



HAL
open science

Mobilités quotidiennes des femmes en Afrique Subsaharienne

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. Mobilités quotidiennes des femmes en Afrique Subsaharienne. DENEFFLE S. (Ed.). Femmes et villes, Presses Universitaires François Rabelais, pp. 135-153, 2004, Coll. Perspectives Villes et Territoires, n° 8. halshs-00080361

HAL Id: halshs-00080361

<https://shs.hal.science/halshs-00080361v1>

Submitted on 15 Sep 2006

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.

MOBILITÉS QUOTIDIENNES DES FEMMES EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT, Pascal POCHET
Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat
Université Lumière Lyon 2
LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS CNRS

In S. DENEFFLE (éd.), *Femmes et Villes*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, coll. Perspectives « Villes et Territoires » n°8, 540 p., pp. 135-153.

Dans les villes d'Afrique subsaharienne, le chef de ménage, traditionnellement un homme, est le principal soutien économique de l'unité familiale, cette responsabilité s'étendant souvent au moins partiellement à la famille élargie. Cependant, du fait de la crise économique qui s'est installée depuis les années quatre-vingts, avec comme corollaires la diminution du niveau de vie, le chômage et le sous-emploi, ces chefs de ménage arrivent de moins en moins à assumer leurs obligations financières. Les femmes doivent alors participer au soutien économique du ménage, partiellement ou totalement, volontairement ou non¹. Du fait d'un accès réduit au capital, de niveaux d'instruction et de formation professionnelle faibles et des multiples contraintes temporelles liées à la nécessité de combiner reproduction et production², le secteur informel constitue la principale source de travail des femmes. Elles y exercent généralement des activités précaires dans la transformation agro-alimentaire et le commerce de détail, qui ne dégagent le plus souvent que de "micro-profits"³, et cela même dans des schémas, fréquents, de pluri-activité.

Parallèlement, et en combinaison avec les évolutions du contexte économique, des facteurs tels que la scolarisation féminine, les migrations féminines et masculines, l'instabilité conjugale, le processus général d'émancipation féminine... contribuent à l'évolution des modèles familiaux et l'on observe un développement des ménages monoparentaux ayant une femme à leur tête et de la polygamie dans des résidences séparées.⁴ A Niamey, par exemple, 15 % des ménages sont à la charge d'une femme et la presque totalité sont monoparentaux. Le modèle hégémonique de la ménagère s'effrite ainsi progressivement chez les femmes adultes, même si ce statut de femme au foyer demeure un idéal partagé.⁵

1. **Bisilliat J.**, *Femmes du Sud, chefs de famille*, Paris, Karthala, 1996.

2. **Oso L. - Catarino Ch.**, "Femmes chefs de ménage et migration", in *Femmes du sud, chefs de famille*, **Bisilliat J.**, (dir.), Paris, L'Harmattan, 1996.

3. **Locoh Th.**, "Changements des rôles masculins et féminins dans la crise : la révolution silencieuse", in *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*, **Coussy J. - Valin J.** (dir.), Paris, CEPED (coll. Etudes du CEPED n°13), 1996.

4. **Vimard P.**, "Modernisation, crise et transformation familiale en Afrique subsaharienne", Autrepart, n°2, 1997 ; **Pilon M. - Seidou Mama M. - Tichit Ch.**, "Les femmes chefs de ménage : aperçu général et études de cas", in *Ménages et familles en Afrique. Approches des dynamiques contemporaines*, Paris, Pilon M., Locoh T., Vignikin E., Vimard P. (éds.), CEPED (Coll. Les Etudes du Ceped n°15), 1997.

5. **Nanitélamio J.**, "Insertion urbaine et représentations des statuts féminins", in *La ville à guichets fermés ?*, **Antoine Ph., Diop A. B.**, (dir.), Dakar-Paris, IFAN-ORSTOM, 1995.

Les transformations du contexte socio-économique impliquent donc une redéfinition des rôles de chacun⁶, qui semble cependant plus accentuée pour les femmes que pour les hommes. En période de crise, ces derniers voient leurs activités professionnelles se réduire sans que leur participation aux tâches ménagères s'accroisse tandis qu'aux travaux domestiques des premières viennent s'ajouter les activités professionnelles et les activités liées à la gestion de la communauté qui complètent la "triple journée" des femmes.⁷ La diversification des rôles et l'accroissement des tâches qui en résulte se traduisent alors par des tensions sur les budgets-temps féminins et impliquent des "contraintes de temps et de mobilité plus fortes" que pour les hommes.⁸

L'analyse des conditions de déplacement urbain permet de mettre en évidence l'impact de ces différentes contraintes sur les activités quotidiennes. En effet, la mobilité, articulant la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée, le plus souvent la journée, est le moyen de réaliser un ensemble d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace.⁹ Les besoins de déplacement varient donc avec la position socio-économique des individus, tous n'ayant ni les mêmes activités ni les mêmes modes de vie ni les mêmes usages de la ville.

Si, d'une manière générale, les besoins et les problèmes de transport des citoyens africains demeurent mal connus, cette méconnaissance s'accroît plus particulièrement dans le cas des femmes. La planification des transports urbains repose sur des méthodes de recueil des données de déplacement privilégiant les trajets sur des distances importantes, plutôt en heure de pointe et sur des liaisons radiales.¹⁰ Or, un tel modèle de déplacement est proche de celui des salariés masculins.¹¹ La mobilité quotidienne de la très grande majorité des femmes n'obéit pas à ces caractéristiques, certaines parce qu'elles ne se déplacent pas ou le font uniquement à proximité du foyer, d'autres parce qu'elles sont contraintes de développer une mobilité complexe, en termes de distances, d'horaires, de motifs de déplacement afin de pouvoir combiner activités professionnelles, ménagères et sociales.¹² Les choix techniques d'enquête, laissant de côté tout ou partie des déplacements pédestres, se traduisent alors par une certaine invisibilité des mobilités des femmes. Faut-il pour autant assimiler cette invisibilité, qui renvoie à l'invisibilité du travail féminin¹³, à une relative immobilité, pouvant aisément être confondue avec une absence de besoins de transport ?

6. **Locoh** Th., op.cit.

7. **Bisilliat** J., "Luttes féministes et développement. Une double perspective historique et épistémologique", in *Face aux changements les femmes du Sud*, **Bisilliat** J. (dir.), Paris, L'Harmattan, 1997.

8. **Dounit el Khoury** A., "Les femmes chef de famille. Etat de la recherche et réflexions méthodologiques", in *Face aux changements. Les femmes du Sud*, **Bisilliat** J., (dir.), Paris, L'Harmattan, 1996, p. 27.

9. **Bonnafous** A. - **Patier-Marque** D. - **Plassard** F., *Mobilité et vie quotidienne*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, (coll. Transport Espace Société), 1981, 172 pages.

10. **Elson**, D. - **Evers** B. - **Turner** J., *Transport Sector Programmes in Developing Countries: Integrating a Gender Analysis*, Manchester, University of Manchester, Graduate School of Social Sciences, 1999.

11. **World Bank**, *Zambia Poverty Assessment. Vol. IV: Urban Sector Services: an Assessment of Service Provision in the Context of Zambia's Urban Poverty*, Washington, D.C., Human Resources Division, Southern Africa Department, Africa Regional Office (Report n°12985-ZA), 1994, 52 pages.

12. **Turner** J. - **Fouracre** Ph., "Women and Transport in Developing Countries", *Transport Reviews*, n°1, 1995 ; **Grieco**, M. - **Apt** N. - **Turner** J., *At Christmas and on Rainy Days*, Aldershot, Avebury, 1996.

13. **Blackden** M. - **Bhanu** C., "Gender, Growth, and Poverty Reduction in Sub-Saharan Africa", in *Gender, Population and Development in Sub Saharan Africa*, Brown University, PSTC Working Paper n°99-09, 1998.

L'objectif de cette communication est de montrer que les pratiques et les besoins des femmes en termes de transport diffèrent sensiblement de ceux des hommes mais aussi que des différences marquées peuvent également être relevées entre femmes. Pour ce faire, nous utilisons les données recueillies lors de trois enquêtes-ménages réalisées à Ouagadougou, Bamako et Niamey dans les années 90 (Encadré). Dans un premier temps, nous mettons en regard mobilités quotidiennes des femmes et des hommes. Ensuite, une typologie de la population des femmes, focalisée sur le cas de Ouagadougou, précise les enjeux liés à la répartition et à l'accomplissement des tâches ménagères. Puis nous étudions les effets de la localisation du lieu de résidence sur la mobilité féminine, en nous appuyant sur la situation de Niamey. Nous revenons en conclusion sur les implications de ces observations vis-à-vis de l'adaptation des politiques de transport aux besoins des femmes.

Encadré. Les enquêtes-ménages mobilité dans trois capitales subsahariennes

Les enquêtes-ménages constituent le support empirique pour appréhender, non seulement des pratiques quotidiennes de déplacements, mais aussi certaines dimensions des modes de vie et des interrelations entre les différents membres du ménage. Le Laboratoire d'Economie des Transports a participé à la réalisation et l'analyse de trois enquêtes dans des capitales sahéliennes : Ouagadougou, Bamako et Niamey en 1992, 1993 et 1996, respectivement.¹⁴

Ouagadougou et Bamako comptent alors environ 800 000 habitants et Niamey, 600 000. A Ouagadougou, le transport individuel, surtout des deux-roues motorisés, domine face à un transport collectif public très réduit. A Niamey, la situation est opposée : relativement peu de modes individuels et une offre de transport collectif plus fournie, reposant principalement sur des opérateurs privés. Bamako se trouve dans une situation intermédiaire, avec coexistence de modes motorisés individuels (deux-roues à moteur surtout) et de transports collectifs privés, artisanaux essentiellement.

Le questionnaire d'enquête permet de recueillir trois niveaux d'information :

1. des données générales sur le ménage (composition socio-démographique, caractéristiques du logement, équipement en véhicules, habitudes alimentaires, parcours migratoire du chef de ménage) ;
2. des renseignements sur chaque individu de 14 ans ou plus (caractéristiques socio-économiques, accès aux véhicules et dépenses mensuelles correspondantes, opinions sur les modes de transport) ;
3. des caractéristiques des déplacements de la veille pour chaque individu enquêté (motif, heures de départ et d'arrivée, mode de transport utilisé, lieux d'origine et de destination), y compris les petits déplacements à pied.

Dans les trois villes, l'échantillon résulte du tirage aléatoire de ménages au sein de zones sélectionnées selon une stratification spatiale à partir de critères économiques, d'équipement et d'accessibilité, afin d'obtenir un échantillon statistique permettant de mettre en évidence des situations sociales et spatiales contrastées. A Ouagadougou, 753 ménages (3 862 individus) ont été enquêtés, à Bamako 251 ménages (1 666 individus) et à Niamey 757 ménages (2 732 individus).

14. **Godard X.** (dir.), *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*. Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET, 1993 ; **Pochet P. et al.**, *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, Rapport pour le Ministère français délégué à la Coopération, LET-INRETS-ARETRANS, Lyon-Arcueil, SITRASS, 1995, 170 pages ; **Diaz Olvera L. et al.**, *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 1999a, 126 pages + annexes ; **Diaz Olvera L. et al.**, *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports (coll. Etudes et recherches), 1998, 170 pages.

MOBILITÉ ET INÉGALITÉS LIEES AU GENRE

Les normes culturelles associant traditionnellement femme et intérieur, homme et extérieur conditionnent largement pour chaque genre les activités à réaliser et les espaces fréquentables.¹⁵ Elles se traduisent d'abord par des situations d'absence de sortie du domicile plus fréquentes chez les femmes, parfois du fait de l'application stricte de certains préceptes coutumiers ou religieux : un jour donné, 8 % des Ouagalais et 10 % des Bamakois mais 15 % des Ouagalaises et 25 % des Bamakoises n'effectuent aucun déplacement. Cette différence est encore plus marquée à Niamey où, en semaine, une femme sur sept ne quitte pas son domicile de la journée contre moins d'un homme sur vingt-cinq. SOUNTALMA¹⁶, examinant les pratiques d'habitat dans les concessions niaméennes, n'hésite d'ailleurs pas à parler pour les femmes de " *tradition d'assignation à résidence* ".

Des modes de vie très différents expliquent également que la mobilité quotidienne masculine soit plus élevée, avec des fréquences de déplacements et des budgets temps de transport supérieurs d'un tiers à deux tiers à ceux des femmes (Tableau 1). Les activités masculines s'organisent autour du travail et de la sociabilité, même pour les hommes inactifs, chômeurs ou retraités, qui n'effectuent que marginalement des déplacements induits par les tâches domestiques. *A contrario*, les femmes doivent assurer, avant toute autre chose, le fonctionnement de l'unité domestique, ce qui structure l'ensemble de leurs activités, même lorsqu'elles pratiquent une activité professionnelle (Figure 1).

Tableau 1 : Niveau de mobilité selon le genre dans les 3 capitales

	Nombre de déplacements		Budget temps de transport (min)	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Bamako	2,4	3,7	47	78
Ouagadougou	3,2	4,4	55	75
Niamey	3,3	5,5	49	76

Les différences de mobilité concernent également les espaces fréquentés lors des déplacements, les femmes s'éloignant peu du domicile. Dans les trois capitales, le quartier du domicile est le lieu où se déroule la moitié des déplacements féminins et seulement le tiers (Ouagadougou et Bamako) ou les deux cinquièmes (Niamey) des déplacements masculins. En caricaturant, la femme, même si elle s'aventure parfois jusqu'au marché central, reste cantonnée à son quartier d'habitation, tandis que l'homme déserte les alentours du domicile pour se rendre " un peu partout " en ville. L'importance du lieu de travail ou d'études comme pôle structurant de la mobilité explique en partie cette situation. Sur l'ensemble des Niaméens ayant effectué au moins un déplacement sans aucune extrémité dans le quartier, 62 % sont actifs (dont 80 % d'hommes) et 20 % sont des scolaires ou étudiants (dont deux tiers d'hommes). L'exercice d'une activité professionnelle, surtout salariée, est alors pour les

15. Ces associations sont largement évoquées dans la littérature. Si l'on se limite aux villes étudiées ici, on pourrait citer pour Ouagadougou, **Yameogo P.**, *Habitat traditionnel, habitat moderne : la case et la villa au Burkina Faso*, Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie, Nice, Université de Nice, 1987, 318 pages ; pour le Mali et notamment les milieux bambaras, **Mainbourg E.**, *Manger et boire à Bamako (Mali). Etude d'anthropologie sociologique*, Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie, Université François Rabelais, Tours, 1985, 420 pages ; et pour Niamey, **Sountalma Z.**, *Espace et pratiques de l'habitat urbain. La concession à Niamey (Niger)*, Thèse de doctorat, Histoire et Civilisation, Paris VII, 1991, 304 pages + annexes.

16. **Sountalma Z.**, op.cit., p. 148.

femmes un moyen d'échapper quelque peu à l'emprise du contrôle masculin sur les lieux qu'elles fréquentent, comme le note ADRIEN-RONGIER pour les Banguissoises.¹⁷

Figure 1 : Motifs de déplacement à Ouagadougou, selon le genre

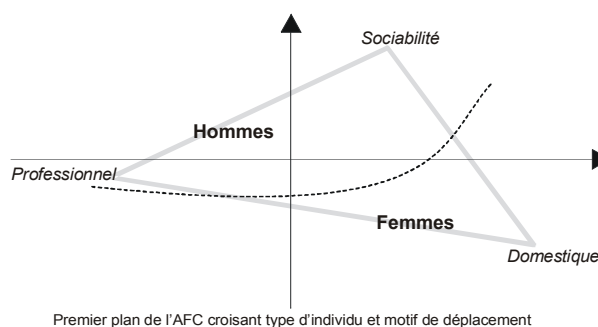
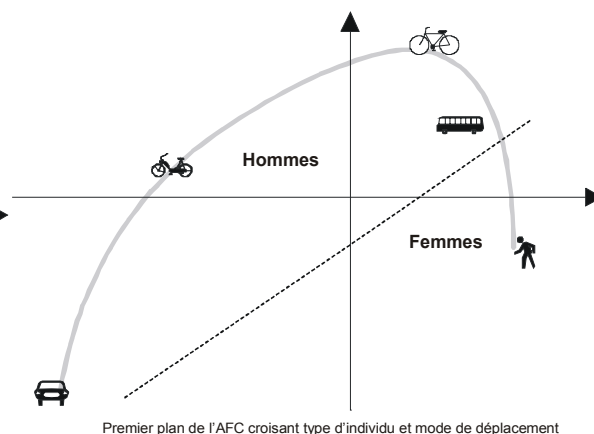


Figure 2 : Modes de déplacement à Ouagadougou, selon le genre



Une typologie des citadins ouagalais en une trentaine de groupes subdivise la population féminine en fonction de l'éventuelle activité professionnelle et des enjeux liés à la répartition et à l'accomplissement des tâches ménagères (âge, présence d'une aide...) et la population masculine selon l'activité professionnelle mais aussi selon le niveau d'études de l'individu, plus discriminant pour eux que la position dans le ménage.¹⁸ Sur les analyses factorielles des correspondances mettant en regard ces différents groupes avec soit le motif du déplacement, soit le mode utilisé, les groupes d'hommes se situent tous au dessus de la ligne pointillée, tandis que les groupes de femmes, à l'exception toutefois des épouses salariées et des étudiantes (ces dernières uniquement pour l'usage des modes), sont tous en dessous de cette ligne.

Les inégalités d'accès et d'usage des modes de transport s'ajoutent aux contraintes fonctionnelle et spatiale encadrant les pratiques féminines. Les modes individuels, notamment voitures et deux-roues motorisés, restent largement un privilège masculin (Figure 2). L'exemple de Ouagadougou est le plus révélateur car les taux d'équipement des ménages sont exceptionnellement élevés, même parmi les ménages pauvres. Ici, la moitié des femmes ne dispose d'aucun mode de transport individuel, alors que ce n'est le cas que d'un homme sur quatre.

Cette inégalité se traduit par un recours à la marche beaucoup plus intense chez les femmes que chez les hommes, 60 et 70 % des déplacements féminins contre 35 et 50 % des déplacements masculins à Ouagadougou et Bamako, respectivement. A Niamey, où le taux d'équipement des ménages est très faible, ce déséquilibre se réduit sensiblement, les femmes se déplaçant à pied pour les trois quarts de leurs trajets, les hommes pour les deux tiers des leurs, une part importante correspondant cependant à des petits déplacements à la mosquée.

Peut-être plus encore que le manque de ressources économiques lié à l'absence de travail rémunéré, c'est la contrainte temporelle qui rythme les comportements féminins, tant les tâches domestiques, qu'elles soient ou non associées à une activité professionnelle, structurent

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

18. Diaz Olvera L. - Plat D., "La mobilité des individus", in *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, Godard X. (dir.), Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET, 1993.

fortement les emplois du temps. La brève description suivante¹⁹ résume bien les diverses contraintes qui pèsent sur les emplois du temps des femmes “inactives”, tout particulièrement dans les ménages pauvres : “ (...) le marché où la cuisinière s’est rendue dès 9 h pour y acheter quelques cuillerées de pâte d’arachides, un peu de concentré de tomates, dix grains de poivre, deux piments frais, trois tas de feuilles et du poisson séché, sans oublier le sel ”. Le manque de moyens impose de ne pouvoir acheter d’avance les condiments indispensables à la préparation de la “ sauce ” du midi, les habitudes alimentaires orientent vers des plats à la préparation longue, il résulte de ces contraintes la nécessité de sortir “ dès 9 H ”, voire même plus tôt, pour aller au marché. Le départ au marché est peut-être alors “ un moment de retrouvailles entre voisines de quartier ”, il n’en reste pas moins un déplacement effectué “ par nécessité ”²⁰ et qui induit des contraintes temporelles rigides.

Contraintes spatiale et temporelle d'une part, captivité modale ne permettant pas de s'en affranchir d'autre part, apparaissent comme les maîtres mots pour caractériser la mobilité des femmes tandis que la mobilité masculine se décline plutôt en termes de contrainte professionnelle et de relative souplesse modale, à des degrés divers toutefois selon les revenus.

ARBITRER ENTRE CONTRAINTES PROFESSIONNELLES ET CONTRAINTES DOMESTIQUES

On l’a dit, les obligations liées au fonctionnement du foyer conditionnent en grande partie la mobilité des femmes. En particulier, pour les épouses ayant à leur charge le fonctionnement du foyer, la possibilité de compter sur une aide, fille, parente ou bonne, est un facteur déterminant dans la possibilité d’effectuer des activités professionnelles et de participer à la vie sociale en dehors du domicile. Une typologie plus fine combinant l’occupation professionnelle et le statut au sein du ménage doit alors être construite. Parmi les jeunes scolarisées, nous distinguons deux catégories en fonction de l’âge, les “ lycéennes ” et les “ étudiantes ”, afin de mieux rendre compte de stades d’apprentissage distincts des futurs rôles d’adultes. Pour les autres statuts d’occupation, nous distinguons les “ épouses secondées ”, les “ épouses non secondées ” et les autres femmes du ménage, dénommées par la suite “ célibataires ”, cette situation étant largement dominante chez elles. Nous nous limiterons ici à l’examen de la seule situation ouagalaise.

Les salariées

Les trois catégories de salariées (épouses secondées, épouses non secondées et célibataires) présentent des profils socio-économiques et des pratiques de mobilité distincts. Les célibataires (22 ans, en moyenne) sont sensiblement plus jeunes que les épouses (37 ans). Conséquence de niveaux scolaires bien hiérarchisés, la proportion de cadres est moins importante chez les épouses secondées et surtout chez les célibataires, majoritairement employées ou ouvrières, que chez les épouses non secondées. Les revenus moyens s’ordonnent donc en fonction du statut professionnel : les épouses non-secondées gagnent en moyenne 87 000 Fcfa mensuels²¹, les épouses secondées environ les trois quarts de cette somme et les célibataires seulement un peu plus du tiers.

Les salariées, et les femmes mariées plus encore que les célibataires, font partie de ménages aisés. L'accès aux modes individuels en est alors facilité. Plus de neuf épouses sur dix

19. Mainbourg E., op.cit., p. 218.

20. Kinda F., *Ménages populaires à Ouagadougou*, Thèse de doctorat en sociologie, Nantes, Université de Nantes, 1987, 632 pages (2 tomes), p. 537.

21. L’enquête a été effectuée avant la dévaluation de 1994, 1 FCFA vaut donc 0,02 francs français.

disposent en permanence d'un deux-roues motorisé ou d'une voiture, mais ce n'est le cas que de deux célibataires sur cinq. Cependant, la disponibilité plus aisée d'un véhicule n'est pas nécessairement synonyme d'une mobilité plus élevée. Ainsi, les épouses secondées sont beaucoup plus mobiles que les épouses non secondées, pour lesquelles le taux d'accès aux véhicules est légèrement supérieur (Tableau 2). Les sorties du domicile sont en effet grandement favorisées par la possibilité de reporter, au moins partiellement, le travail domestique sur d'autres. Ces niveaux de mobilité s'accompagnent de formes distinctes, notamment entre épouses et célibataires. Alors que la mobilité est toujours centrée sur le travail, le deuxième motif de déplacement est la sociabilité pour les épouses et les tâches domestiques pour les célibataires. De plus, les épouses se déplacent plutôt en heure de pointe hors de leur secteur, tandis que les célibataires le font, au contraire, en heure creuse et en restant dans leur secteur de résidence. L'ouverture sur l'espace urbain est favorisée par l'utilisation d'un véhicule individuel, 90 % des déplacements des épouses se faisant en voiture ou en deux roues motorisés, tandis que les célibataires effectuent autant de déplacements à pied qu'avec ces deux modes.

Tableau 2 : Niveau de mobilité des actives selon le type d'emploi et le statut dans le ménage

	Epouse secondée	Epouse non secondée	Célibataire
Salariée	5,1	3,9	3,7
Non-salariée	3,2	2,8	3,5

Pour les salariées, le travail s'avère ainsi un pôle structurant fort, qui les rapproche de modes de vie masculins, timidement pour les célibataires, plus nettement pour les épouses.

Les non-salariées

Les non-salariées sont un peu plus âgées que les salariées : 26 ans pour les célibataires, la quarantaine pour les épouses. L'illettrisme prédomine, surtout chez les épouses, et le petit commerce est l'activité dominante. Leurs revenus moyens sont alors beaucoup plus faibles que ceux des salariées, entre 14 000 et 18 000 Fcfa mensuels. Ces femmes appartiennent à des ménages dont le chef est bien souvent lui-même non salarié, à revenu plutôt faible. L'accès aux modes est très limité et près de trois de ces femmes sur cinq ne disposent jamais d'un véhicule individuel.

Comparativement aux salariées, plusieurs particularités apparaissent : les non-salariées se déplacent moins, l'écart entre épouses secondées et non secondées s'efface et enfin, les célibataires se déplacent un peu plus que les épouses, notamment non secondées. Effectivement, les épouses n'ont pas toutes la nécessité ou la possibilité de se déplacer quotidiennement dans le cadre de leur activité. Plusieurs raisons l'expliquent : la souplesse des horaires et les fréquences de travail ; l'irrégularité de l'activité ; les contraintes familiales qui peuvent prendre le pas sur les contraintes professionnelles ; le type même de travail qui n'oblige pas à se déplacer tous les jours (vente sur le pas de porte, préparation d'aliments, approvisionnement...) ; la prise en charge de certains déplacements professionnels, comme la vente, par d'autres membres du ménage. Parallèlement, les célibataires ont moins de responsabilités au sein du ménage que les épouses, et peuvent assurer leur activité professionnelle d'une manière plus régulière, soit pour leur compte, soit dans le cadre d'un partage des tâches entre les femmes du ménage, comme c'est le cas lorsque les épouses

fabriquent et les filles vendent, ce qui peut se produire lorsque le mari n'autorise pas son épouse à sortir.²²

Contrairement aux femmes salariées, la mobilité des non-salariées est plus homogène. Elles se déplacent en heure creuse et dans leur quartier d'habitation. La marche est le mode le plus utilisé (deux déplacements sur trois pour les épouses secondées et même huit déplacements sur dix pour les deux autres catégories).

Les formes de mobilité des non-salariées sont donc bien distinctes de celles rencontrées chez les salariées. Le travail, beaucoup moins rémunérateur, n'est plus ici au premier plan des activités et qui plus est, le travail domestique l'emporte sur le travail extérieur, le travail gratuit sur le travail rémunéré.

Les inactives

Même si l'on sait la frontière entre absence d'activité rémunérée et travail non salarié très floue, tant par la représentation qu'ont les femmes de leur place sociale²³ que du fait de difficultés d'appréhension dans les enquêtes²⁴, les inactives constituent le groupe le plus nombreux. Elles ont été réparties, comme les actives, en épouses ("ménagères"), secondées ou non, et célibataires. Toutefois, ces dernières, vu leur nombre, peuvent être séparées en deux groupes selon leur lien familial avec le chef de ménage : "filles" et "dépendantes".

Les ménagères, secondées ou non, sont les plus âgées (37 ans), suivies des dépendantes (28 ans) puis des filles (21 ans). L'illettrisme domine et seules les filles se détachent du lot, près de deux sur cinq ayant atteint l'école secondaire. Ces inactives appartiennent principalement à des ménages pauvres. L'accès aux modes individuels se trouve limité par les faibles ressources monétaires mais aussi par la position dans le ménage : l'accès permanent à un deux-roues concerne moins d'une ménagère secondée sur cinq, une fille ou une ménagère non secondée sur dix, une dépendante sur trente.

La mobilité des inactives est réduite et présente des formes très simples. Les ménagères non secondées et les dépendantes effectuent en moyenne 2,3 déplacements, les filles 2,9 et les ménagères secondées 3,1. Comme chez les actives, la présence d'une aide pour le partage des tâches domestiques permet donc un accroissement sensible de la mobilité des épouses. Les déplacements sont motivés majoritairement par des activités domestiques, réalisés en heure creuse et à proximité du domicile. La marche domine la répartition modale, assurant 80 % des déplacements chez les dépendantes et les ménagères non secondées, 70 % chez les ménagères secondées. Ce schéma de mobilité diffère légèrement pour les filles, qui sortent plus du secteur d'habitation, se déplacent plus pour la sociabilité et utilisent une fois sur trois un deux-roues motorisé.

Ces femmes cumulent, du point de vue de la mobilité, de nombreux handicaps qui les confinent dans l'espace domestique et ses alentours : le genre, le faible niveau d'instruction voire l'illettrisme, l'inactivité professionnelle et l'absence de revenu et enfin l'appartenance à des ménages souvent défavorisés.

22. **Kinda F.**, op.cit..

23. **Kinda F.**, op.cit..

24. **Antoine Ph.** - **Traore A.**, "Pour une lisibilité du rôle des femmes au travers des données statistiques", in *Femmes et politiques alimentaires*, Paris, Editions de l'ORSTOM, (coll. Colloques et Séminaires), 1985 ; **Charmes J.**, "Plus visible mais toujours sous-estimée : l'activité économique des femmes en Afrique", in *Face aux changements. Les femmes du Sud*, **Bisilliat J.**, (dir.), Paris, L'Harmattan, 1996 ; **Le Pape M.**, *L'énergie sociale à Abidjan*, Paris, Karthala (coll. Les Afriques), 1997.

Les scolaires

L'âge moyen des lycéennes est de 16 ans²⁵, celui des étudiantes, dont quelques-unes sont mariées, de 22 ans. Le statut d'enfant du chef de ménage est un peu plus fréquent chez les premières que chez les secondes, tandis que la distribution des revenus et la position socio-économique du ménage sont plus favorables aux étudiantes qu'aux lycéennes.

Les différences de mobilité entre lycéennes et étudiantes portent plus sur la structure des déplacements que sur leur nombre (respectivement 3,7 et 4,0). Les premières se déplacent surtout pour les études, à pied, dans le secteur d'habitat et pendant les heures de pointe, soit un comportement encore très proche de celui de leurs homologues masculins. Les étudiantes ont une mobilité plus diversifiée, les conduisant plus souvent hors du secteur d'habitat, majoritairement en deux-roues motorisé, et se rapprochent ainsi du statut de salariée. Mais, cette diversification est plutôt tournée vers la mobilité imposée par les tâches domestiques, contrairement à la situation qui prévaut chez leurs homologues masculins qui accroissent leurs déplacements liés à la sociabilité. Elles sont aussi, de tous les Ouagalais(es), les plus forts utilisateurs du transport collectif, avec 7 % de leurs trajets réalisés en bus.

Vis-à-vis des autres groupes de femmes, les différences sont donc notables. Si l'on excepte les salariées, lycéennes et étudiantes se distinguent de leurs aînées par le caractère prépondérant de la mobilité " professionnelle " induite par l'assistance aux cours, par des sorties hors du secteur d'habitat et, corrélativement, par des déplacements en heure de pointe. Mais on retrouve chez ces jeunes un effet déterminant de la position dans le cycle de vie et du degré d'apprentissage des rôles féminins, qui conduit à distinguer finalement adolescentes et jeunes adultes.

DES SITUATIONS DÉGRADÉES POUR LES RÉSIDENTES DES PÉRIPHÉRIES NON LOTIES

La croissance urbaine dans les villes africaines se traduit principalement par une urbanisation horizontale et le développement des périphéries, dans un contexte de crise des financements publics et de pauvreté. L'expansion spatiale très rapide ne s'est pas accompagnée d'un développement des infrastructures urbaines à sa mesure. Les périphéries non loties et les noyaux villageois absorbés par l'urbanisation se caractérisent alors par la rareté des équipements, la pauvreté et la précarité des conditions de logement. Ainsi, dans les périphéries niaméennes, 80 % des ménages sont pauvres, plus des trois quarts habitent des logements traditionnels, notamment en banco. Tout aussi nombreux sont ceux qui ne disposent pas d'eau dans leur logement et 60 % ne sont pas raccordés au réseau électrique.

La pauvreté des résident(e)s des périphéries non loties est aggravée à la fois par l'éloignement du centre renforcé par les carences de l'offre de transport collectif et par le sous-équipement de ces quartiers, qui rallonge les déplacements pour se faire soigner, aller à l'école ou effectuer des démarches.²⁶ Cet enclavement de fait limite concrètement les activités réalisables en ville, et notamment celles susceptibles d'améliorer le capital économique ou humain. Ainsi, dans les périphéries non loties de Niamey, près de trois femmes sur cinq sont inactives et l'on y trouve, en conséquence, proportionnellement moins de scolaires, de non-salariées et surtout de salariées que dans le centre et les périphéries loties.

Ces conditions de vie rejaillissent sur la mobilité quotidienne, comme le montre l'exemple de Niamey. Si les femmes des périphéries non loties se déplacent en moyenne autant que les femmes habitant d'autres quartiers (3,4 déplacements contre 3,3) et avec un budget temps de

25. Rappelons que seuls les résident(e)s de 14 ans ou plus ont été enquêté(e)s.

26. Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P., " Pauvreté et espaces quotidiens à Niamey ", L'Espace Géographique, vol. 29, n°4, 2000.

transport à peine inférieur (45 minutes contre 50 minutes), elles doivent, par contre, recourir plus fréquemment à la marche (dans 85 % des déplacements contre 68 %). Cette dépendance accrue vis-à-vis de la marche apparaît pour tous les statuts d'occupation et s'accompagne de deux effets : un plus grand nombre de femmes limitées à une mobilité de proximité aux alentours du domicile, mais aussi une plus grande difficulté pour celles qui arrivent à sortir du quartier à réaliser des activités diversifiées.

Ainsi, les salariées, dont on a vu qu'elles présentaient la mobilité la plus riche, sortent généralement de leur quartier, quel que soit leur lieu d'habitat. Mais, d'une part, les résidentes des périphéries non loties sont légèrement moins nombreuses à le faire que les salariées des autres quartiers : 63 % contre 70 %. D'autre part, les activités pratiquées sont beaucoup plus limitées. 80 % des salariées des périphéries non loties qui sortent de leur quartier ne le font que pour aller au travail et en revenir, soit deux fois plus que chez les salariées des autres zones qui "profitent" au contraire majoritairement de ces sorties "en ville" pour réaliser d'autres activités, notamment des visites.

Cet appauvrissement de l'espace fréquenté est encore plus marqué pour les inactives. Il est tout d'abord plus souvent restreint au seul domicile. Dans les périphéries non loties, une inactive sur quatre n'est pas sortie de la concession un jour donné, contre une sur cinq dans les autres quartiers. Puis, pour les femmes étant sorties de chez elles, il est également plus souvent limité au quartier : dans quatre cas sur cinq en périphérie non lotie, dans trois cas sur cinq ailleurs. Enfin, pour les rares inactives ayant franchi les limites du quartier, le poids des tâches domestiques reste plus prégnant pour celles demeurant en périphérie non lotie : pratiquement une sur deux s'est déplacée pour des achats, ce taux n'étant que d'une sur trois ailleurs.

D'astreinte au quartier ou contrainte en ville, tels sont les modèles dominants entre lesquels semble évoluer la mobilité des femmes habitant les périphéries non loties et éloignées du centre. Quel que soit le statut d'occupation, le lieu de résidence facilite (quartiers centraux et périphéries équipées) ou limite (périphéries non loties et villages) des mobilités diversifiées en termes d'activités pratiquées et d'espaces fréquentés.

CONCLUSION

Activités pratiquées comme espaces fréquentés, tout sépare les femmes et les hommes. Seules les femmes salariées paraissent être dans une situation intermédiaire, à la fois du point de vue des emplois du temps et de l'accès aux modes, mais cette situation naît, paradoxalement, du fait d'un redoublement des contraintes. Pour les épouses, le report des tâches ménagères sur une autre femme est alors le seul moyen de s'affranchir, au moins partiellement, de rythmes temporels (les achats, la préparation des repas) et spatiaux (le quartier) pesants, ce qui correspond à des observations déjà réalisées sur des commerçantes de Bobo Dioulasso²⁷, Dakar²⁸ et Accra.²⁹ Les implications en termes d'adaptation de l'offre de transport diffèrent alors d'un groupe de femmes à l'autre.

Salariées et scolarisées (les étudiantes plus que les lycéennes, d'ailleurs) montrent des mobilités professionnelles plus proches de celles des hommes et pour lesquelles l'offre actuelle en transport collectif semble mieux adaptée : spatialement, avec des liaisons plutôt radiales, temporellement, pendant les heures de pointe. Toutefois, au delà des besoins de

27. Bosch E., *Les femmes du marché de Bobo. La vie et le travail des commerçantes dans la ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso*, Leiden, Centre de Recherche et de Documentation Femmes et Développement (Université d'Etat de Leiden), 1985.

28. Lecarme M., "Territoires du féminin, territoires du masculin : des frontières bien", in *Relations de genre et développement. Femmes et sociétés*, Bisilliat J. (dir.), Paris, Editions de l'ORSTOM, 1992.

29. Grieco, M. - Apt N. - Turner J., op.cit..

transport liés aux programmes d'activité complexes, on se gardera de négliger l'impact des représentations sociales et les enjeux de prestige liés à l'utilisation de certains modes, qui tendraient à pousser les salariées vers le recours à des modes individuels motorisés, deux-roues à moteur, voire voiture.³⁰

Pour les non-salariées, souvent de petites commerçantes, le transport public paraît mal adapté aux besoins, soit qu'elles se déplacent en heures creuses et donc lorsque l'offre est réduite, soit au contraire à l'occasion de trajets en période de pointe lorsqu'elles transportent avec elles leurs marchandises dans des véhicules déjà encombrés. Qui plus est, leur mobilité est souvent une mobilité de proximité, car elles doivent réduire les temps et les coûts de transport afin de concilier activités domestiques contraintes et travail extérieur faiblement rémunéré.

Enfin, les inactives, à la mobilité réduite et focalisée sur le quartier, paraissent peu concernées par des améliorations de l'offre de transport collectif. Une transformation de leur vie quotidienne passe en effet plutôt par le développement de services urbains de proximité (accès à l'eau, assainissement, services de santé de base...) qui les libéreraient d'un certain nombre de corvées consommatrices de temps, en particulier dans les périphéries non loties.

Aux difficultés liées à la couverture spatiale et temporelle de l'offre de transport collectif, vient s'ajouter le problème de la solvabilité. Même si cette question concerne la quasi-totalité des citoyens africains, elle touche tout particulièrement les femmes. Inactives, elles sont considérées au sein des ménages comme non prioritaires dans l'affectation des ressources, notamment en moyens de transport.³¹ Actives, elles sont moins bien rémunérées que les hommes et, qui plus est, consacrent une part plus importante de leurs revenus aux besoins généraux du ménage³², ce qui laisse peu de place à des dépenses personnelles, dont le transport.

Les politiques publiques en matière de transport sont tournées généralement soit vers l'aménagement d'infrastructures viaires en faveur de la circulation automobile, soit vers l'amélioration des services de transport collectif. Or, l'automobile est très largement inaccessible pour la quasi-totalité des femmes et l'offre de transport collectif ne répond qu'aux besoins d'une minorité de femmes, salariées et étudiantes³³. Néanmoins, à moins de considérer comme une fatalité le cercle vicieux que constitue le report des contraintes domestiques des unes (épouses) sur les autres (jeunes filles et domestiques) pour améliorer l'insertion urbaine des premières au détriment de celle des secondes, il est urgent de favoriser l'émergence d'initiatives locales en matière de transport, susceptibles d'améliorer les conditions de déplacement des personnes et des marchandises à faible distance. De la même façon que l'on essaie de concilier hôpital central et dispensaires de quartier, il reste sans doute à développer les cheminements piétonniers et à imaginer des dessertes locales efficaces et peu onéreuses à côté des efforts portant sur la voirie primaire et les transports collectifs de masse.

30. Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P., "Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines", *Démographie et demande de transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, Bussière Y., Madre J.L. (éds.), L'Harmattan, 2002.

31. Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P., "Mobilité quotidienne des citoyens à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou", *Revue Tiers Monde*, XL, n°160, 1999b.

32. Weekes-Vagliani W., "Structural Adjustment and Gender in Côte d'Ivoire", in *Women and Adjustment Policies in the Third World*, Afshar H., Dennis C., (dir.) Hampshire, MacMillan Press, 1992.

33. Cette réponse, on l'a vu, n'est d'ailleurs que partielle.

BIBLIOGRAPHIE

- Adrien-Rongier M.-F.**, *Les héritières de Kooro. De l'Ouham à Bangui (République Centrafricaine)*, Thèse de Doctorat Anthropologie sociale et ethnologie, EHESS, CEA, 1992, 335 pages.
- Antoine Ph. - Traore A.**, “ Pour une lisibilité du rôle des femmes au travers des données statistiques ”, in *Femmes et politiques alimentaires*, Paris, Editions de l'ORSTOM, (coll. Colloques et Séminaires), 1985.
- Bisilliat J.**, *Femmes du Sud, chefs de famille*, Paris, Karthala, 1996.
- Bisilliat J.**, “ Lutttes féministes et développement. Une double perspective historique et épistémologique ”, in *Face aux changements les femmes du Sud*, **Bisilliat J.** (dir.), Paris, L'Harmattan, 1997.
- Blackden M. - Bhanu C.**, “ Gender, Growth, and Poverty Reduction in Sub-Saharan Africa ”, in *Gender, Population and Development in Sub Saharan Africa*, Brown University, PSTC Working Paper n°99-09, 1998.
- Bonnafous A. - Patier-Marque D. - Plassard F.**, *Mobilité et vie quotidienne*, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, (coll. Transport Espace Société), 1981, 172 pages.
- Bosch E.**, *Les femmes du marché de Bobo. La vie et le travail des commerçantes dans la ville de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso*, Leiden, Centre de Recherche et de Documentation Femmes et Développement (Université d'Etat de Leiden), 1985.
- Charmes J.**, “ Plus visible mais toujours sous-estimée : l'activité économique des femmes en Afrique ”, in *Face aux changements. Les femmes du Sud*, **Bisilliat J.**, (dir.), Paris, L'Harmattan, 1996.
- Diaz Olvera L. - Plat D.**, “ La mobilité des individus ”, in *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*, **Godard X.** (dir.), Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-trch INRETS-LET, 1993.
- Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P.**, *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports (coll. Etudes et recherches), 1998, 170 pages.
- Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P.**, *Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 1999a, 126 pages + annexes.
- Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P.**, “ Mobilité quotidienne des citadins à faibles ressources. Les enseignements de Ouagadougou ”, *Revue Tiers Monde*, XL, n°160, 1999b.
- Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P.**, “ Pauvreté et espaces quotidiens à Niamey ”, *L'Espace Géographique*, vol. 29, n°4, 2000.
- Diaz Olvera L. - Plat D. - Pochet P.**, “ Hiérarchie sociale, hiérarchie modale dans trois capitales africaines ”, *Démographie et demande de transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, Bussière Y., Madre J.L. (éds.), L'Harmattan, 2002.
- Dounit el Khoury A.**, “ Les femmes chef de famille. Etat de la recherche et réflexions méthodologiques ”, in *Face aux changements. Les femmes du Sud*, **Bisilliat J.**, (dir.), Paris, L'Harmattan, 1996.
- Elson, D. - Evers B. - Turner J.**, *Transport Sector Programmes in Developing Countries: Integrating a Gender Analysis*, Manchester, University of Manchester, Graduate School of Social Sciences, 1999.
- Godard X.** (dir.), *Analyse du système de déplacements à Ouagadougou*. Ouagadougou-Arcueil-Lyon, CEDRES-INRETS-LET, 1993.
- Grieco, M. - Apt N. - Turner J.**, *At Christmas and on Rainy Days*, Aldershot, Avebury, 1996.

- Kinda F.**, *Ménages populaires à Ouagadougou*, Thèse de doctorat en sociologie, Nantes, Université de Nantes, 1987, 632 pages (2 tomes).
- Lecarme M.**, “ Territoires du féminin, territoires du masculin : des frontières bien ”, in *Relations de genre et développement. Femmes et sociétés*, **Bisilliat J.** (dir.), Paris, Editions de l'ORSTOM, 1992.
- Le Pape M.**, *L'énergie sociale à Abidjan*, Paris, Karthala (coll. Les Afriques), 1997.
- Locoh Th.**, “ Changements des rôles masculins et féminins dans la crise : la révolution silencieuse ”, in *Crise et population en Afrique. Crises économiques, politiques d'ajustement et dynamiques démographiques*, **Coussy J. - Valin J.** (dir.), Paris, CEPED (coll. Etudes du CEPED n°13), 1996.
- Mainbourg E.**, *Manger et boire à Bamako (Mali). Etude d'anthropologie sociologique*, Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie, Université François Rabelais, Tours, 1985, 420 pages.
- Nanitélamio J.**, “ Insertion urbaine et représentations des statuts féminins ”, in *La ville à guichets fermés ?*, **Antoine Ph., Diop A. B.**, (dir.), Dakar-Paris, IFAN-ORSTOM, 1995.
- Oso L. - Catarino Ch.**, “ Femmes chefs de ménage et migration ”, in *Femmes du sud, chefs de famille*, **Bisilliat J.**, (dir.), Paris, L'Harmattan, 1996.
- Pilon M. - Seidou Mama M. - Tichit Ch.**, “ Les femmes chefs de ménage : aperçu général et études de cas ”, in *Ménages et familles en Afrique. Approches des dynamiques contemporaines*, Paris, Pilon M., Locoh T., Vignikin E., Vimard P. (éds.), CEPED (Coll. Les Etudes du Ceped n°15), 1997.
- Pochet P. - Klein O. - Toilier F. - Godard X. - Malou N. - Ballo A. - Coulibaly M. - Djenapo M. - Keita M.**, *Les transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali*, Rapport pour le Ministère français délégué à la Coopération, LET-INRETS-ARETRANS, Lyon-Arcueil, SITRASS, 1995, 170 pages.
- Sountalma Z.**, *Espace et pratiques de l'habitat urbain. La concession à Niamey (Niger)*, Thèse de doctorat, Histoire et Civilisation, Paris VII, 1991, 304 pages + annexes.
- Turner J. - Fouracre Ph.**, “ Women and Transport in Developing Countries ”, *Transport Reviews*, n°1, 1995.
- Vimard P.**, “ Modernisation, crise et transformation familiale en Afrique subsaharienne ”, *Autrepart*, n°2, 1997.
- Weekes-Vagliani W.**, “ Structural Adjustment and Gender in Côte d'Ivoire ”, in *Women and Adjustment Policies in the Third World*, **Afshar H., Dennis C.**, (dir.) Hampshire, MacMillan Press, 1992.
- World Bank**, *Zambia Poverty Assessment. Vol. IV: Urban Sector Services: an Assessment of Service Provision in the Context of Zambia's Urban Poverty*, Washington, D.C., Human Resources Division, Southern Africa Department, Africa Regional Office (Report n°12985-ZA), 1994, 52 pages.
- Yameogo P.**, *Habitat traditionnel, habitat moderne : la case et la villa au Burkina Faso*, Thèse de doctorat de troisième cycle en sociologie, Nice, Université de Nice, 1987, 318 pages.