



HAL
open science

La marche à pied dans les villes Africaines

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana

► **To cite this version:**

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana. La marche à pied dans les villes Africaines. *Transports : économie, politique, société*, 2005, 429, pp. 24-31. halshs-00087772

HAL Id: halshs-00087772

<https://shs.hal.science/halshs-00087772>

Submitted on 8 Oct 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.

Ce document devrait être référencé de la manière suivante :

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHE Pascal, SAHABANA Maïdadi. La marche à pied dans les villes Africaines. *Transports*. 2005. n°429. pp. 24-31. ISSN 0564-1373.

LA MARCHÉ A PIED DANS LES VILLES AFRICAINES

Lourdes DIAZ OLVERA, Didier PLAT, Pascal POCHE, Maïdadi SAHABANA

Laboratoire d'Economie des Transports

ENTPE - Université Lumière Lyon 2 - CNRS

rue Maurice Audin, 69518 Vaulx-en-Velin Cedex

Tél : 33 (0)4 72 04 70 46 Fax : 33 (0)4 72 04 70 92

Diaz@entpe.fr, Plat@entpe.fr, Pochet@entpe.fr, Sahabana@entpe.fr

Résumé : Dans un contexte général de croissance démographique et de pauvreté des ménages comme des acteurs publics dans les grandes villes africaines, les transports s'avèrent problématiques dès lors que l'on doit sortir de son quartier. Du fait de l'allongement des distances à parcourir, la motorisation des déplacements s'avère de plus en plus nécessaire et pourtant, faute de solvabilité suffisante des citoyens et d'offre de transports collectifs adaptée, le système de déplacements des villes étudiées repose essentiellement sur la marche à pied. L'étude du cas de Dakar met en évidence les écarts très importants existant dans l'accès à la ville des « marcheurs exclusifs » et des usagers des modes motorisés, des résidents des quartiers lotis et accessibles et des quartiers non lotis et enclavés. Les nombreuses lacunes dans l'équipement et dans l'accessibilité des quartiers renforcent l'impact négatif des faibles revenus sur la mobilité, et favorisent un repli contraint sur le quartier, au risque d'un approfondissement de la pauvreté urbaine. Dans la définition des politiques urbaines, la prise en compte de la marche à pied doit être plus clairement affirmée pour répondre aux difficultés quotidiennes d'une grande partie des citoyens, en complément des nécessaires améliorations à apporter dans le fonctionnement des transports collectifs.

1. Introduction

En Afrique subsaharienne il y aurait environ 250 millions de personnes, soit 45 % de la population disposant de moins d'un dollar (US) par personne et par jour (Banque Mondiale, 1997). Et encore, une telle évaluation, reposant sur le seul critère monétaire, sous-estime l'extension de la pauvreté dont le caractère multidimensionnel est désormais bien reconnu. Si la majorité des pauvres habite encore en milieu rural, l'urbanisation croissante de la région, conjuguée à un environnement économique et social défavorable, laisse présager aussi une augmentation rapide de la pauvreté urbaine.

Depuis une quarantaine d'années, les grandes villes africaines, en forte croissance démographique, connaissent un étalement rapide et non maîtrisé de l'espace résidentiel, avec une disjonction de plus en plus forte entre lieux d'habitat et lieux d'emploi, de commerces, de soins... Au plan macro-économique, les processus de déréglementation impulsés par les bailleurs de fonds internationaux ont des conséquences importantes sur la vie quotidienne. Les acteurs privés, entreprises, usagers et associations, sont de plus en plus invités à suppléer les autorités publiques défaillantes, avec des résultats pour l'instant très mitigés. En matière de transport, ce processus de libéralisation très rapide s'est traduit par la marginalisation, voire la disparition, des entreprises de transport public urbain déjà mal en point, et par le développement d'initiatives privées à caractère artisanal et parfois spéculatif. Les opérateurs privés assurent désormais la quasi-totalité de l'offre de transports collectifs, et en l'absence d'une autorité de régulation, ont tendance à se concentrer sur les liaisons les plus rémunératrices mais aussi sur les clientèles les plus rentables. En dépit de la vitalité et du foisonnement des acteurs du transport informel, l'offre de transport actuelle a bien du mal à répondre à cet accroissement démographique et spatial et à satisfaire les besoins de base de ses habitants, et notamment des plus pauvres.

Que ce soit pour les activités très contraintes et quotidiennes comme le travail ou l'école ou pour la vie sociale et les achats, le transport s'avère de plus en plus problématique pour les citoyens dès lors qu'ils doivent ou souhaitent sortir du quartier. Les populations des périphéries sous-équipées et offrant peu

de sources d'emploi sont d'autant plus touchées par ce phénomène que l'allongement des distances accroît la nécessité d'un recours aux modes de transport mécanisés. Mais, dans un contexte de pauvreté, l'équipement en véhicules de transport est inconcevable pour la grande majorité des citoyens, la persistance de la crise tendant encore à réduire la diffusion, pourtant déjà faible, des modes individuels. On observe aussi, de plus en plus, les difficultés des ménages à dégager un budget spécifique pour les déplacements en transport public. L'usage des modes mécanisés est alors le plus souvent réduit à l'essentiel, en fonction de l'activité à réaliser et des moyens financiers disponibles sur le moment, comme c'est le cas pour les petites commerçantes d'Accra (Grieco et al., 1996). Il en découle un accès limité à l'emploi et aux différents services et équipements urbains pour la majeure partie des ménages, auxquels l'étroitesse de leurs budgets offre peu de marges de manœuvre.

Pour la grande majorité de la population, la marche à pied représente alors le seul mode de transport réellement accessible. La mobilité quotidienne s'effectue bien souvent en totalité à pied, parfois sur de longues distances. Pourtant, la marche est un exercice souvent difficile, même sur de courts trajets. Le manque d'infrastructure est la première préoccupation des citoyens, notamment en périphérie. Il implique un rallongement des distances, même si la débrouille individuelle permet souvent l'apparition de raccourcis, empruntant des voies ferrées désaffectées, d'anciens chemins ruraux, des passages entre masures... Mais les carences en infrastructure se traduisent aussi par des difficultés quasi systématiques de cheminement, notamment lorsqu'il faut transporter avec soi de lourdes charges : encombrement des trottoirs là où ils existent, déversement des eaux usées et des ordures, manque d'éclairage et sécurité défaillante... La marche est donc potentiellement source d'économies, mais au prix d'une qualité de service souvent médiocre, ce qui en fait un moyen de transport plus subi que désiré.

L'objectif de cet article est alors de mettre en évidence les principales caractéristiques de la mobilité à pied des populations pauvres des villes subsahariennes et de mieux mesurer les effets de ce recours forcé à la marche. Notre démarche s'appuie sur des données statistiques, constituées d'enquêtes sur la demande de déplacements et les pratiques de mobilité dans des grandes villes de l'Afrique subsaharienne : Bamako, Dakar, Douala, Niamey, Ouagadougou. Ces villes présentent des contextes sensiblement différents de multiples points de vue : géographique, économique, urbanistique et démographique, ou quant au système de transport (Encadré).

Encadré : Six enquêtes-ménages sur la mobilité quotidienne

Les enquêtes-ménages mobilité analysées ici ont été réalisées à des dates différentes, depuis les années quatre-vingt-dix : Ouagadougou (1992), Bamako (1993), Niamey (1996), Dakar (2000), Douala (2003). Ouagadougou et Bamako comptaient environ 800 000 habitants au moment des enquêtes, Niamey 600 000, Conakry, 1,5 millions, Dakar et Douala plus de 2 millions. Les quatre villes présentent des situations distinctes en matière de transport urbain, mais hormis Ouagadougou, leur trait commun est la prédominance des transporteurs artisanaux dans l'offre de transport public, et cela malgré la présence d'une entreprise moderne de transport, qu'elle soit publique ou privée. A Ouagadougou, le transport individuel, deux-roues motorisés tout particulièrement, domine face à un transport collectif très réduit. A Niamey, les modes individuels sont peu présents tandis que Bamako se caractérise par la coexistence de modes motorisés individuels (deux-roues motorisés surtout) et de transports artisanaux. A Dakar, les modes individuels très minoritaires se résument essentiellement à la voiture et l'offre de transport collectif artisanal prend des formes très variées (car rapides, *ndiaga ndiaye*, taxis banlieue, *clandos*), schéma proche de ce que l'on trouve à Conakry, les *magbanas* et taxis collectifs assurant dans cette ville la quasi-totalité de l'offre. Enfin à Douala l'offre de transport public se différencie des autres villes par la forte présence des moto-taxis, les *bend-skin*, en plus des taxis collectifs, minibus, cargos et *clandos*.

Bien que les objectifs de chaque enquête étaient différents, la méthodologie d'enquête est en grande partie commune (Diaz Olvera et al., 1998 ; SYSCOM, 2001 ; SITRASS, 2004). Dans tous les cas, l'échantillon résulte du tirage aléatoire de ménages au sein de zones préalablement sélectionnées selon une stratification spatiale reposant sur une grille de critères démographiques, économiques, d'équipement et d'accessibilité. Les échantillons sont représentatifs des populations urbaines, à l'exception de Douala et de Conakry où il y a eu sur-représentation des ménages à bas revenus. Les questionnaires d'enquête permettent de recueillir trois niveaux d'information : des données générales sur le ménage, des renseignements pour chaque individu enquêté (14 ans ou plus sauf à Douala et à Conakry : 11 ans ou plus), les dépenses de transport et les caractéristiques de chacun de leurs déplacements de la veille du jour d'enquête. Un soin particulier a été pris pour bien recueillir les déplacements à pied, y compris les petits déplacements.

A Ouagadougou, l'enquête s'est déroulée auprès de 753 ménages (3862 individus), à Bamako auprès de 251 ménages (1666 individus), à Niamey auprès de 757 ménages (2732 individus), à Douala auprès de 600 ménages (1885 individus), et enfin à Conakry auprès de 627 ménages (2703 individus). A Dakar l'*Enquête Ménages sur les Transports et les Services Urbains*, commanditée par le CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar) et réalisée par SYSCOM, a porté sur 2301 ménages (8658 individus).

Malgré ces différences, nous constatons un certain nombre de constantes dans les pratiques de déplacements journaliers qui reposent principalement sur la place centrale de la marche à pied (section 2). Compte tenu de l'usage très répandu de ce mode de transport, nous avons fait le choix de nous intéresser plus particulièrement aux citadins se déplaçant uniquement à pied, un jour de semaine donné, et les comparons aux citadins ayant utilisé un mode mécanisé. Les pratiques de mobilité de ces « marcheurs exclusifs » sont examinées en détail, à partir de l'étude de Dakar. Pour cela, une typologie des citadins de plus de 13 ans en cinq groupes est proposée, en faisant la distinction entre pauvres et non pauvres (section 3). Enfin, nous concluons sur la nécessité d'intégrer la marche à pied comme mode de transport à part entière dans les politiques publiques (section 4).

2. La suprématie de la marche

Les enquêtes-ménages mobilité nous fournissent un bon aperçu de la pratique de la marche à pied, tous les déplacements ayant été recensés, quelle que soit leur distance. La part de la marche dans les flux de déplacements quotidiens dans les villes subsahariennes varie entre deux déplacements sur cinq et trois sur quatre (Tableau 1). Avec une part de la marche de loin la plus faible, Ouagadougou apparaît atypique. L'explication est sans doute à chercher du côté de taux d'équipement élevés des ménages en vélos, et, surtout, en deux-roues motorisés, en dépit de revenus relativement limités. Mais cette meilleure accessibilité aux véhicules motorisés privés se traduit par une part importante des budgets des foyers consacrée aux déplacements urbains. Au moment de l'enquête, la dépense moyenne des ménages en transport était de 23 600 Fcfa mensuels (soit 20% de leur revenu), dont 90 % était consommé par l'utilisation des deux-roues moteur et voitures, lesquels permettaient d'assurer plus des trois quarts des déplacements mécanisés.

Tableau 1 : Nombre de déplacements et répartition modale des déplacements pour la population de 13 ans et plus en semaine (%)

	Bamako	Conakry*	Dakar	Douala*	Niamey	Ouagadougou
Marche à pied	57	72	74	67	69	42
Bicyclette/modes non motorisés	2	<1	1**	~0	2	10
Deux roues moteur	15	<1	1	2	8	39
Voiture	9	1	3	3	11	6
Transport collectif	17	26	22	28	11	3
Ensemble	100	100	100	100	100	100
Nombre de déplacements /personne/jour	3,1	3,7	2,7	4,4	4,4	3,9

* Rappelons que les enquêtes de Conakry et de Douala sur-représentent les populations pauvres, ce qui minore sans doute la part des véhicules individuels.

** Essentiellement des charrettes.

Ces cinq enquêtes confirment donc la place prépondérante de la marche dans les villes africaines. La répartition modale montre que l'accès aux modes mécanisés reste très difficile. La place minime laissée aux modes individuels tient bien sûr au faible équipement des ménages en véhicules. Ainsi, à Niamey, trois ménages sur cinq ne disposent d'aucun véhicule motorisé tandis qu'à Dakar on compte en moyenne 12,3 voitures pour 100 ménages (Syscom, 2001). Ainsi, 96 % des Dakaïens, 93 % des Doualais enquêtés, 84 % des Niaméens et 70 % des Bamakoïens n'ont aucun véhicule individuel à leur disposition, contre 37 % des Ouagalais. Il faut alors assez systématiquement « faire confiance à ses pieds » (Kinda, 1987 : 491). Quant aux transports collectifs, ils ne représentent que 22 % des

déplacements des citoyens à Dakar, 17 % à Bamako, 11 % à Niamey, 3 % à Ouagadougou, 26 % à Conakry et 28 % de ceux des populations enquêtées à Douala du fait de leur coût élevé et, dans certains cas, des carences de l'offre.

L'utilisation des modes est étroitement corrélée à la dimension spatiale du déplacement. La marche est le mode quasi exclusif à l'intérieur du quartier ou pour se rendre dans les quartiers limitrophes. Près de la moitié des flux piétonniers à Ouagadougou se réalisent ainsi sur des distances inférieures à deux kilomètres, ils sont encore un quart pour les distances de 2 à 4 km, mais seulement environ 5 % pour celles de 8 km et plus. A Bamako, près de 60 % des déplacements durent 10 minutes ou moins. A Douala, 76 % des déplacements ne dépassent pas le quart d'heure, cette proportion atteignant 85 % à Dakar (SYSCOM, 2001). A l'inverse, de tels taux ne doivent pas occulter l'existence de parcours pédestres longs et souvent pénibles, surtout s'ils se répètent à l'aller comme au retour, étant donné l'environnement physique peu favorable à la pratique de la marche. Les déplacements à pied d'au moins une demi-heure représentent de l'ordre de 10 % des flux des déplacements quotidiens à Bamako, Niamey ou Douala, mais moins de 5 % à Dakar, ce qui s'explique sans doute par la taille de la ville plus importante, les distances à parcourir devenant alors trop importantes pour envisager de s'en remettre uniquement à ce mode de déplacement dès lors qu'on doit s'éloigner de son quartier de résidence.

Ces différentes estimations montrent l'importance de la marche dans la répartition modale, lorsqu'elle est appréhendée comme moyen unique du déplacement. Mais elle est aussi très souvent utilisée dans les déplacements multimodaux pour les trajets terminaux. A Douala, un trajet terminal à pied de plus de 5 minutes a été nécessaire pour plus de la moitié des déplacements en transport public et deux trajets pour 8 % de ces déplacements, A Conakry, les difficultés de desserte sont plus fortes encore, et ces taux respectifs sont de 48 % et 36 %. A Dakar également, la proportion de déplacements en transport public ayant au moins un trajet terminal à pied est élevée, environ sept déplacements sur dix.

Ces chiffres caractéristiques des déplacements à pied correspondent à des situations moyennes, mais les pratiques pédestres diffèrent sensiblement selon le niveau de richesse des ménages et le statut socio-économique des citoyens, comme le montre la situation dakaroise.

3. La marche à pied, révélateur de pratiques spatiales contraintes

La ville de Dakar, où l'offre de transport public est sensiblement plus fournie que dans d'autres métropoles africaines, montre clairement les arbitrages, généralement contraints, entre modes de transport (Tableau 2). Caractériser les individus selon leur utilisation des modes de transport la veille du jour d'enquête montre que la moitié des Dakarais (de plus de 13 ans) sont des « marcheurs exclusifs » (que nous appellerons plus simplement « marcheurs » par la suite) tandis que le tiers recourent aux modes motorisés.

Un jour moyen de semaine, plus de 55 % des Dakarais vivant dans des ménages pauvres n'utilisent aucun autre mode de transport que la marche, tandis que cette proportion n'est « que » de 43 % chez les individus appartenant à des ménages non pauvres. Ce critère n'est toutefois pas le plus significatif, car c'est la disponibilité de revenus *individualisés* est déterminante dans l'accès aux véhicules privés comme dans la possibilité de payer pour le prix de la course en transports publics (Diaz Olvera et al., 1998). La nécessité de la distinction entre revenus du ménage et revenus individuels apparaît également à Dakar. Elle est d'autant plus importante qu'elle accroît les effets d'autres facteurs et vient notamment renforcer des inégalités de genre fortement structurantes. Les ménagères, doublement pénalisées par leur statut de femme et d'inactive, sont ainsi deux fois plus nombreuses chez les marcheurs que chez les utilisateurs de modes mécanisés et même trois fois plus nombreuses chez les non-mobiles que chez ces derniers (Tableau 3). A Dakar, comme dans d'autres villes africaines, les rôles sociaux masculins et féminins sont très prégnants et se traduisent au quotidien par des modèles de déplacements et notamment par un accès aux modes très différents (Diaz Olvera et al., 1998).

Tableau 2 : Répartition des Dakarais selon l'utilisation des modes de transport un jour moyen de semaine selon l'aisance du ménage* (%)

	Ménage Pauvre	Ménage Non Pauvre	Ensemble
Sédentaire**	15	12	14
Marcheur exclusif	55	43	49
Usager des transports non motorisés	1	1	1
Usager des transports publics	26	34	30
Usager de la voiture	1	5	3
Usager multimodal	2	3	3
Voyageur en interurbain	1	1	1

Source : EMTSU 2000 – CETUD, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

* Les ménages ont été préalablement classés selon leur niveau de dépense *per capita*. Les ménages pauvres sont ceux classés dans les 1er et 2ème quintiles et les ménages non pauvres ceux des quintiles 3, 4 et 5. La dépense totale (mesurant les ressources disponibles) par tête moyenne des ménages pauvres est de 13 300 Fcfa par mois et celle des ménages non pauvres de 58 000 Fcfa.

** Toutes les catégories reposent sur les pratiques modales du jour enquêté. Le sédentaire ne se déplace pas ; le marcheur exclusif effectue tous ses déplacements à pied ; l'usager des transports non motorisés se déplace en vélo, charrette, calèche ou à pied ; l'usager des transports publics utilise les cars rapides, les Ndiaga Ndiaye, les bus, taxis, « clando » ou le train... et éventuellement marche ; l'usager de la voiture particulière ne se déplace qu'en voiture ou à pied ; l'usager multimodal utilise plusieurs modes, en plus de la marche (transports publics et voiture particulière par exemple...) ; le voyageur en interurbain se déplace uniquement sur une liaison interurbaine.

Tableau 3 : Composition des groupes des sédentaires, des marcheurs et des usagers des modes mécanisés les jours ouvrables (%)

Groupe	Sédentaires	Marcheurs	Usagers des modes mécanisés
Homme actif	12	21	38
Femme active	17	22	21
Homme inactif	12	10	8
Femme inactive	53	31	16
Scolaire-Etudiant(e)	6	16	17
<i>Ensemble</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Source : EMTSU 2000 – CETUD, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Bien que ne disposant généralement pas d'un revenu propre, les jeunes scolarisés échappent en partie à ce double déterminisme. Ils sont en effet aussi nombreux parmi les usagers des modes mécanisés que parmi les marcheurs. De plus, alors qu'on observe légèrement plus de filles que de garçons parmi les jeunes scolarisés de Dakar (ce qui tranche avec d'autres villes comme Bamako ou Niamey), on trouve également plus de filles que de garçons parmi les utilisateurs de modes mécanisés au cours des jours de semaine. Mais, compte tenu du faible niveau d'équipement des quartiers périphériques en établissements scolaires à partir du secondaire, l'investissement des ménages dans la scolarité de leurs enfants entraîne des contraintes financières fortes (recours à l'enseignement privé, éloignement du domicile, d'où un usage bien souvent indispensable des modes mécanisés). Tous les foyers ne peuvent pas assumer cet investissement en matière d'éducation des enfants, et l'on comprend alors aisément que le taux de scolarisation soit plus faible parmi les ménages pauvres que parmi les groupes plus aisés. Les enfants des ménages pauvres sont donc doublement défavorisés dans leur parcours scolaire : il est moins fréquent ou écourté (les ménages pauvres regroupent 49 % des Dakarais de plus de 13 ans mais seulement 40 % des scolaires ou étudiants au-delà de cet âge) ; le trajet quotidien à l'école s'effectue dans de moins bonnes conditions (on compte 62 % de marcheurs parmi les scolaires des ménages pauvres, mais 48 % chez ceux faisant partie de ménages plus aisés).

La comparaison des taux de marcheurs et de sédentaires, pour chaque groupe socio-économique, en fonction des capacités économiques du ménage, met à nouveau en évidence la position relativement plus favorable des hommes actifs avec « seulement » 49 % de marcheurs lorsque leur ménage est pauvre et même 32 % lorsqu'il est non pauvre (Tableau 4). Quel que soit le groupe, le fait d'appartenir

à un ménage pauvre n'accroît pas la part d'individus ne s'étant pas déplacé mais augmente la probabilité de ne se déplacer qu'à pied. Cet effet résultant de la pauvreté du foyer touche moins les femmes inactives, car même dans les ménages non pauvres, elles sont déjà peu mobiles : les trois quarts d'entre elles ne se sont pas déplacées ou se sont déplacées uniquement à pied. Inversement cela montre qu'une situation plus favorable du ménage facilite d'abord l'accès aux modes motorisés des hommes (qu'ils soient actifs ou inactifs), des scolaires, puis des actives.

Tableau 4 : Proportion de marcheurs et de sédentaires selon le statut, chez les pauvres et les non pauvres (%)

Groupe	% de marcheurs chez les pauvres	% de marcheurs chez les non pauvres	% de sédentaires chez les pauvres	% de sédentaires chez les non pauvres
Femme inactive	57	53	25	22
Femme active	59	47	10	11
Homme actif	49	32	8	5
Homme inactif	61	43	16	16
Scolaire-Etudiant(e)	62	48	6	4
<i>Ensemble</i>	<i>56</i>	<i>45</i>	<i>14</i>	<i>11,7</i>

Source : EMTSU 2000 – CETUD, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Les comportements de mobilité des individus dépendent d'abord de leur statut socio-économique qui définit dans une large part les activités pratiquées et leur localisation par rapport au domicile. Aussi pour mettre en évidence l'effet de l'usage exclusif de la marche sur les pratiques spatiales des citadins, nous comparerons, au sein de chaque groupe, les comportements des marcheurs à ceux des utilisateurs des modes mécanisés. Le Tableau 5 récapitule les principaux indicateurs de mobilité des différents groupes.

Tableau 5 : Indicateurs de mobilité des marcheurs et des usagers des modes mécanisés des différents groupes, selon le groupe de revenu du ménage

Groupe	Nombre de déplacements		% des déplacements dans le quartier		Budget-temps de transport	
	Ménages Pauvres	Ménages Non pauvres	Ménages Pauvres	Ménages Non pauvres	Ménages Pauvres	Ménages Non pauvres
Femmes inactives						
Marcheuses	3,4	3,5	89 %	83 %	33'	27'
Usagères modes mécanisés	3,0	3,0	37 %	27 %	1h50	1h27
Femmes actives						
Marcheuses	3,5	3,8	82 %	80 %	43'	35'
Usagères modes mécanisés	3,3	3,3	40 %	22 %	1h25	1h41
Hommes actifs						
Marcheurs	4,2	3,8	75 %	72 %	48'	47'
Usagers modes mécanisés	3,6	3,6	25 %	22 %	2h12	1h50
Hommes inactifs						
Marcheurs	4,2	4,0	84 %	74 %	44'	42'
Usagers modes mécanisés	4,1	4,1	36 %	26 %	1h45	1h51
Scolaires-Etudiant(e)s						
Marcheurs	4,3	4,1	75 %	61 %	58'	50'
Usagers modes mécanisés	3,8	3,7	42 %	30 %	1h43	1h50
Tous						
<i>Marcheurs</i>	<i>3,8</i>	<i>3,8</i>	<i>81 %</i>	<i>75 %</i>	<i>44'</i>	<i>38'</i>
<i>Usagers modes mécanisés</i>	<i>3,5</i>	<i>3,5</i>	<i>34 %</i>	<i>25 %</i>	<i>1h51</i>	<i>1h45</i>

Source : EMTSU 2000 – CETUD, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

3.1. Des inactives assignées au quartier de résidence

A Dakar, les inactives qui se sont déplacées exclusivement à pied sont à la fois parmi les moins mobiles et les plus centrées sur le quartier. Leurs déplacements, réalisés en une demi-heure au total, sont motivés pour les deux tiers par des activités permettant d'assurer le fonctionnement du ménage.

Une fois contrôlé l'effet du revenu du ménage, le contraste avec la petite minorité des inactives qui ont pu accéder à un mode de transport motorisé est frappant : chez ces dernières, les sorties sont peu nombreuses (seulement 3 déplacements sont réalisés en moyenne), mais elles impliquent généralement l'usage des transports collectifs, se traduisent par un budget-temps supérieur d'une heure et dépassent généralement l'univers du quartier. Cet accès à la ville s'accompagne d'un rééquilibrage vers la sociabilité (44 % des déplacements au sein des ménages non pauvres, 40 % au sein des ménages pauvres, soit +16 % et +12 % par rapport aux marcheuses), mais ces visites ne s'apparentent pas forcément à des activités de loisirs. Dans les villes africaines, l'activation des réseaux sociaux est essentielle en temps de crise, et cette insertion sociale ne peut se faire uniquement à l'échelle du quartier de résidence. A partir d'itinéraires de Sénégalais pauvres, Werner (1997) montre bien qu'il faut distinguer le réseau de sociabilité *principale* (caractérisé par des liens parentaux solides, et qui peut fournir une aide en toute occasion), du réseau *secondaire* (plus proche du domicile, mais qui ne peut être sollicité que ponctuellement). Il est à noter enfin que, contrairement aux hommes actifs ou aux scolaires pauvres, chez les inactives pauvres accédant à un mode mécanisé, le temps passé à se déplacer est plus élevé dans les quartiers planifiés et anciens (« quartiers coloniaux ») que dans les périphéries non loties, plus difficiles d'accès (« villages »). Cela provient peut-être d'une inscription plus ancienne et donc plus large des réseaux relationnels des premières dans l'ensemble urbain.

3.2. Des actives marquées par leur double rôle, professionnel et domestique

Les actives qui se sont déplacées exclusivement à pied sont également assez peu mobiles et sortent à peine plus du quartier. Quelle que soit l'aisance de leur ménage, elles réalisent autant de déplacements pour les activités domestiques que pour leur activité professionnelle. Dans cet emploi du temps fortement contraint, il reste peu de place pour la vie sociale (19 % au sein des ménages non pauvres, 17 % pour les autres).

L'accès aux modes motorisés ne change pas fondamentalement la donne puisque la part de déplacements de sociabilité passe à 25 et 24 % respectivement. Il permet cependant une diversification des espaces fréquentés, diversification à nouveau plus nette lorsque les actives font partie de ménages non pauvres (78 % de déplacements extérieurs au quartier) que de ménages pauvres (60 %). Mais de tous les groupes d'accédants aux modes mécanisés, ce sont les actives qui passent le moins de temps en transport, sans doute du fait du double rôle professionnel et domestique qui leur laisse peu de temps et les retient au domicile et dans ses environs.

3.3. Des hommes actifs entre le quartier et la ville

Les hommes actifs qui se sont déplacés exclusivement à pied se caractérisent par une mobilité relativement élevée lorsqu'on l'appréhende par un nombre de déplacements. Un peu plus mobiles que les actives, ils sortent aussi un peu plus du quartier. Ces chiffres moyens traduisent la coexistence dans ce groupe de schémas d'activité où le travail s'effectue dans le quartier, à proximité du domicile, avec d'autres où il est nécessaire de parcourir de plus longues distances pour gagner sa vie. Qu'ils soient membres de ménages pauvres ou non, la part de la sociabilité dans leur mobilité est élevée (un tiers des déplacements un jour moyen de semaine).

Indépendamment du revenu du ménage, l'accès à un mode motorisé se traduit à nouveau par une baisse du nombre de déplacements. Mais surtout, il se traduit par un allongement considérable des temps de trajet des actifs (1h50 chez les non pauvres, et même plus de 2h10 chez les pauvres). L'accès à la ville a un prix monétaire mais qui s'évalue aussi en temps et en pénibilité. Au sein des actifs des ménages pauvres, cette pénibilité apparaît plus clairement encore dans les « villages », plus éloignés des centres d'emplois : le temps de transport quotidien atteint alors près de 2h30 en moyenne, contre deux heures dans les anciens quartiers coloniaux.

3.4. Des hommes inactifs pauvres très mobiles... dans le quartier

Les hommes inactifs qui se sont déplacés exclusivement à pied ont avec les scolaires-étudiant(e)s et les actifs, le nombre de déplacements le plus élevé, réalisés en trois quarts d'heure au total, ce qui est important pour un groupe dont l'âge est relativement élevé. Ceux qui habitent dans un foyer pauvre sont quasiment aussi ancrés sur le quartier que les inactives, alors qu'une aisance financière un peu meilleure leur ouvre, en apparence tout au moins, des espaces plus vastes (ce qui traduit aussi le fait que les moins défavorisés résident plus fréquemment dans des quartiers ou des noyaux centraux que les inactifs des foyers les plus pauvres). La vie sociale est très développée dans ce groupe (49 % des déplacements chez les marcheurs inactifs des foyers pauvres, et même 56 % chez les non pauvres).

A l'instar des inactives, chez les inactifs pauvres, la possibilité d'accéder à un mode mécanisé est mise à profit pour entretenir les relations à l'échelle de la ville : 60 % des déplacements sont motivés par des visites, contre 39 % chez les hommes inactifs appartenant à des ménages non pauvres. Les déplacements extérieurs au quartier comptent alors, respectivement, pour les deux tiers et les trois quarts de l'ensemble.

3.5. Des scolaires à mi-chemin des pratiques spatiales des actifs et des inactifs

Les scolaires et étudiants qui se sont déplacés exclusivement à pied sont les plus mobiles des marcheurs, qu'ils soient ou non issus de ménages pauvres. Par rapport aux hommes actifs (indépendamment du niveau de revenu du ménage), ils et elles participent en effet un peu plus aux déplacements induits par les tâches domestiques, et leur activité principale oriente également un peu plus fortement leur mobilité que ce n'est le cas pour les actifs, et ce au détriment de la sociabilité.

L'accès à un mode mécanisé en semaine se traduit par une réduction du nombre de déplacements mais aussi, à nouveau, par un net éloignement du domicile et un budget-temps plus élevé d'environ 45 minutes. Cet éloignement renforce aussi le poids relatif des études dans l'ensemble, au détriment des activités ressortant de la sphère domestique, plus que de la sociabilité. Dans les villages, qui sont caractérisés par un moindre niveau d'équipement scolaire et par une moins bonne accessibilité, les temps de transport apparaissent, à l'image de ceux qui caractérisent les actifs, particulièrement élevés pour les scolaires pauvres (plus de deux heures quotidiennes, contre un peu plus d'1h30 dans les quartiers coloniaux).

4. Mieux intégrer la marche à pied dans les politiques de transport et d'aménagement urbain

Différents enseignements peuvent être tirés de ces analyses. Le premier est d'ordre méthodologique. L'appréhension des déplacements à pied mérite une attention particulière dans les études sur la mobilité ou l'accessibilité, tant comme mode de transport à part entière, y compris pour les distances moyennes ou grandes, que comme mode de rabattement ou venant en complément d'autres modes. L'amélioration de la connaissance des pratiques pédestres est un préalable à une meilleure prise en compte de ce moyen de transport dans les politiques urbaines.

Le deuxième enseignement concerne la place déterminante de la marche dans la vie quotidienne des citoyens africains et ses conséquences. Même dans les grandes villes millionnaires comme Dakar ou Douala, de nombreux groupes de population sont captifs de la marche à pied. Les *marcheurs exclusifs* se retrouvent plutôt parmi les citoyens les plus défavorisés, soit parce qu'ils font partie des ménages les moins aisés, soit parce qu'ils ne disposent pas d'un revenu propre (et apparaissent comme non prioritaires dans l'attribution du budget transport de ce fait), soit, fréquemment, du fait d'un cumul de ces deux niveaux de pauvreté.

Les analyses des pratiques des déplacements montrent qu'au sein même des populations pauvres, des différences sensibles demeurent selon le statut socio-économique. Pour les unes, l'espace urbain est restreint aux alentours du domicile, limitant les opportunités d'activités autres que domestiques. Pour les autres, il est plus vaste mais sa fréquentation est due à une mobilité contrainte, impliquant la pénibilité de déplacements plus longs. Dans tous les cas, si l'on a recours à la marche, c'est faute de mieux. Cet usage par défaut de la marche et son caractère contraint traduisent les faibles marges de manœuvre économiques, la forte nécessité de réaliser des activités hors du domicile se heurtant à des

revenus insuffisants pour assurer le transport. Mais ils traduisent aussi, peut-être plus fortement encore, des contraintes sociales s'exprimant de façon différente pour chaque sexe. La position dans le cycle de vie et les rôles qui lui sont liés déterminent largement la place dans la sphère domestique et à l'extérieur, et partant, le champ des possibles en matière de mobilité. Les femmes, les inactifs sont les premiers touchés par la limitation des espaces de vie quotidiens qu'entraîne le seul recours à la marche à pied comme moyen de transport.

Enfin, le troisième enseignement prolonge le précédent. A court terme, la marche ne semble guère avoir de substitut. Leur cherté disqualifie les modes motorisés tandis que le vélo pâtit d'une image trop dégradée (pauvreté, ruralité) pour espérer qu'il puisse à brève échéance offrir une alternative crédible. Il convient donc de rechercher de manière volontariste à travers les politiques publiques une amélioration sensible des conditions dans lesquels s'effectuent les déplacements pédestres. Plusieurs pistes peuvent être avancées (de Langen et Tembele, 2000 ; Diaz Olvera, Kane, 2002). Certaines concernent la prise en compte explicite de ce mode dans les projets de transport (qui profitent actuellement d'abord à la minorité motorisée, comme Vasconcellos l'observe dans d'autres villes du Sud) et de l'accessibilité piétonne dans la création de nouveaux équipements (santé, école, zones dédiées aux commerces). Plus généralement, les carences de l'offre urbaine de proximité se font de plus en plus sentir au fur et à mesure que la population résidente s'accroît. Pour faciliter les conditions de réalisation des déplacements à pied, le plus important n'est-il pas d'en réduire la portée ?

De tels éléments de politique en faveur de la marche à pied et plus généralement des modes non motorisés ne peuvent certes suffire à eux seuls à constituer une politique de transport : l'amélioration des performances du réseau de transports collectifs, un meilleur service public en ce domaine sont indispensables. Mais la marche à pied doit aussi être intégrée explicitement, sous peine d'oublier les populations pauvres qui subissent les conditions de transport les plus difficiles. Pour garantir un minimum d'équité à l'échelle des agglomérations, la puissance publique doit impérativement retrouver une place en matière d'amélioration de l'accès à la ville et de mise à disposition des services de proximité, deux dimensions interdépendantes des politiques publiques de lutte contre la pauvreté.

Bibliographie

- Banque Mondiale, 1997, *Faire reculer la pauvreté en Afrique subsaharienne*, Washington D.C., Banque Mondiale, 172 p.
- de Langen M. de, Tembele R., 2000, *Productive and Liveable Cities. Guidelines for pedestrian and bicycle traffic in African cities*, Report for the World Bank, Delft (Netherlands), IHE, pag. mult.
- Diaz Olvera L., Kane C., 2002. M comme Marche... ou crève. In Godard, X. (Dir.), *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Karthala, Paris, pp. 191-202.-
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P., 1998, *Villes africaines au quotidien*. Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, coll. Etudes et Recherches.
- Grieco M., Apt N., Turner J., 1996, *At Christmas and on Rainy Days*, Aldershot, Avebury.
- Kinda F., 1987, *Ménages populaires à Ouagadougou*. Thèse de doctorat en sociologie. Nantes, Université de Nantes.
- SITRASS, 2004, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala*. Rapports pour la Banque Mondiale, Lyon.
- SYSCOM, 2001, *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (Emsu) 2000*, Rapport pour le CETUD, Dakar, Syscom.
- Vasconcellos E. A., 2001, *Urban transport, environment and equity. The case for developing countries*, Londres, Earthscan.
- Werner J.-F., 1997, Itinéraires individuels à la marge : études de cas sénégalais, in A. MARIE (Ed.), *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, pp. 367-403.