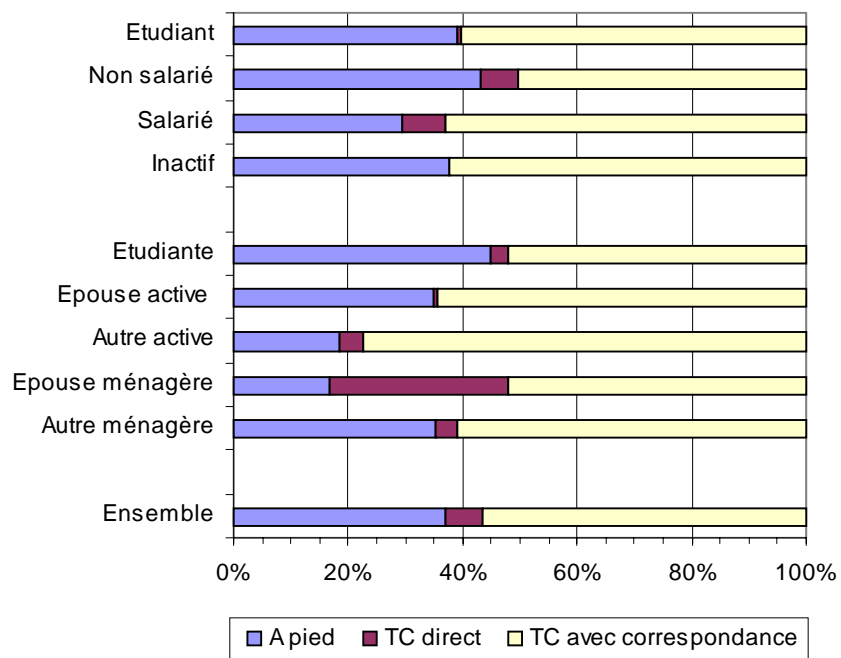
- Celles se déplaçant plus à pied : les étudiants, les hommes inactifs réalisent un déplacement sur deux à pied.
- Celles se déplaçant plus en TC (et donc moins à pied) : les hommes salariés, les épouses actives (deux tiers des déplacements) et surtout, les épouses ménagères (les trois quarts des déplacements).
- Celles avec le plus de déplacements en TC directs : les épouses ménagères (un cinquième des déplacements) et, à un moindre degré, les hommes non salariés (10 %).
- Celles avec le plus de déplacements en TC avec correspondance (trois déplacements sur cinq) : les hommes salariés, les épouses actives et les étudiantes.

Globalement, la distinction des usagers de courte et de longue durée révèle pour ces derniers une diminution, en moyenne, des parts de la marche et des déplacements en TC directs au profit des déplacements avec correspondance (Graphiques VII.14 et VII.15).

Graphique VII.14 : Répartition modale pour les usagers des transports publics de courte durée en semaine (%)



Graphique VII.15 : Répartition modale pour les usagers des transports publics de longue durée en semaine (%)



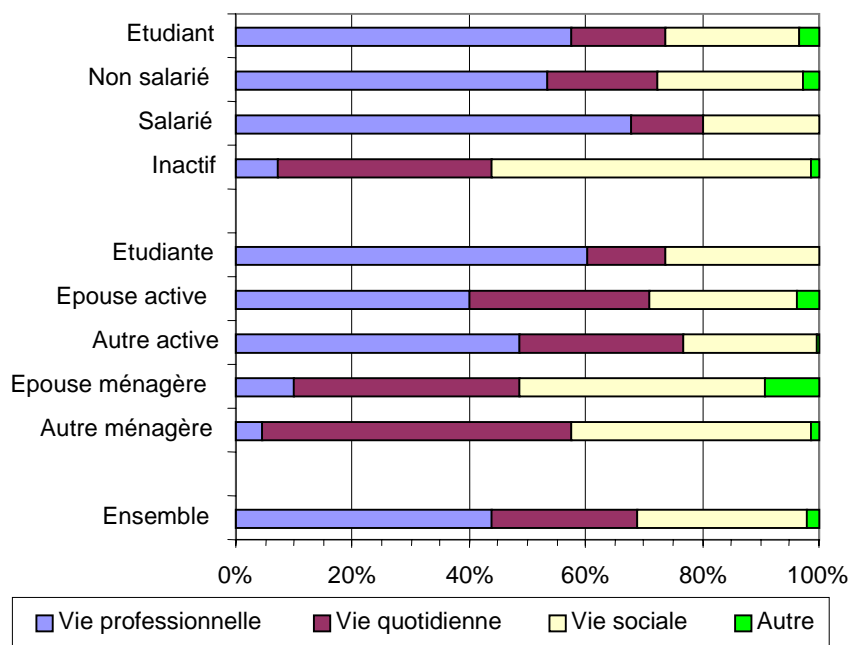
Par catégorie, les évolutions sont plus contrastées. La marche est plus utilisée par les étudiantes, les épouses actives et les hommes non salariés. Les TC directs n'augmentent que pour les épouses ménagères et disparaissent même presque totalement chez les hommes inactifs, les étudiants et étudiantes, et les épouses actives. Enfin, les TC avec correspondance diminuent quelque peu chez les étudiantes mais s'accroissent pour toutes les autres catégories, tout particulièrement pour les étudiants, les inactifs et les autres actives.

5. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Toujours en moyenne, les usagers des transports publics se déplacent plus pour des motifs professionnels (et scolaires) que l'ensemble des pauvres ou que les marcheurs, au détriment des déplacements pour des motifs domestiques, la part des déplacements de sociabilité demeurant constante. A catégorie égale, le passage d'une mobilité effectuée exclusivement à pied à une utilisation des TC se traduit par plus de déplacements liés au travail pour les actifs (à l'exception des épouses actives), et plus de déplacements de sociabilité pour les inactifs et les épouses actives.

Parmi les usagers des TP, le travail reste donc, en moyenne, le premier motif de déplacement, et la sociabilité prend le pas sur les motifs domestiques (Graphique VII.16). En effet, à l'exception des épouses actives, le travail représente entre la moitié et les deux tiers des déplacements journaliers, la sociabilité entre un quart et plus de la moitié des déplacements, et la vie quotidienne entre plus d'un dixième et la moitié des déplacements. Les hommes salariés sont la catégorie se déplaçant le plus pour le travail, les hommes inactifs pour la sociabilité et les ménagères autres que les épouses pour le motif domestique.

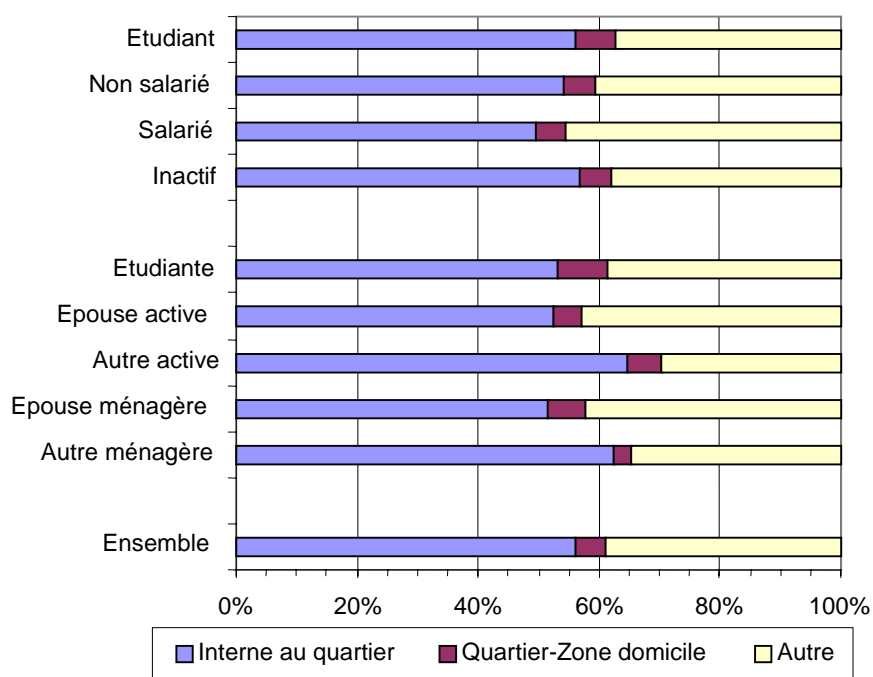
Graphique VII.16 : Répartition des déplacements en semaine, selon le motif (%)



6. LES ESPACES FRÉQUENTÉS

Nous avons vu que la quasi-totalité de la mobilité des marcheurs (neuf déplacements sur dix) se déroule aux environs du domicile. Mais, dans le cas des usagers des transports publics, si la mobilité de proximité demeure toujours essentielle, le recours à des modes motorisés amplifie logiquement de manière remarquable les espaces fréquentés et la part des déplacements internes au quartier se réduit à trois déplacements sur cinq (Graphique VII.17). Les hommes salariés sont ceux qui s'éloignent le plus fréquemment du domicile (près de la moitié des déplacements) tandis que les ménagères autres que les épouses sont celles qui le font le moins fréquemment (près du tiers des déplacements). Toutefois, l'usage des TP tend à homogénéiser un peu les pratiques spatiales (ne serait-ce que parce que les itinéraires de ces modes sont relativement fixes) et les écarts entre catégories apparaissent donc plus réduits que pour d'autres indicateurs de la mobilité.

Graphique VII.17 : Répartition des déplacements en semaine, selon le l'espace fréquenté (%)



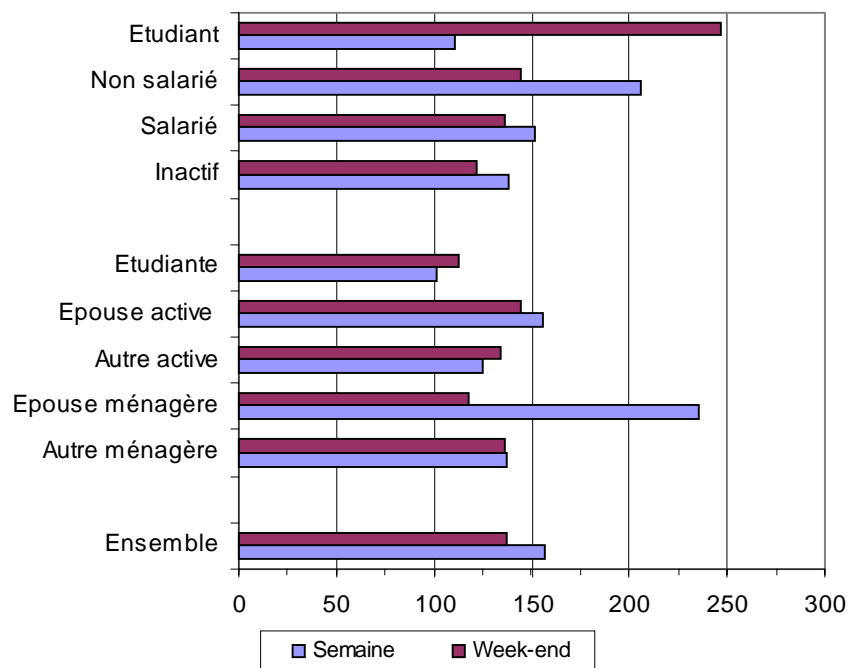
7. LES DÉPENSES EN TRANSPORT PUBLIC

L'utilisateur des transports publics dépense, en moyenne et en jour de semaine, 160 Fcfa par déplacement en utilisant ces moyens de transport (Graphique VII.18). Pendant le week-end, la dépense moyenne diminue de 20 Fcfa.

En semaine, deux catégories présentent des dépenses moyennes sensiblement plus élevées, les hommes non salariés (205 Fcfa) et les épouses ménagères (235 Fcfa). Ces écarts seraient à expliquer à travers une analyse plus fine, que nous n'entreprendrons pas ici, des seuls déplacements en transport motorisé, notamment en termes de type de transports publics utilisés et de liaisons spatiales. De plus, et cela est valable pour toutes les catégories, il faudrait évaluer la qualité de l'information fournie sur les dépenses car si le taux de réponse mesuré à partir du nombre d'enquêtés est élevé, il est sensiblement plus faible si on le ramène

à un nombre de déplacements, les enquêtés ayant pu ne renseigner qu'une partie de leurs déplacements payants²² (Tableau VII.4). Toutefois, en ce qui concerne les épouses ménagères, une hypothèse pouvant d'ores et déjà être avancée serait qu'elles utilisent proportionnellement plus souvent que d'autres catégories des moyens de transport plus chers, comme par exemple les taxis jaune noir (ou des taxis clandestins). En effet, d'une part il s'agit d'un des groupes s'éloignant le plus fréquemment de l'environnement proche du domicile (Cf. Graphique VII.17) et d'autre part, la proportion des déplacements en transports publics sans correspondance est nettement plus élevée que pour tous les autres groupes (cf. Graphique VII.13).

Graphique VII.18 : Montant des dépenses en transport public (%)



En dehors de ces deux groupes, aux extrêmes de l'échelle des dépenses unitaires se trouvent, vers le haut, les hommes salariés et les épouses actives (environ 150 Fcfa/déplacement), et vers le bas, les étudiants et étudiantes (environ 100 Fcfa/déplacement). Sur la base d'un aller et retour journalier pendant 20 jours, les dépenses mensuelles s'élèvent à 6 000 Fcfa pour les premiers, et à 4 000 Fcfa pour les seconds (ou 7 500 et 5 000 Fcfa, respectivement sur une base de 25 jours). Pour des ménages pauvres, dont la dépense moyenne par tête est de 13 300 Fcfa/mois, les dépenses de transport semblent donc importantes et peuvent laisser supposer que l'utilisation régulière des transports publics n'est pas à la portée des ménages pauvres.

²² Nous n'avons pas effectué d'opérations d'apurement sur les dépenses de déplacement déclarées par les enquêtés mais une meilleure reconstitution de la dépense en transport pourrait être entreprise en examinant les couples de déplacement aller-retour avec les mêmes moyens de transport et si pour l'un la dépense est indiquée, l'attribuer à l'autre.

Tableau VII.4 : Taux de réponse sur les dépenses en transport

	Semaine			Week-end		
	Nombre réponses*	Effectif enquêté	Taux réponse (%)	Nombre réponses*	Effectif enquêté	Taux réponse (%)
Etudiant	41	45	91	8	8	100
Non salarié	149	185	81	72	77	94
Salarié	111	124	90	31	39	79
Inactif	76	79	96	9	9	100
Etudiante	49	53	92	4	4	100
Epouse active	83	96	86	21	24	88
Autre active	72	79	91	33	37	89
Epouse ménagère	42	46	91	19	19	100
Autre ménagère	64	76	84	13	13	100
Ensemble	687	783	88	210	230	91

* Le nombre de réponses correspond au nombre d'enquêtés ayant renseigné la dépense effectuée lors d'au moins un de ses déplacements en transport public.

8. LES GROUPES D'USAGERS DES TRANSPORTS PUBLICS

Après l'aperçu général de la mobilité des neuf catégories de population, nous présentons dans cette section des monographies brèves sur chacun de ces groupes, en nous intéressant à leurs caractéristiques socio-économiques (tableaux correspondants dans l'Annexe C) et à leurs pratiques de déplacements.

8.1. Les étudiants

Les étudiants sont le groupe le plus faiblement représenté parmi les usagers des transports publics. Âgés de 20 ans en moyenne, célibataires, les deux tiers sont enfants du chef de ménage et le reste lui sont apparentés. Ces jeunes, nés majoritairement en milieu urbain, possèdent un niveau d'études élevé car les deux tiers sont dans l'enseignement secondaire et un cinquième dans le supérieur.

Avec les hommes inactifs, les étudiants sont le groupe le plus mobile, soit 4 déplacements journaliers d'une durée moyenne d'environ 25 minutes et un budget-temps de transport inférieur alors à deux heures. Ces indicateurs se maintiennent le week-end, mais l'effectif enquêté est faible.

Comme les inactifs, les étudiants se déplacent plus à pied que les autres catégories (la moitié de leurs déplacements) et leurs déplacements ont lieu notamment dans le quartier ou la zone proche du domicile (trois déplacements sur cinq). L'école motive trois déplacements sur six et les déplacements pour la sociabilité sont un peu plus nombreux que ceux d'ordre domestique.

8.2. Les hommes non salariés

Un usager des transports publics sur quatre, soit la moitié des hommes, est un homme non salarié. Cette catégorie est donc la plus nombreuse. Moins jeunes que les étudiants (35 ans en moyenne), ils sont encore plus de la moitié à être célibataires, et enfants ou parents du chef de ménage, mais près du tiers sont chefs de ménage. Moins urbains que les étudiants (les deux tiers), leur formation scolaire est la plus faible des catégories masculines : deux individus sur cinq n'en ont aucune et un peu plus du tiers n'ont fréquenté que l'enseignement primaire.

Ils se déplacent à peine moins que les catégories les plus mobiles (3,9 déplacements) mais les déplacements sont en moyenne plus longs et le budget-temps de transport journalier dépasse deux heures. Le week-end, ils se déplacent moins mais la durée moyenne par déplacement reste constante, le budget-temps étant alors inférieur à deux heures.

Les hommes non salariés se trouvent parmi les catégories masculines se déplaçant le plus en transport public, faisant le plus de déplacements sans correspondance et s'éloignant le plus fréquemment des environs du domicile. Les déplacements professionnels (la moitié des déplacements) sont proportionnellement moins nombreux que pour les hommes salariés, voire les étudiants, ce qui leur permet d'effectuer un quart des déplacements pour la vie sociale et un cinquième pour le fonctionnement du ménage.

8.3. Les hommes salariés

Après les hommes non salariés, les salariés sont le groupe le plus important parmi les usagers pauvres (hommes et femmes) des transports publics, soit environ un sixième de l'ensemble des usagers et près du tiers des usagers masculins. Plus âgés (41 ans en moyenne), les deux tiers sont mariés, et la moitié sont chefs de ménage. Moins urbains que les hommes non salariés (trois sur cinq sont nés en ville), leur niveau scolaire est meilleur, avec toutefois encore près du tiers sans études.

Comme parmi les marcheurs, les hommes salariés sont les moins mobiles (3,3 déplacements). Mais ils sont aussi ceux faisant les déplacements les plus longs (40 minutes) et leur budget-temps de transport est alors de plus de deux heures, soit du même niveau que celui des hommes non salariés. Le week-end ils se déplacent à peine plus, mais avec des durées moyennes plus courtes, le budget-temps se voit réduit à moins de deux heures.

Les hommes salariés sont le groupe masculin se déplaçant proportionnellement le plus en transport public (les deux tiers des déplacements) et celui s'éloignant le plus fréquemment du domicile (près de la moitié des déplacements). Le travail est de loin le principal motif de déplacement (sept déplacement sur dix), et comme pour les autres catégories masculines, la part des déplacements de sociabilité est plus élevée que celle pour la vie domestique.

8.4. Les hommes inactifs

Ce groupe, composé de chômeurs, d'inactifs et de retraités, est sous-représenté parmi les usagers des transports publics. Il s'agit du groupe masculin le plus âgé (45 ans en moyenne), mais aussi du plus hétérogène : un tiers des individus est dans la tranche d'âge 19-34 ans et autant dans celle des plus de 55 ans. Plus de la moitié sont mariés mais un tiers seulement sont chefs de ménage. Après le groupe des étudiants, les hommes inactifs sont le groupe le plus urbain (les trois quarts sont nés en ville) mais leur niveau d'études est faible, avec près du tiers sans formation, comme les hommes salariés.

Comme indiqué, la mobilité des hommes inactifs est proche de celle des étudiants, en termes de nombre de déplacements, de durée de déplacement, de budget-temps de transport, de répartition modale et d'espaces fréquentés. La vie sociale est le premier motif de déplacement (plus de la moitié des déplacements), suivie de la vie quotidienne (près de deux déplacements sur cinq). Contrairement aux étudiants, lors du week-end, ils se déplacent moins mais sur des durées plus longues (50 minutes en moyenne), d'où un budget-temps de transport de près de 2h 30, le plus élevé parmi toutes les catégories, masculines comme féminines. Ces dernières valeurs devraient toutefois être vérifiées car l'effectif enquêté en week-end est réduit.

8.5. Les étudiantes

Plusieurs caractères rapprochent les étudiantes des étudiants, en plus de leur faible poids parmi les usagers des transports publics : ce sont des jeunes (20 ans d'âge moyen), célibataires, enfants du chef de ménage, majoritairement nées en ville. Proportionnellement plus nombreuses que les garçons dans l'enseignement secondaire, leur présence dans le supérieur est très faible.

Les étudiantes représentent la catégorie féminine la plus mobile (3,7 déplacements). D'autres similitudes apparaissent en termes de mobilité avec les étudiants, même si elles se déplacent moins : la durée moyenne de déplacement, le budget-temps de transport, les motifs de déplacement, les lieux fréquentés. Par contre, elles utilisent plus que leurs homologues masculins les transports publics (plus de deux déplacements sur cinq) et elles sortent moins le week-end (mais ici encore l'effectif enquêté le samedi ou le dimanche est faible).

8.6. Les femmes actives, épouses ou chefs de ménage

Ces femmes représentent le deuxième groupe féminin le plus important, soit le dixième des usagers des transports publics. Les plus âgées des femmes (45 ans en moyenne), elles sont majoritairement épouses du chef de ménage, mariées, nées en milieu urbain. Il s'agit du groupe le plus faible en ce qui concerne le niveau d'études car près de huit femmes sur dix n'ont aucune formation.

Elles font en moyenne 3 déplacements, d'une durée de 25 minutes et consacrent un budget-temps au transport inférieur à 1h 30. Le week-end, le niveau de mobilité se maintient mais les déplacements sont sensiblement plus longs (plus de 40 minutes), entraînant un budget-temps supérieur à deux heures.

Le statut social d'épouse ou chef de ménage les rapproche de leurs homologues inactives : elles marchent peu (un tiers des déplacements) et mais dans les environs du domicile (près de trois déplacements sur cinq). Malgré le fait qu'elles travaillent, les déplacements professionnels ne concernent que deux déplacements sur cinq, car 30 % des femmes travaillent à domicile, situation identique à celle observée parmi les marcheuses. Pour le reste des déplacements, le motif domestique l'emporte, de peu, sur le social.

8.7. Les autres femmes actives

Par sa taille, ce groupe de femmes actives est le plus important parmi les utilisatrices des transports publics (près de trois femmes sur dix). Plus jeune (31 ans d'âge moyen) que celui des épouses actives, il est composé quasiment à parts égales par des filles du chef de ménage et d'autres parentes, la moitié étant célibataires. D'origine urbaine marquée (sept femmes sur dix), la part de femmes sans aucune formation scolaire est encore élevée (deux femmes sur cinq).

Elles sont presque aussi mobiles que les étudiantes, mais la durée moyenne de déplacement est plus courte (25 minutes) et le budget-temps de transport se réduit à près de 1h 30. Le week-end, elles sortent un peu moins mais les déplacements sont plus longs et le budget-temps s'accroît.

Les femmes de ce groupe sont celles marchant le plus parmi les femmes utilisatrices des transports publics (plus de deux déplacements sur cinq) et celles restant le plus fréquemment dans les environs du domicile (sept déplacements sur dix). La quasi-totalité travaille à l'extérieur du domicile mais l'activité professionnelle ne génère que la moitié de leurs déplacements. Comme les épouses actives, elles se déplacent un peu plus pour le fonctionnement du ménage que pour la vie sociale.

8.8. Les ménagères, épouses ou chefs de ménage

Ce groupe est sous-représenté parmi les utilisateurs des transports publics, mais moins que les autres femmes inactives. Elles sont, comme leurs homologues actives, majoritairement épouses du chef et donc, mariées, avec un niveau scolaire à peine meilleur (sept femmes sur dix n'en ont aucun) mais plus jeunes (39 ans en moyenne). Contrairement aux autres groupes, féminins comme masculins, leur origine est principalement rurale (trois femmes sur cinq).

Ces épouses ménagères se déplacent autant que les épouses actives (3 déplacements), mais avec des durées moyennes plus longues (35 minutes) et, en conséquence, un budget-temps de transport plus élevé. Le week-end elles font un déplacement supplémentaire, mais la durée moyenne est plus courte, le budget-temps étant alors constant²³.

Comme indiqué ci-dessus, par certains aspects, leur mobilité est proche de celle des épouses actives : elles se déplacent peu à pied et fréquentent plutôt la zone proche du domicile. Toutefois, elles se distinguent, parmi toutes les catégories, par la proportion importante de déplacements en transport public sans correspondance, près d'un quart des déplacements, soit autant que les déplacements piétonniers. Leurs déplacements de sociabilité sont un peu plus nombreux que ceux pour le fonctionnement du ménage²⁴.

8.9. Les autres ménagères

Ce groupe, sensiblement sous-représenté parmi les usagers des transports publics, garde un profil analogue à celui des femmes actives autres que les épouses : à peine plus jeunes (29 ans en moyenne), elles sont plus souvent célibataires, filles du chef de ménage et possèdent un meilleur niveau scolaire (mais on compte encore un tiers de femmes sans études et près de la moitié a un niveau primaire). Après les étudiantes, ces ménagères sont le groupe féminin le plus urbain.

Leur mobilité journalière est la plus faible (près de 3 déplacements) parmi les femmes comme d'ailleurs parmi les hommes, mais les déplacements sont longs (40 minutes) et le budget-temps de transport monte à près de deux heures. Comme les épouses ménagères, elles font un déplacement de plus, mais la durée moyenne est plus courte et le budget-temps réduit d'une demi-heure.

Un peu plus de la moitié de leurs déplacements sont relatifs à la vie domestique et leur mobilité ressemble à celle des femmes actives autres que les épouses en termes de répartition modale et d'espaces fréquentés, avec la différence qu'elles marchent un peu moins et sortent un peu plus fréquemment de la zone du domicile. Toutefois, après les femmes actives autres que les épouses, elles représentent la catégorie se déplaçant le plus fréquemment à proximité du domicile.

²³ Mais comme pour d'autres catégories, l'effectif enquêté sur la mobilité de week-end est faible. Cette remarque s'applique également à l'autre groupe de femmes ménagères.

²⁴ Des femmes au chômage, peu nombreuses, sont incluses dans ce groupe et leurs déplacements pour la recherche de travail sont considérés comme déplacements professionnels, comme dans le cas des hommes inactifs. Cependant, la part de déplacements professionnels nous semble très élevée (10 %) et nous attribuons cela aux problèmes encore existants dans l'apurement des données. Deux sources potentielles d'erreur peuvent notamment être citées. D'une part, le codage du statut professionnel de l'individu : celui-ci est déclaré comme inactif mais en réalité il a une activité professionnelle. D'autre part, le codage du motif de déplacement : les sorties pour des activités liées à l'occupation de la ménagère, c'est-à-dire les motifs relevant de la vie quotidienne, ont pu être codés comme « professionnels », malgré le fait que ce type de motif était réservé aux seules activités économiques ; des déplacements pour la formation religieuse ont aussi pu être codés comme motif scolaire au lieu de pratique de la religion. Bien évidemment, ces mêmes remarques s'appliquent au groupe des ménagères autres que les épouses, pour lesquelles la part des déplacements professionnels est moindre (4 %).

9. CONCLUSION

Les usagers pauvres des transports publics représentent environ un quart des Dakarais pauvres, soit près de 135 000 personnes de 14 ans et plus. Toutefois, le niveau de richesse du ménage semble un facteur non négligeable pour l'utilisation des TP, que ce soit en examinant l'opposition pauvre – non pauvre ou la répartition des usagers pauvres selon le quintile de dépense. En effet, d'une part, les utilisateurs des TP sont plus nombreux parmi les citoyens non pauvres (un tiers des non pauvres). D'autre part, près de trois usagers pauvres sur cinq appartiennent aux ménages du 2^e quintile dont la dépense moyenne par tête est de 17 000 Fcfa, à comparer à celle des ménages du 1^{er} quintile, 9 000 Fcfa. De même, la composition socio-économique des usagers des TP est plus typée que celle des marcheurs exclusifs ce qui tient probablement à une hiérarchie entre les membres des ménages des pauvres lorsqu'il s'agit de dégager le montant du transport : d'abord, les pourvoyeurs, masculins puis féminins, de ressources monétaires pour le ménage ; ensuite, les étudiant(e)s, qui constituent les pourvoyeurs futurs ; et enfin, les inactifs, majoritairement des femmes.

Le recours aux transports publics permet certainement d'élargir l'espace de mobilité quotidienne des pauvres, mais aux prix d'une dépense financière comme d'une dépense en temps importantes. La comparaison la plus évidente est bien sûr celles des marcheurs et des usagers des TP, mais cela est aussi vrai parmi ceux-ci. En effet, les deux tiers des usagers des TP passant deux heures ou moins dans le transport dépensent environ 270 Fcfa par jour ouvrable, tandis que le tiers restant, avec des budgets temps de transport supérieurs, débourse près de 500 Fcfa²⁵. Les montants de ces dépenses sont sans doute trop élevés pour que des populations pauvres puissent utiliser les transports publics fréquemment.

²⁵ La dépense moyenne de déplacement pour les usagers de courte durée est de 133,85 Fcfa et ils réalisent en moyenne 2,0 déplacements en jour ouvrable en TP ; pour les usagers de longue durée, ces valeurs sont 195,18 Fcfa et 2,47 déplacements, respectivement.

CONCLUSION

Cette étude constitue une première analyse de la pauvreté et de la mobilité quotidienne à partir d'éléments quantitatifs issues de l'Enquête sur la Mobilité, le Transport et les Services Urbains réalisée à Dakar en 2000. Les principales conclusions de ce travail se structurent autour de trois points : résultats, limites de l'étude et propositions de prolongation.

1. LES PRINCIPAUX RÉSULTATS

Nous avons adopté une approche de la pauvreté en termes monétaires, en utilisant comme référence le seuil d'un dollar par jour par personne et en le comparant à la dépense moyenne du ménage par tête. Nous avons aussi considéré que toutes les personnes habitant dans un ménage qualifié comme pauvre sont elles-mêmes pauvres. Avec ces indicateurs et ces hypothèses, sur une population d'environ un million de Dakarois de 14 ans et plus, la moitié sont pauvres.

Les analyses entreprises sur les caractéristiques socio-économiques de cette population pauvre montrent, une fois encore, le caractère multidimensionnel de la pauvreté. La pauvreté monétaire du ménage (en moyenne, 13 000 Fcfa/tête) s'accompagne très fréquemment de conditions du logement précaires, d'un habitat excentré, d'un faible capital scolaire pour les adultes, d'une scolarisation des jeunes limitée, de la pratique d'activités de survie, d'un fort taux d'inactivité parmi les différents membres du ménage.

Cette étude montre que dans l'agglomération dakaroise, qui couvre actuellement une zone très étendue, le système de transport repose essentiellement sur la marche à pied, pour les populations pauvres comme pour les non pauvres. En effet, parmi les pauvres, la moitié sont des marcheurs exclusifs (près de 290 000 personnes), c'est-à-dire qu'ils se déplacent uniquement à pied, un jour moyen de semaine ou de week-end. Les marcheurs exclusifs sont proportionnellement moins nombreux parmi les non-pauvres (deux sur cinq). Au total, plus de 500 000 Dakarois de 14 ans et plus se déplacent uniquement à pied lors d'un jour moyen, ouvrable ou de week-end.

Le deuxième enseignement réside dans le fait que les modes motorisés sont peu accessibles à l'ensemble des Dakarois, les pauvres en étant bien évidemment encore plus privés que les non-pauvres. En ce qui concerne le transport en véhicule individuel, voiture et deux-roues moteur, cela s'explique par le faible niveau d'équipement des ménages : seulement 1 ménage pauvre sur 50 en possède un. Quant au transport public, seulement un quart des pauvres (près de 135 000 personnes) y ont recours au cours de la journée (accompagné ou non de déplacements piétonniers). Étant donné la taille de la ville, la quasi-absence de véhicules privés et la concentration des activités, cette proportion d'utilisateurs des transports publics semble faible. L'organisation de l'offre de transport est bien sûr un facteur déterminant, comme le montrent la prééminence des déplacements avec correspondance ou les durées moyennes de déplacement, mais le prix du transport également, comparé aux budgets des

ménages pauvres : il faut compter 6 000 Fcfa chaque mois pour assurer un aller-retour par personne pendant les jours ouvrables.

Le troisième enseignement que nous pouvons tirer est le poids négligeable des modes non motorisés. Ces moyens (vélo, charrette, calèche) pourraient représenter une alternative à la marche et aux modes motorisés pour certains déplacements (pour certaines catégories de population seulement car les contraintes socio-culturelles à cet égard peuvent être très dissuasives) mais, dans la situation présente, ils sont pratiquement inexistantes dans les pratiques de déplacement des Dakarais.

Enfin, le quatrième enseignement concerne l'évaluation quantitative des niveaux et des formes de la mobilité des citoyens pauvres, en signalant des différences, parfois notables, entre les groupes socio-économiques considérés. En effet, les pratiques quotidiennes de déplacements ne font que traduire le fonctionnement d'une société plurielle, même parmi ceux dont le dénominateur commun est la pauvreté.

Les résultats présentés dans cette étude confirment et évaluent quantitativement les difficultés liées au transport et ressenties au quotidien par les populations dakaraises (importance de la marche comme moyen de déplacement, difficultés à atteindre des destinations lointaines, longues durées et cherté du prix du transport public...) mais ils rappellent aussi que des phénomènes similaires sont à l'œuvre dans d'autres grandes villes africaines, où la pauvreté des populations et le manque de ressources de l'État vont de pair.

Si le transport quotidien ne représente généralement un secteur prioritaire ni pour les ménages, surtout les plus pauvres, ni pour les États, nous considérons cependant qu'il s'agit d'un moyen primordial susceptible de contribuer à pallier les situations multidimensionnelles de pauvreté :

- la pauvreté des ressources financières (pouvoir se déplacer pour aller au travail ou en chercher un),
- la pauvreté du capital scolaire (assurer aux enfants et aux jeunes, et pourquoi pas aux adultes, l'accessibilité aux centres d'enseignement),
- la pauvreté de l'offre urbaine (favoriser l'accessibilité et la fréquentation des infrastructures et des services, peu disséminés dans l'espace urbain, tels que les grands équipements sanitaires et d'enseignement ou les grands centres d'approvisionnement alimentaire).

2. LES LIMITES DE L'ÉTUDE

Les divers éléments de cette étude ne constituent en fait qu'une photographie de la population à un moment donné. Cela tient naturellement à la méthode utilisée, c'est-à-dire le recueil des informations auprès de ménages et d'individus à une date précise, et non sur une période plus ou moins longue. Cette méthode a fait ses preuves dans d'autres contextes, surtout des pays développés, où les transformations du contexte urbain et socio-économique sont plus lentes. Dans une ville en développement, la situation idéale serait de pouvoir réactualiser les données périodiquement, mais le manque de financements publics impose bien sûr une rationalisation dans leur utilisation.

Plusieurs réserves peuvent être émises concernant l'approche de la pauvreté adoptée ici : la réduction de la pauvreté à la seule pauvreté monétaire, le calcul de la dépense du ménage par tête et non selon une autre échelle d'équivalence, l'adoption du seuil de pauvreté à un dollar par jour et par personne, l'extension de la pauvreté collective (du ménage) à la pauvreté

individuelle. Il n'existe pas une approche unique de la pauvreté, comme le montre la vaste littérature sur le sujet, et il nous a fallu faire des choix méthodologiques réducteurs pour entreprendre ce travail qui constitue une première approche du thème de la pauvreté dans le transport à Dakar. L'utilisation d'autres échelles d'équivalence, afin de tenir compte des caractéristiques démographiques des ménages, d'autres seuils de pauvreté, voire d'autres indicateurs conduirait certainement à d'autres résultats qui permettraient d'éclairer les différentes situations de pauvreté et leurs conséquences en matière de mobilité quotidienne.

Enfin, nous rappelons que nous n'avons pas pu nous affranchir entièrement de différents obstacles, certains méthodologiques, d'autres liés à la qualité des données mises à notre disposition. Cela rejait à deux niveaux. Le premier concerne nos choix méthodologiques, comme par exemple l'impossibilité de mieux cerner la pauvreté monétaire ou la pauvreté individuelle avec la prise en compte des revenus professionnels. Le second se réfère à la fiabilité de quelques résultats, tels que des durées moyennes en transport public particulièrement longues ou la présence relativement importante de déplacements professionnels pour des catégories de population inactives.

3. QUELQUES THÈMES À APPROFONDIR

L'EMTSU est sans aucun doute une source très riche d'informations, certaines inédites, mettant en relation transport, accessibilité et services urbains. Dans un contexte urbain en rapide évolution, la valorisation de cette base de données demande que des analyses soient entreprises dans un délai court afin que les résultats et leur interprétation ne perdent pas leur pertinence et puissent être utilisés dans des projets en cours ou à venir à court terme. Plusieurs pistes de travail s'ouvrent à partir des renseignements recueillis par l'enquête, mais nous n'en évoquons que six, non hiérarchisées, relatives à la mobilité quotidienne :

- La diversité des transports publics dakarois impose que des analyses complémentaires sur les usagers des TP soient menées selon le moyen de transport utilisé. Cela permettrait alors d'enrichir les connaissances notamment sur les durées moyennes de déplacement, les budgets-temps et les dépenses de transport.
- Le panorama de la mobilité des pauvres devrait être complété par l'examen des autres populations pauvres, très minoritaires : les usagers des modes non motorisés, les usagers de la voiture, les usagers « multimodaux ». De même, un bilan plus détaillé des habitants « sédentaires » pourrait être entrepris.
- Une étude de la mobilité des populations pauvres ne saurait être totale sans la comparaison des comportements entre les Dakarois pauvres et non pauvres. Plusieurs questionnements apparaissent alors. Quelles sont les caractéristiques socio-économiques des marcheurs non pauvres ? Leurs pratiques des déplacements diffèrent-elles de celles des marcheurs pauvres ? Quels facteurs pourraient être à la source de telles différences ?
- Les modes non motorisés sont peu utilisés par les Dakarois. Dans une perspective de développement potentiel de ces modes, il faudrait, d'une part, examiner quel est le profil socio-économique des rares utilisateurs et d'autre part, connaître l'opinion des citoyens sur ces modes, selon qu'ils les utilisent ou non.
- Le prix du transport peut représenter la première entrave à l'utilisation des transports motorisés et il est alors indispensable d'approfondir ce thème : quel est le niveau de dépense en transport du ménage, en intégrant les dépenses en transport individuel, transport public et transport scolaire ? Parmi les usagers des

transports collectifs, observe-t-on des niveaux de dépense différents selon le type de transport utilisé ? la localisation du domicile a-t-elle une influence sur la dépense en transport ?

- Afin de pouvoir se loger à moindre coût, les ménages pauvres s'installent fréquemment dans des quartiers faiblement dotés en équipements urbains, souvent à l'écart des principaux axes routiers. Nous avons ainsi vu que les extensions des quartiers coloniaux et des villages traditionnels accueillent près des trois quarts des ménages pauvres. Quelle est alors l'influence du lieu d'habitat, en termes de localisation et d'offre urbaine, sur les pratiques de mobilité des citadins pauvres et sur leurs dépenses en transport ?

BIBLIOGRAPHIE

- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (1998), *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 170 p. (Coll. Etudes et Recherches).
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (1999), « Mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou », *Revue Tiers-Monde*, Vol. XL, n°160, pp. 829-848.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (2000), « Pauvreté et espaces quotidiens à Niamey », *L'Espace Géographique*, Vol. 29, n°4, pp. 329-340.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (2001a), « Immobiliers ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou », *Canadian Journal of Development Studies*, Vol. XXII, n°1, pp. 115-134.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier ; Pascal, Pochet (2001b), « Dépenses de transport des ménages en Afrique subsaharienne. Méthodes et mesures appliquées au cas de Niamey », *Recherche Transport Sécurité n°72*, pp.19-36.
- Godard, X., *Les transports et la ville en Afrique du sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, coll. Economie et Développement, 410 p.
- Voir notamment :
- Diaz Olvera, Lourdes ; Godard, Xavier, « P comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre », pp. 249-262.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Kane, Cissé, « M comme Marche... ou crève », pp. 191-202.
- Diaz Olvera, Lourdes ; Plat, Didier, « M comme Mobilité ou les déplacements urbains au quotidien », pp. 203-218.
- Dieng, Amadou, « J comme Jeune ou la mobilité méconnue de la majorité des populations urbaines », pp. 143-152.
- Kane, Cissé, « Q comme Quelle galère, ou les difficultés de déplacement vues par divers médias », pp. 263-272.
- Plat, Didier, « V comme Voiture ou le rêve contrarié », pp. 357-364.
- Pochet, Pascal, « V comme Vélo ou le grand absent des capitales africaines », pp. 343-355.
- Sakho, Pape, « U comme Urbain ou Développement urbain et transport à Dakar », pp. 331-342.
- Godard Xavier ; (dir.) ; Andan, Odile ; Bamas, Stanislas ; Carré, Jean-René ; Cusset, Jean-Michel ; Diaz Olvera, Lourdes ; Guiro, Boussé ; Ilboudo, Ernest K. ; Kinda, Fatoumata ; Ouédraogo, Jean-Bernard ; Peytavin, Jean-François ; Plat, Didier ; Sirpe, Gnderman (1993), *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, CEDRES-INRETS-LET

- (Recherche financée par le Ministère français de la Coopération), Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET, pag. mult.
- Godard, Xavier ; Diaz Olvera, Lourdes (2000), *Pauvreté et transports urbains. Expérience française et villes en développement*, Rapport pour la Banque Mondiale dans le cadre de l'Urban Transport Strategy Review, SITRASS, Lyon, 109 p.
- Godard, Xavier (ss dir.); Diaz Olvera, Lourdes, Dieng Amadou, Kane, Cissé (2001), *Guide méthodologique d'enquête-ménages de mobilité dans les villes en développement*, Sitrass, Lyon, 114 p.
- Godard, Xavier (ss dir.) ; Kane, Cissé ; Seck, Assane (1996), *Mobilité et pauvreté à Dakar. Analyse exploratoire (Rapport intermédiaire INRETS-SITRASS pour le compte du Ministère de la Coopération)*, Arcueil, INRETS-DEST, non pag.
- Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan (1997), *Enquête sur les Dépenses des Ménages de la Capitale (EDMC). Rapport national*, Direction de la Prévision et de la Statistique, 41 p.
- Pochet, Pascal ; Klein, Olivier ; Toilier, Florence ; Godard, Xavier ; Malou, Nathalie ; Ballo, A. ; Coulibaly, Massa ; Djenapo, Mamadou ; Keita, Mamadou (1995), *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, LET-INRETS-ARETRANS (Recherche financée par le Ministère français délégué à la Coopération), Lyon-Arcueil, SITRASS, 170 p.
- SYSCOM International (1998), *Enquête sur le transport, la mobilité et les services urbains à Dakar. Rapport méthodologique*. Rapport pour le CETUD, SYSCOM, Dakar.
- SYSCOM International (2001), *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU) - 2000*, Rapport d'analyse. Rapport pour le CETUD (Ministère de l'Equipement et des Transports du Sénégal), SYSCOM, Dakar, 201 p.

ANNEXE A

L'ENQUÊTE-MENAGE SUR LA MOBILITÉ ET LES SERVICES URBAINS DANS LA RÉGION DE DAKAR (EMTSU)

Le projet d'enquête-ménage sur la mobilité et les services urbains dans la région de Dakar a été promu par le CETUD avec l'objectif de mieux appréhender l'articulation entre la mobilité quotidienne et l'accès aux différents services urbains de base. Avec une subvention de la Coopération Française pour le financement du projet, le CETUD a confié au cabinet local SYSCOM INTERNATIONAL la réalisation de l'enquête au premier trimestre 2000.

Le questionnaire d'enquête comporte deux volets :

- l'un s'intéresse à l'unité *Ménage* (caractéristiques socio-économiques des différents membres du ménage, caractéristiques et équipement du logement, style de vie du ménage, équipement transport du ménage, accès aux services de base, dépenses du ménage),
- l'autre à l'*Individu* de 14 ans et plus (activité économique, opinions sur la ville et sur les différents modes de transport, réseaux de sociabilité, disponibilité de véhicules de transport individuel et du permis de conduire, recensement des principaux déplacements interurbains périodiques, mobilité portant sur la veille du jour d'enquête).

Le chef de ménage devait répondre au questionnaire Ménage mais pour certaines questions précises il ou elle pouvait se faire aider par d'autres membres du ménage (notamment dans les modules 1 - caractéristiques socio-économiques des membres du ménage, 6 - équipement de transport du ménage, 8 à 10 - dépenses du ménage, 11 - revenus du ménage). Par contre, chaque individu enquêté, chef de ménage inclus, répondait individuellement au questionnaire Individu.

Le module 12 recueille les déplacements effectués la veille par chacun des individus enquêtés (de 14 ans et plus), par ordre chronologique, de 5 heures du matin de la veille à 5 heures du matin du jour d'enquête²⁶. Les informations sollicitées à l'enquêté sont :

- les heures de départ et d'arrivée et la durée du déplacement, à titre de vérification des horaires,
- les lieux d'origine et de destination,
- le motif du déplacement, à partir d'une grille de 25 modalités,
- le nombre de trajets dont se compose le déplacement, en incluant les trajets terminaux à pied,

²⁶ Cependant, dans le questionnaire d'enquête, la période de recueil est signalée de 7 heures du matin la veille à 6 heures du matin le jour d'enquête.

- le mode de transport utilisé pour chaque trajet, dans la limite de 4 trajets, selon une grille de 20 modes de transport
- le lieu de correspondance pour chaque changement de véhicule ou de mode de transport, dans la limite de 3 correspondances,
- le montant de la dépense effectuée lors de ce déplacement,
- l'identification de la personne ayant financé le déplacement, selon 6 modalités.

L'enquête a été réalisée sur l'ensemble de la région dakaraise, selon une typologie préalable de l'espace en 5 grands groupes de zones urbaines et d'un groupe de zones rurales. Ces groupes ont été alors divisés en 16 strates au total, définies selon des caractéristiques des quartiers (urbanistiques, d'accessibilité, de dotation de services urbains) et des caractéristiques socio-économiques de la population résidente (Tableau A1)²⁷. Cette typologie a été construite pour les objectifs de l'enquête et il a fallu la rendre compatible avec l'unité primaire de sondage, le District de Recensement (DR) qui regroupe environ 100 ménages et 900 personnes. Le manque de données actualisées sur les DR (les dernières dataient du recensement 1988) et leur compatibilité avec les strates ont demandé un important travail de préparation avant la collecte des données : correspondance de chaque DR avec une strate, tirage des 160 DR à enquêter (10 par strate), actualisation des ménages de chaque DR, tirage des 15 ménages à enquêter par DR (plus des ménages de remplacement).

Tableau A1 : Typologie des strates de la Région de Dakar

Groupes de quartiers	Strates
A. Cités résidentielles	A1. Grand standing A2. Moyen standing A3. Économique et très économique
B. Quartiers populaires structurés	B1. Quartiers traditionnels B2. Extensions
C. Quartiers populaires restructurés	C1. Quartiers coloniaux « indigènes » C2. Extensions structurées coloniales et post-coloniales C3. Extensions récentes périphériques
D. Quartiers irréguliers	D1. Quartiers centraux D2. Quartiers périphériques
E. Quartiers de services-commerce-production	E1. Quartiers d'administration et gestion des services urbains E2. Quartiers de commerce et de prestation de services divers E3. Quartiers industriels
F. Secteur rural	F1. Zone suburbaine F2. Zone périurbaine Nord F3. Zone périurbaine Est

Source : SYSCOM International (1998), Enquête sur le transport, la mobilité et les services urbain à Dakar. Rapport méthodologique. Dakar : CETUD-INRETS, 86 p. + annexes.

²⁷ Une description détaillée des strates et sous-strates peut être consultée dans SYSCOM International (1998), *Enquête sur le transport, la mobilité et les services urbain à Dakar. Rapport méthodologique*. Dakar : CETUD-INRETS, pp. 43-59 et Annexes 2 et 3.

L'échantillon prévu était de 2 400 ménages et 9 600 individus de 14 ans et plus (avec une hypothèse d'une moyenne de 4 enquêtés par ménage). L'échantillon final d'enquête porte sur 2 301 ménages, 8 658 individus de 14 ans et plus enquêtés et 27 906 déplacements (dont 206 sur des liaisons interurbaines)²⁸.

Les résultats généraux de l'enquête apparaissent dans le rapport élaboré par SYSCOM pour le compte du CETUD²⁹. Une première analyse de la mobilité y a été réalisée en termes des flux de déplacements.

²⁸ Ce chiffre correspond au nombre des déplacements conservés après la phase d'apurement effectué par nos soins lors de la réalisation de cette étude.

²⁹ SYSCOM International (2001), Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (Emsu)-2000. Rapport d'analyse. Rapport pour le CETUD (Ministère de l'Équipement et des Transports du Sénégal), SYSCOM, Dakar, 201 p.

ANNEXE B

LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES MARCHEURS EXCLUSIFS PAUVRES

Tableau B.1 : Répartition des marcheurs selon la classe d'âge (%)

	Jeune	Jeune adulte	Adulte âgé	Pers. âgée	Total
Etudiant	68	32	1	0	100
Non salarié	23	51	17	9	100
Salarié	2	51	44	3	100
Inactif	18	40	12	30	100
	63	37	0	0	
Etudiante	0	20	65	15	100
Epouse active	27	54	14	5	100
Autre active	1	50	37	12	100
Epouse ménagère	31	58	10	2	100
Autre ménagère	24	46	21	9	100
Ensemble	10	45	33	11	100

Tableau B.2 : Répartition des marcheurs pauvres selon la position dans le ménage (%)

	Chef de ménage	Conjoint	Enfant	Autre parent	Non parent	Total
Etudiant	0	0	73	27	0	100
Non salarié	18	0	50	30	2	100
Salarié	35	0	32	33	0	100
Inactif	32	0	45	19	4	100
Etudiante	0	0	61	32	7	100
Epouse active	20	80	0	0	0	100
Autre active	0	0	54	45	1	100
Epouse ménagère	11	89	0	0	0	100
Autre ménagère	0	0	57	41	2	100
Ensemble	12	18	42	27	2	100

Tableau B.3 : Répartition des marcheurs pauvres selon le statut matrimonial (%)

	Célibataire	Marié(e)	Divorcé(e) Séparé(e) Veuf(ve)	Total
Etudiant	97	3	0	100
Non salarié	72	27	1	100
Salarié	51	49	0	100
Inactif	58	37	5	100
Etudiante	96	4	0	100
Epouse active	6	80	14	100
Autre active	71	24	6	100
Epouse ménagère	3	91	6	100
Autre ménagère	66	27	7	100
Ensemble	57	38	5	100

Tableau B.4 : Répartition des marcheurs pauvres selon le lieu de naissance (%)

	Urbain	Rural	Non disponible	Total
Etudiant	74	25	1	100
Non salarié	69	31	0	100
Salarié	69	31	0	100
Inactif	56	40	4	100
Etudiante	88	12	0	100
Epouse active	41	59	0	100
Autre active	68	32	0	100
Epouse ménagère	48	52	0	100
Autre ménagère	73	26	0	100
Ensemble	64	35	1	100

Tableau B.5 : Répartition des marcheurs pauvres selon le niveau d'études (%)

	Aucun	Primaire	Secondaire	Supérieur	Non disp.	Total
Etudiant	4	13	67	2	13	100
Non salarié	39	47	9	1	4	100
Salarié	29	29	32	5	6	100
Inactif	37	37	20	1	6	100
Etudiante	9	14	57	10	10	100
Epouse active	73	17	8	0	2	100
Autre active	46	40	11	0	2	100
Epouse ménagère	76	17	4	0	2	100
Autre ménagère	38	46	13	0	4	100
Ensemble	42	33	19	1	5	100

ANNEXE C

LES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES USAGERS PAUVRES DES TRANSPORTS PUBLICS

Tableau C.1 : Répartition des usagers pauvres des transports publics selon la classe d'âge (%)

	Jeune	Jeune adulte	Adulte âgé	Pers. âgée	Total
Etudiant	39	61	0	0	100
Non salarié	12	47	29	12	100
Salarié	1	28	66	5	100
Inactif	7	35	25	34	100
Etudiante	38	62	0	0	100
Epouse active	0	20	61	19	100
Autre active	10	67	16	7	100
Epouse ménagère	0	48	42	10	100
Autre ménagère	14	66	14	7	100
Ensemble	10	45	33	11	100

Tableau C.2 : Répartition des usagers pauvres des transports publics selon la position dans le ménage (%)

	Chef de ménage	Conjoint	Enfant	Autre parent	Non parent	Total
Etudiant	0	0	67	33	0	100
Non salarié	30	1	43	25	0	100
Salarié	51	0	28	20	1	100
Inactif	35	0	43	21	1	100
Etudiante	0	0	63	36	1	100
Epouse active	26	74	0	0	0	100
Autre active	0	0	50	48	3	100
Epouse ménagère	24	76	0	0	0	100
Autre ménagère	0	0	61	38	1	100
Ensemble	24	14	37	24	1	100

Tableau C.3 : Répartition des usagers pauvres des transports publics selon le statut matrimonial (%)

	Célibataire	Marié(e)	Divorcé(e) Séparé(e) Veuf(ve)	Total
Etudiant	99	1	0	100
Non salarié	56	43	1	100
Salarié	33	66	2	100
Inactif	41	57	2	100
Etudiante	96	4	0	100
Epouse active	10	72	17	100
Autre active	52	40	8	100
Epouse ménagère	8	78	13	100
Autre ménagère	61	32	7	100
Ensemble	47	48	5	100

Tableau C.4 : Répartition des usagers pauvres des transports publics selon le lieu de naissance (%)

	Urbain	Rural	Non disponible	Total
Etudiant	86	14	0	100
Non salarié	66	34	1	100
Salarié	61	38	1	100
Inactif	76	24	0	100
Etudiante	84	16	0	100
Epouse active	57	34	10	100
Autre active	71	29	0	100
Epouse ménagère	40	60	0	100
Autre ménagère	80	20	0	100
Ensemble	67	32	1	100

Tableau C.5 : Répartition des usagers pauvres des transports publics selon le niveau d'études (%)

	Aucun	Primaire	Secondaire	Supérieur	Non disp.	Total
Etudiant	2	8	65	21	4	100
Non salarié	42	36	17	1	3	100
Salarié	30	24	33	7	5	100
Inactif	30	19	44	4	3	100
Etudiante	2	7	77	4	11	100
Epouse active	78	18	4	0	0	100
Autre active	40	36	21	0	3	100
Epouse ménagère	71	14	12	0	2	100
Autre ménagère	33	46	17	0	4	100
Ensemble	40	27	26	3	4	100