



HAL
open science

P comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre

Lourdes Diaz Olvera, Xavier Godard

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Xavier Godard. P comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre. Xavier Godard. Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif, Karthala; Inrets, pp.249-262, 2002, 2-84586-277-6. halshs-00080445

HAL Id: halshs-00080445

<https://shs.hal.science/halshs-00080445v1>

Submitted on 18 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.

P

comme Pauvreté ou le rôle du transport pour la combattre

Lourdes DIAZ OLVERA et Xavier GODARD

in GODARD X. (éd.) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, collection Economie et Développement, pp. 249-262.

Le thème de la pauvreté a suscité de nombreuses réflexions dans différents domaines de la connaissance, chacun faisant l'objet de conceptualisations et d'approches différentes. Si initialement la pauvreté était déterminée par le seul référentiel des ressources économiques, le consensus sur le caractère multidimensionnel de la pauvreté est en train de s'imposer, aussi bien dans les pays du Sud que du Nord. Il n'existe pas de définition unique de la pauvreté mais d'une manière très générale elle peut être considérée comme le manque de ressources (économiques, sociales, culturelles), de moyens pour se procurer un niveau minimum de nutrition, participer à la vie quotidienne dans la société et assurer la reproduction économique et sociale.

Des approches variables de la pauvreté

La pauvreté est mesurée et étudiée à partir de deux approches mettant en jeu différentes conceptions de la lutte contre la pauvreté (Concialdi, 1998). Dans l'approche absolue, un seuil de subsistance minimale, déterminé par un panier de biens et services, sépare les pauvres des non-pauvres. Les actions contre la pauvreté concernent alors plutôt son traitement symptomatique afin d'en diminuer la fréquence. Selon l'approche relative, les pauvres sont ceux qui sont exclus des modes de vie minimaux d'une société et le seuil est fixé par un pourcentage du niveau de vie moyen. Cette approche présente l'intérêt de mettre l'accent sur les inégalités au sein de la société et sur les mécanismes engendrant la pauvreté.

La définition de la pauvreté demeure donc une notion glissante, relative dans l'espace et dans le temps, et normative (définition du niveau de

consommation, définition et évaluation des besoins non alimentaires...). Mais quelle que soit l'approche, le dénombrement des pauvres et leur identification dépendent fortement du seuil de pauvreté fixé et des indicateurs utilisés. La multiplicité et l'hétérogénéité des référentiels entrant en jeu dans la notion de pauvreté et dans la définition des indicateurs expliquent pour partie les écarts observés souvent dans les statistiques en provenance de différentes sources. L'utilisation d'indicateurs de nature distincte aide alors à apporter des éclairages complémentaires sur les différentes dimensions de la pauvreté.

Cependant, dans la plupart des pays en développement la disponibilité des données nécessaires constitue une carence quasi-permanente. En effet, même en se limitant à des indicateurs relativement simples pour mesurer la pauvreté, généralement en termes monétaires, on ne dispose pas le plus souvent d'une quantification fiable et actualisée de la population concernée. Plusieurs raisons peuvent être évoquées, comme le manque de moyens pour réaliser la mise à jour régulière de telles informations ou tout simplement l'absence de priorité accordée à ce type de recueil statistique.

Par conséquent, on peut difficilement évaluer avec certitude la population concernée par la pauvreté dans les pays du Sud. En Afrique subsaharienne il y aurait environ 250 millions de personnes, soit autour de 45 % de la population, survivant avec moins d'un dollar US par tête et par jour (Banque Mondiale, 1997). Toutefois, les évaluations officielles en termes uniquement monétaires sous-estiment largement la pauvreté dont la proportion apparaîtrait plus importante avec une définition multidimensionnelle.

Si la majorité des pauvres habite encore en milieu rural, la forte urbanisation de la région, conjuguée à un environnement économique et social défavorable, laisse présager aussi l'augmentation rapide de la pauvreté urbaine. L'exemple de la Côte d'Ivoire illustre bien cette situation : si en 1993, 27 % des Ivoiriens pauvres se trouvaient en zone urbaine, cette proportion est passée à 52 % en 1995, un an après la dévaluation du Franc cfa (Bamba, 2001). Ces chiffres permettent donc de mesurer les enjeux, pour l'avenir, du traitement de la pauvreté dans les villes subsahariennes.

Cet article résume de façon schématique plusieurs considérations sur le positionnement de la mobilité et des transports par rapport au phénomène de pauvreté et aux politiques pour la réduire. Il est fondé notamment sur une étude que nous avons réalisée pour la Banque mondiale (Godard et Diaz Olvera, 2000)

Mobilite et pauvreté : des difficultés methodologiques

L'approche statistique de la pauvreté et des conditions de mobilité des différents groupes sociaux se heurte à des difficultés, certes classiques mais qu'il ne faut pas négliger. Elle repose sur deux sources majeures.

Les **enquêtes-ménages de mobilité** recueillent, en plus des principales caractéristiques socio-économiques des ménages et des individus enquêtés, des informations spécifiques au domaine du transport telles que les déplacements effectués la veille du jour d'enquête, l'équipement en véhicules de transport, les dépenses effectuées pour ces véhicules et en transport public. La réalisation de ces enquêtes est sporadique et leurs données deviennent alors rapidement anciennes, comme c'est le cas des enquêtes réalisées à Ouagadougou et Bamako, avant la dévaluation du Franc cfa de 1994. Par rapport aux analyses de la pauvreté, deux limites principales apparaissent. La catégorisation socio-économique des individus y est réduite pour tout ce qui relève des activités informelles ou des pratiques généralisées de multi-activité. L'appréhension du niveau de revenu individuel dans ces enquêtes n'est pas satisfaisante, suite à la réticence des individus interrogés à livrer leurs revenus. Mais surtout, la notion même de revenu est difficile à cerner en raison de la multiplicité des sources de revenu et de leur caractère aléatoire dans un contexte où prédomine le secteur informel.

Les **enquêtes budget consommation** des ménages sont conçues dans le cadre d'études sur les conditions de vie et sur les effets des politiques d'ajustement, ou en appui aux programmes de lutte contre la pauvreté. Le revenu du ménage est remplacé par le montant des dépenses reconstituées des ménages et renseigne avec un bon degré de fiabilité sur le niveau de vie. On observe cependant une tendance à la sous-estimation des dépenses de transport dans ces enquêtes, comme on a pu l'analyser sur plusieurs cas (voir **Statistique**). Les personnes enquêtées n'ont pas une conscience suffisamment précise de leurs dépenses de transport, très dispersées. Bien sûr ces enquêtes n'apportent pas d'information directe sur la mobilité.

Ces difficultés qui sont le reflet de la complexité des situations économiques des ménages dans les villes du Sud n'empêchent pas l'analyse, mais obligent à une certaine prudence quant à la comparabilité et l'interprétation des données disponibles.

Le rôle de la mobilité quotidienne dans un contexte de pauvreté

Les priorités des citoyens pauvres sont l'alimentation et le logement, mais aussi l'emploi, la santé, l'éducation... Le transport, la mobilité quotidienne ne sont pas habituellement considérés comme une priorité dans leurs besoins. Néanmoins la plupart des activités, ayant lieu à l'extérieur du domicile, nécessitent des déplacements. Dans un contexte de pauvreté, l'accès physique, dans des conditions acceptables, aux rares équipements et services urbains disponibles comme au lieu de travail et aux activités sociales, représente alors un moyen pour améliorer les conditions de vie, entretenir des liens sociaux dans les différentes sphères de la vie collective et *in fine*, contribuer à enrayer les processus de précarisation.

L'accessibilité

L'urbanisation périphérique mal contrôlée renforce les difficultés de transport pour les nouvelles populations localisées à la frange urbaine, et qui sont souvent parmi les plus pauvres, mais sans exclusivité car on y retrouve également des ménages plus aisés. La question demeure celle de l'accessibilité offerte dans ces zones éloignées des centres et faiblement dotées en équipements, services et emplois.

Ce thème a été peu analysé dans la perspective de la pauvreté mais plusieurs cas témoignent du faible niveau d'équipement et de service dans de nombreux quartiers des villes africaines et des contraintes que cela implique pour les habitants pauvres. Pikine, commune de plus de 600 000 habitants de l'agglomération de Dakar, ne comptait qu'un seul lycée jusqu'à 1999. A Dar es Salaam, seulement 12 % des ménages habitant des quartiers non lotis disposent d'un point d'eau dans la concession ; dans les quartiers lotis ce taux augmente à 36 % et dans les quartiers résidentiels à 76 %¹. De même, la route la plus proche desservie par les transports collectifs se trouve en moyenne à 450 m dans les quartiers non lotis, 290 m dans les quartiers non lotis et 180 m dans les quartiers résidentiels. Ainsi, entre les deux types extrêmes de quartiers la distance moyenne à parcourir se réduit de 2,5 fois.

Ces quelques chiffres montrent alors que dans les quartiers spontanés, aux inégalités dues aux conditions socio-économiques des populations viennent s'ajouter les défaillances de l'offre urbaine qui poussent les habitants au repli sur le quartier d'habitation. Une meilleure accessibilité permet par contre une fréquentation plus vaste de l'espace urbain même pour les populations pauvres (Diaz Olvera et alii, 2000).

L'accès à l'emploi

L'hypothèse que l'accès au transport *facilite* l'accès à l'emploi semble très plausible mais, comme pour l'accès aux équipements et aux services, on ne connaît guère d'études spécifiques pour la confirmer. Cependant, notamment lors de travaux à base d'entretiens, il ressort que des activités entreprises à petite échelle ne peuvent se développer faute de moyens de transport, comme par exemple, implanter son activité commerciale dans un marché plus grand mais plus éloigné, où la demande est supérieure (Malou, 1996). Cette situation est encore plus vraie dans le cas des femmes, que la division du travail liée au genre et leur accès limité au transport contraignent à demeurer à proximité de leur domicile. De même, les entraves à la mobilité peuvent également avoir des effets négatifs sur la formation des jeunes et plus tard sur leur insertion professionnelle. On a pu observer à Dakar que la

¹. A partir de calculs propres de la Human Resources Development Survey réalisée en 1993 (Diaz Olvera et alii, 1998a).

réduction de l'offre d'autobus augmentait l'absentéisme et les retards à l'école (élèves et parfois professeurs) et pouvait entraîner un renoncement à l'école ou à l'Université (Diouf, 1997).

La sociabilité

Un aspect particulier de la pauvreté qui semble important par rapport à la question de la mobilité, mais rarement pris en compte, est la dimension de relation sociale. La richesse ou la pauvreté doivent être appréhendées en termes de capital économique possédé, en termes de flux de ressources stables pour la satisfaction de besoins permanents, mais aussi en termes de relations sociales qui constituent le capital social. Le réseau de relations sociales peut être mobilisé pour satisfaire certains besoins ou résoudre certains problèmes ayant des implications économiques, comme l'ont montré plusieurs travaux sur la crise dans les villes africaines (Orstom/Ceders 1997).

La mobilité permettant la rencontre entre personnes est alors une composante essentielle pour entretenir ce réseau de relations, pour l'accroître, ou pour simplement en tirer les avantages souhaités. Cet aspect est mis en évidence par l'importance du motif visite (famille, amis) qui représente plus de 20 % des déplacements observés dans plusieurs villes (Bamako, Ouagadougou, Dakar). L'accès au transport peut alors contribuer à créer ou maintenir le capital social. Il est vrai que le repli sur une mobilité à pied peut s'accompagner d'un réseau social de quartier, mais il paraît important que ce réseau puisse s'exprimer à l'échelle de la ville. En effet, l'homogénéité des quartiers selon l'origine ethnique ou géographique de leurs habitants est de moins en moins vraie. Les opérations de déguerpissement, la cherté du logement, les densités élevées de certaines zones urbaines sont des facteurs de dispersion des réseaux sociaux dans l'ensemble de l'espace urbain, notamment vers les périphéries.

Un exemple tiré des travaux de J.F. Werner (1997) illustre bien cet aspect. A travers le suivi ethnographique pendant 8 ans d'une jeune veuve dakaroise en situation de précarité et ayant à sa charge plusieurs enfants, il identifie quatre types de réseaux sociaux, selon la nature de l'appui obtenu. Il les compare à des cercles concentriques dont l'individu occupe le centre :

- Le réseau *principal* est éparpillé, dans la ville et ailleurs, car il est composé de quelques parents proches et amis qui apportent leur soutien affectif et matériel de manière continue et sur lesquels on peut toujours compter.
- Le réseau *secondaire*, par contre, est très proche spatialement, localisé dans le voisinage immédiat et il peut être sollicité “ de temps à autre (mais pas trop souvent) ” pour une assistance ponctuelle.

- Les réseaux *accessoire* (relations de type clientéliste) et *latent* (relations pouvant être activées de manière aléatoire) se localisent dans l'ensemble de l'espace urbain.

Afin d'entretenir ce capital relationnel et de le transformer en capital économique, cette dakaroise doit accomplir continuellement des visites de courtoisie et participer aux cérémonies familiales et à des activités publiques. Elle doit donc se déplacer constamment, parfois sur des distances éloignées. La faiblesse de ses moyens financiers l'oblige à se déplacer à pied (elle est d'ailleurs qualifiée de *marcheuse*) et elle est très souvent absente de chez elle, donnant alors l'impression de négliger sa maison et ses enfants.

Si l'on accepte cette fonction d'entretien du réseau social assurée par la mobilité urbaine, c'est bien le cercle vicieux qui relie pauvreté monétaire, faible mobilité et faiblesse du réseau social qu'il convient d'analyser pour l'empêcher de se développer.

Mobilité et niveau de ressources

Il y a lieu en fait de distinguer le niveau de ressources du ménage et celui des individus qui le composent car des relations complexes se nouent à l'interface de l'usage des ressources du ménage. Les différentiels de mobilité peuvent être très importants au sein d'un même ménage, l'accès aux modes de transport n'étant pas réparti également. La priorité est donnée aux fournisseurs réels ou potentiels de ressources (actifs, scolaires et étudiants), et la possession individuelle d'un véhicule de transport dépend plus du niveau des ressources individuelles que de celles du ménage. A Ouagadougou il y a ainsi peu de différence de mobilité mécanisée entre les pauvres de ménages pauvres (taux moyen journalier de 1,7 déplacements) et ceux de ménages non-pauvres (taux de 2 déplacements). Mais les écarts individuels demeurent importants, le statut social intervenant aux côtés du niveau de ressources. Toujours à Ouagadougou, une femme inactive pauvre fait en moyenne 2,6 déplacements/jour (dont 0,6 déplacements mécanisés) contre 5,3 déplacements/jour (dont 5 déplacements mécanisés) pour un homme salarié non-pauvre.

Tableau 1 : Le niveau de mobilité des pauvres et des non-pauvres à Niamey et Ouagadougou (nombre de déplacements/jour)

	Pauvres		Non-pauvres	
	Mobilité totale	Mobilité à pied	Mobilité totale	Mobilité à pied
Niamey	4,1	3,2	5,9	2,2
Ouagadougou	3,7	1,9	4,7	0,5

La tendance mise en évidence habituellement est celle d'une liaison entre niveau de mobilité et niveau de ressources, qui implique que les plus pauvres se déplacent peu ou pas du tout, et moins que les plus riches. Cette tendance paraît confirmée dans les données d'enquête disponibles, avec des écarts variables selon les cas. Des écarts sensibles apparaissent également dans les conditions de réalisation de cette mobilité.

La différence majeure entre groupes sociaux réside dans la pratique de la marche à pied plus élevée chez les plus pauvres. Les enquêtes ménages montrent que pour les populations pauvres l'espace de mobilité est globalement restreint 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 (Diaz Olvera et alii, 1998b ; Diaz Olvera et alii, 2000). A Niamey, plus d'un actif pauvre sur deux travaille à domicile ou à proximité, contre seulement un tiers des actifs non-pauvres. Mais des pauvres actifs, scolaires et étudiants sont amenés à utiliser aussi des modes motorisés, de façon sélective pour les activités liées au travail et aux études, et en bénéficiant de la souplesse tarifaire qu'offre le secteur artisanal dans certaines villes, comme à Dakar.

Le constat classique du recours dominant à la marche pour les déplacements urbains des personnes les plus démunies invite à s'interroger sur les moyens d'amélioration de ces conditions de mobilité : facilitation des déplacements piétonniers sur des distances acceptables, amélioration de l'offre de transport à faible coût sur des distances plus longues, mais aussi offre d'équipements de proximité dans les quartiers concernés.

Des obstacles à la mobilité des pauvres

La marche à pied représente le principal mode de transport des pauvres, comme le constatent les chiffres ci-dessus. Toutefois, le développement des villes impose de plus en plus des contraintes temporelles et spatiales allant au delà des seuils de la marche et pour lesquels le recours au transport mécanisé se révèle nécessaire sinon indispensable. Dans ce contexte, le niveau du coût du transport collectif s'avère généralement élevé par rapport aux ressources des citoyens pauvres et représente un frein puissant à leur mobilité, en particulier motorisée. D'autres facteurs peuvent représenter également des obstacles à cette mobilité : insuffisances de desserte en transport collectif, insécurité, pollution.

Le prix du transport collectif

Une contradiction classique apparaît dans la politique de tarification vue sous l'angle de la lutte contre la pauvreté. On est confronté au dilemme entre la recherche de bas tarifs accessibles à une clientèle très large incluant une

frange importante de populations pauvres mais menaçant l'équilibre financier des opérateurs, et le choix de tarifs couvrant les coûts de développement des transports collectifs mais limitant leur accès à un nombre plus limité de personnes.

Les mesures d'aides ciblées, à travers des réductions tarifaires, voire des gratuités d'accès aux transports collectifs, passent par des formules d'abonnement qui supposent un usage régulier de la part des usagers et une capacité à faire l'avance de trésorerie pour payer un abonnement mensuel ou trimestriel. Elles supposent aussi que l'offre se prête à ces aménagements tarifaires, c'est-à-dire qu'elle soit formalisée en entreprises entretenant avec la tutelle des relations administratives conséquentes. Ce contexte est rarement celui des villes africaines aujourd'hui.

Aucun cas d'expérience d'aide directe à la personne, ou de gratuité pour les personnes les plus démunies, n'a été recensé dans les villes africaines, alors que de telles mesures ont pu bénéficier aux corps habillés (police, gendarmerie, militaires) chez les transporteurs institutionnels et parfois aussi chez les transporteurs artisanaux¹, souvent sans contrepartie financière institutionnelle pour le transporteur. On peut référer ce constat à des questions de priorité politique ou aussi à une facilité de mise en œuvre, le critère étant l'uniforme².

Le système institutionnel, relevant d'une approche de service public en principe accessible à tous, a tendance en fait à satisfaire davantage les besoins de déplacements des classes moyennes que ceux des pauvres, et cela pour deux raisons principales. D'une part, avec certaines exigences de gestion, de fonctionnement, de qualité du matériel..., le principe de couverture des coûts par les tarifs occasionne des niveaux de prix peu accessibles aux plus pauvres. D'autre part, les réductions ou la gratuité offertes ne sont pas ciblées pour les pauvres mais bénéficient à une partie de la population (des fonctionnaires, leurs ayant-droits) qui ne dispose pas nécessairement de revenus élevés mais qui a la caractéristique d'être intégrée dans l'économie institutionnelle (Kane et Godard, 2001). A l'opposé, on sait que le coût élevé du transport pour les usagers occasionnels utilisant des tickets (dont une partie est constitué par des populations défavorisées)

1. Nous qualifions d'institutionnelles les entreprises structurées d'autobus, et d'artisanaux les micro-opérateurs légaux, exploitant à petite échelle des minibus ou des taxis collectifs.

2. Une situation relativement similaire est observée à Dar es Salaam, où les *daladala* sont tenus d'accepter les scolaires en uniforme à moitié prix. Toutefois, cette réduction étant assumée financièrement par le seul transporteur, les scolaires sont assimilés à des usagers de deuxième catégorie. La préférence à l'embarquement est alors donnée aux usagers payant plein tarif (Diaz Olvera et alii, 1998a).

revient à leur faire supporter les coûts des subventions croisées dont bénéficient les utilisateurs d'abonnements avec réductions tarifaires.

La fraude représente une forme de régulation des tarifs par les usagers des bus du transport institutionnel. Ces pratiques occasionnent de nombreuses difficultés aux exploitants, qui en dépit d'actions de contrôle parfois musclées, adoptent une certaine tolérance vis-à-vis des fraudeurs pour plusieurs raisons : régulation sociale implicite ou explicite, risque de pertes de productivité lors des actions de contrôle, risque de tension sociale préjudiciable à l'entreprise. Cependant, si la fraude trouve souvent ses racines dans un contexte économique difficile, elle peut comporter aussi un aspect symbolique fort de rejet d'une règle de vie sociale qui oblige à des analyses plus nuancées sur le lien fraude-pauvreté.

Le secteur artisanal permet davantage aux pauvres de pouvoir assurer une mobilité minimale. Ses coûts de production sont maintenus à un niveau relativement faible en raison de divers facteurs : utilisation de véhicules d'occasion, amplitude horaire élevée des équipages, absence ou faiblesse de la couverture sociale, absence de contraintes de service public, limitation des frais d'entretien des véhicules, absence ou faiblesse des frais de structure. Les recettes sont par ailleurs maximisées par une exploitation prioritaire sur les axes de forte demande.

Le secteur artisanal n'offre pas de possibilité d'abonnement et n'est généralement pas soumis à un système de billetterie. Il ne comporte donc pas de possibilités de facilitation institutionnalisée de l'accès des plus pauvres. Il propose en revanche un éventail de tarifs plus étendu, et offre une souplesse d'application tarifaire qui peut relever parfois de mécanismes d'entraide sociale internalisée au bénéfice de personnes sans ressources, comme cela a pu être analysé à Dakar : marchandage du tarif, paiement par une tierce personne, voire même gratuité en cas de connivence entre l'utilisateur et le receveur (Godard et alii, 1996).

On observe cependant des limites dans la productivité du secteur artisanal s'il n'est pas organisé correctement ou régulé, et un risque de dérive à la hausse des tarifs réels si le contexte concurrentiel se dégrade, comme le rappelle l'expérience récente de Dakar où les sectionnements de lignes se sont multipliés ces dernières années, offrant un obstacle supplémentaire à la mobilité des usagers, aussi bien pauvres que classes moyennes.

La desserte

Si les pauvres sont pénalisés par les tarifs pratiqués par le transport institutionnel, ils pâtissent aussi du faible nombre d'autobus accessibles, comme à Niamey où une part des véhicules est réservée au transport des fonctionnaires pendant les jours ouvrables aux heures de pointe. Cela se traduit alors par des fréquences d'autobus encore plus aléatoires.

Le réseau de transport lui-même est organisé d'abord en fonction des flux de déplacements vers les emplois du secteur moderne situés dans les quartiers centraux, le réseau de voirie étant d'ailleurs conçu également selon ce schéma dominant. Le système institutionnel est peu armé pour assurer à un coût raisonnable les autres types de desserte, notamment dans les quartiers d'habitat spontané peu accessibles, pour lesquels le transport artisanal, avec des véhicules de plus petite taille, est souvent mieux adapté.

Il n'en demeure pas moins que le transport institutionnel comme le transport artisanal offrent rarement des liaisons transversales. Cela affecte d'autant plus les populations défavorisées des zones périphériques que leur mobilité de proximité les amène à fréquenter des quartiers limitrophes, avec des distances à parcourir bien plus longues que dans les zones centrales.

L'insécurité

L'insécurité des déplacements a classiquement deux composantes, l'une relative à la sécurité routière et l'autre relative au risque d'agression.

En ce qui concerne la première, les piétons sont impliqués de manière importante dans les accidents : ils en sont souvent les premières victimes. Les pauvres qui ont un recours privilégié à la marche se trouvent ainsi plus vulnérables. Les accidents concernent également les véhicules de transport collectif, et plus particulièrement ceux exploités par le secteur artisanal, avec des conducteurs peu formés et des véhicules vétustes et mal entretenus dont l'état est souvent mis en cause dans les accidents : à Dakar avec les cars rapides et les *Ndiaga Ndiaye*, à Dar es Salaam avec les *daladalas*, à Bamako avec les *durunis*... Un bilan sérieux reste cependant à faire afin d'identifier les populations impliquées dans ces accidents. Il pourrait montrer que les pauvres n'en sont pas davantage victimes dès lors que la clientèle de ces modes s'étend à de larges couches de population et que le degré de solvabilité des pauvres limite finalement leur usage des transports collectifs. En revanche, les cyclistes sont des victimes privilégiées des accidents, en l'absence d'aménagements de voirie spécifiques. Un grand nombre de cyclistes sont pauvres, comme à Ouagadougou où ils sont essentiellement de jeunes actifs, des scolaires et des étudiants aux revenus faibles voire nuls.

La montée des agressions, relevée dans de nombreuses villes, touche souvent des quartiers pauvres enclavés et non aménagés, avec de grands espaces interstitiels. L'absence d'éclairage public est l'un des facteurs mis en cause, et il n'est pas rare que les piétons rallongent leur parcours à pied pour éviter les zones jugées dangereuses. Les agressions et vols s'effectuent aussi à bord des véhicules de transport collectif, autobus ou minibus, ce qui explique que, dès qu'ils en ont les moyens, les citoyens préfèrent utiliser le taxi collectif. Les cas les plus illustratifs de ces problèmes sont ceux des villes sud-africaines.

La pollution

En matière de pollution, il semble que les piétons soient les plus exposés, car ils sont amenés à marcher le long des axes de voirie où circulent les véhicules motorisés. Il est relativement rare que des cheminements soient conçus spécialement pour les piétons, les protégeant à la fois des accidents et de la pollution. Cet aspect est essentiel pour la prise en compte de la mobilité des plus pauvres dans la mesure où la marche à pied est pratiquée sur de longues distances par cette catégorie de citoyens, pour certains d'entre eux de manière exclusive (voir M comme **Marche à pied**).

Pour une complémentarité modale au bénéfice des pauvres

Le système de déplacement et la politique qui s'y applique doivent être résolument multimodales, c'est-à-dire comporter plusieurs composantes articulées de manière complémentaire. Nous n'évoquerons ici que quelques pistes concernant le développement des deux-roues et la complémentarité des secteurs institutionnel et artisanal.

Le deux-roues, plus égalitaire et accessible aux pauvres

Le deux-roues comprend deux modes de nature très différente du point de vue des coûts pour l'utilisateur comme des coûts collectifs : la bicyclette et le deux-roues motorisé. Il s'agit de modes individuels mais des formes d'utilisation publique de ces modes ont aussi fait leur apparition dans certaines villes africaines, avec le taxi-moto (voir Z comme **Zémidjan**). Le taxi-vélo quant à lui ne semble pas jouer de rôle significatif en milieu urbain. Il apparaît dans de rares cas comme à Kampala avec une évolution vers des taxis-motos dès que les moyens financiers le permettent aux propriétaires.

Les atouts du vélo sont bien connus (voir V comme **Vélo**): faible coût d'acquisition comparativement aux autres modes individuels (mais cela suppose cependant de disposer d'une telle somme d'argent...), faible coût d'utilisation, efficacité d'usage pour des distances courtes et moyennes. Le niveau de mobilité qu'il procure est intermédiaire entre celui des marcheurs ou des utilisateurs des transports collectifs, d'une part, et celui des utilisateurs de modes motorisés individuels, motos et voitures particulières, d'autre part. On a observé à Ouagadougou l'apport de ce mode pour les scolaires et pour les plus pauvres, dont les conditions de mobilité paraissent meilleures par rapport à celles de leurs homologues des villes où ce mode n'est pas présent. Parmi les avantages collectifs on peut citer l'absence de nuisances environnementales (qui ne semblent toutefois guère ressenties comme prioritaires dans les pays du sud), et de consommation de produits pétroliers ainsi que des besoins réduits en infrastructure.

L'usage de la bicyclette est cependant soumis à des conditions de circulation qui doivent lui être favorables par des aménagements de l'espace

de voirie, facilitant une modération du trafic motorisé ou offrant un espace réservé, ce qui est très rarement le cas. D'un point de vue technocratique la bicyclette apparaît donc comme une réponse potentielle partielle au problème de la mobilité des plus pauvres ne pouvant payer le prix du billet de transport collectif, à condition de pouvoir assurer des conditions de circulation satisfaisantes. Mais au delà des conditions de circulation, l'obstacle essentiel relève d'une image sociale négative.

Les actions qui pourraient être entreprises pour encourager son utilisation ne doivent pas être ciblées uniquement sur les populations défavorisées, car cela ne ferait que renforcer l'image dévalorisée de ce mode. On sait également que le développement de l'usage de la bicyclette est difficile à pérenniser dans la mesure où la pression vers le passage à la moto est très forte pour de nombreux usagers, notamment pour les jeunes. Tout cela signifie la nécessité d'une approche multimodale et sur longue période.

Le deux-roues motorisé peut être assimilé à l'automobile du pauvre dans certaines villes en développement. A Ouagadougou, sa possession et son usage concernent une population élargie intégrant des ménages pauvres, ce qui montre l'intérêt potentiel de ce mode dans un schéma de sortie du cercle vicieux de la pauvreté. Mais ce véhicule bénéficie alors prioritairement au chef de ménage, reproduisant des inégalités fortes de mobilité au sein même du ménage : parmi les ouagalais utilisateurs permanents de deux-roues motorisés, deux sur cinq appartiennent à des ménages pauvres mais près de la moitié de ces utilisateurs pauvres sont des chefs de ménage. Même dans ce cas l'apport de ce mode bénéficie aux autres membres à travers les pratiques d'accompagnement : il n'est pas rare d'avoir deux, voire trois personnes (deux parents et un enfant) sur une moto.

La complémentarité entreprise/artisanat

Pour les transports collectifs, un système de transport multimodal doit permettre la coexistence d'entreprises structurées et de formes artisanales plus souples et adaptatives, mieux armées pour répondre aux besoins de certaines catégories pauvres. Cette coexistence ne saurait être le résultat d'un *laisser-faire*, mais doit résulter d'une exigence de régulation définissant le cadre d'action des différents opérateurs, pour en orienter l'offre. Les tarifs appliqués par le secteur artisanal peuvent être modérés par la concurrence organisée du secteur, comme le montrent les exemples de Dakar ou de Bamako. Ce constat milite pour une régulation de fait des tarifs par une concurrence organisée entre formes de transport, entreprise et artisanat (voir T comme **Tarif**), combinée éventuellement à d'autres mesures négociées.

La compression des coûts pratiquée par le secteur artisanal constitue l'une de ses limites évidentes, et milite pour une dynamique progressive d'amélioration de la qualité de service dont devraient bénéficier tous les

usagers, y compris les plus pauvres. Parallèlement, les effets externes négatifs que le secteur artisanal peut entraîner en termes de congestion, accidents et pollution, du fait de l'état des véhicules et des modalités d'exploitation, devraient diminuer. Par conséquent, des gains pour l'ensemble de la collectivité peuvent être obtenus si des modalités d'organisation adaptée sont trouvées.

Il ne faut pas passer sous silence le fait que le secteur artisanal offre de nombreux emplois aux pauvres qui peuvent ainsi bénéficier de ressources et d'une insertion sociale, même au prix de conditions de travail très dures et d'un statut précaire de l'emploi. Cette autre facette doit être intégrée dans les politiques relatives au secteur.

La question qui reste posée concerne les modalités de passage du transport artisanal à une forme plus organisée lorsqu'un seuil dans le nombre d'opérateurs regroupés est atteint. La formalisation de l'organisation de ce secteur (regroupement de transporteurs, passage à la billetterie...) peut en effet minorer, voire détruire, la souplesse actuelle de ce secteur aussi bien dans son fonctionnement (attribution de véhicules sur les lignes desservies, modulation des fréquences...) que dans la tarification (marchandage, réductions aux heures creuses, transport gratuit...). Les populations pauvres, notamment, risquent de subir les effets de la rigidité des tarifs, en l'absence d'autres mesures tarifaires en leur faveur.

Dans le cadre de la complémentarité entre diverses formes de transport collectif, il convient aussi de prendre acte des limites du schéma de concession à une entreprise, qui ont été révélées à travers divers cas : à Dakar et à Abidjan, on observe de grandes difficultés à mettre en place de nouvelles entreprises d'autobus en concession, malgré des appels d'offre lancés depuis 1997 et 1998 ; à Ouagadougou, l'entreprise d'autobus en concession est en crise et ne capte qu'une part marginale des déplacements.

Conclusion

La variété des situations observées dans les villes africaines montre qu'il n'y a pas de recette transposable telle quelle d'une ville à l'autre dans la lutte contre la pauvreté. La complexité des mécanismes à l'œuvre empêche également de passer aisément du diagnostic à l'action. Bien évidemment, on ne peut que souhaiter une approche positive permettant aux pauvres de se prendre en charge eux-mêmes plutôt qu'une approche d'assistanat qui maintiendrait les pauvres dans une dépendance sans issue.

On a vu que l'une des clefs d'une contribution des systèmes de transport urbain à la réduction de la pauvreté passe par un ensemble de mesures conçues dans un système multimodal, tant les mesures relatives à un seul mode risquent d'être insuffisantes. Mais la recherche d'une réelle efficacité dans la lutte contre la pauvreté implique de dépasser les approches

sectorielles et de mieux incorporer la dimension transport dans les politiques urbaines, en intégrant :

- les conditions de mobilité des plus pauvres dans les plans d'action de transport, soit dès la conception, soit par vérification et ajustement lorsqu'un programme est déjà lancé ;
- le transport dans les actions de base de lutte contre la pauvreté, à travers l'élaboration, dans les projets sectoriels, de volets destinés à favoriser les conditions de déplacements permettant l'accès à l'éducation, à la santé, à l'emploi et aux achats d'aliments.

Références

- Bamba, LN (2001), La dévaluation a-t-elle aggravé la pauvreté en Côte d'Ivoire ?, in Koulibaly M (ss dir.), *La pauvreté en Afrique de l'Ouest*, Dakar/Paris, Codesria/Karthala, pp. 49-69.
- Banque Mondiale (1997), *Faire reculer la pauvreté en Afrique subsaharienne*, Washington, D.C., Banque Mondiale, 172 p.
- Concialdi, P (1998), Pauvreté, *Cahiers français*, Vol. n°286, pp. 68-77.
- Diaz Olvera L, Plat D, Pochet P (1998a), *Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements à Dar es Salaam*, Lyon, Let, 50 p.
- Diaz Olvera L, Plat D, Pochet P (1998b), *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Let, 170 p. (Coll. Etudes et Recherches).
- Diaz Olvera L, Plat D, Pochet P (2000), Pauvreté et espaces quotidiens à Niamey, *L'Espace Géographique*, Vol. 29, n°4, pp. 329-340.
- Diouf, I (1997), *Etude des changements de mobilité de la clientèle Sotrac suite à la régression de l'offre*, Rapport Enea pour Inrets.
- Godard, X (ss dir.) ; Kane C ; Seck A (1996), *Mobilité et pauvreté à Dakar. Analyse exploratoire*, Rapport intermédiaire Inrets pour Ministère de la Coopération, Arcueil, Inrets, non pag.
- Godard X, Diaz Olvera L (2000), *Pauvreté et transports urbain, expérience française et villes en développement*, rapport Sitrass pour Banque mondiale, 109 p.
- Kane C, Godard X (2001), Performances des modes de transport et satisfaction des besoins des pauvres, cas de Dakar, *Actes Sitrass 6*, Bamako, novembre.
- Malou, N (1996), *Les besoins de mobilité à Bamako. Cas des quartiers de Banconi et Sokorodji*, Rapport Inrets, Paris, 75 p. + annexes.
- Orstom/Ceders (1997), *Atelier Ménages et Crise. Comportement des ménages et des acteurs sociaux face à une sévère régression de leurs revenus*, 24-26 mars ; Marseille ; sl Orstom p. mult., 2 tomes.
- Werner, Jean-François (1997), Itinéraires individuels à la marge: études de cas sénégalais, in A. Marie (éd.), *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala.