



HAL
open science

Pauvreté et mobilité urbaine à Douala

Didier Plat, Amakoé Adolehoume, Bano Barry, Esther Boupda, Lourdes Diaz Olvera, Xavier Godard, Louis-Roger Kemayou, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana, Bi Nagone Zoro

► **To cite this version:**

Didier Plat, Amakoé Adolehoume, Bano Barry, Esther Boupda, Lourdes Diaz Olvera, et al.. Pauvreté et mobilité urbaine à Douala. 2004. halshs-00087781

HAL Id: halshs-00087781

<https://shs.hal.science/halshs-00087781>

Submitted on 29 Jun 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.

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne

Rapport SSATP No 09/04/Dla



PAUVRETÉ ET MOBILITÉ URBAINE À DOUALA

Rapport Final

Région Afrique
Banque mondiale

Septembre 2004



PAUVRETÉ ET MOBILITÉ URBAINE

À DOUALA

Rapport final

Préparé par SITRASS

Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne

**Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
(SSATP)**

**Région Afrique
Banque mondiale**

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) est une initiative conjointe de la Banque mondiale et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) qui a pour mission de faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement des capacités dans le secteur du transport en Afrique subsaharienne.

Les opinions, interprétations et conclusions figurant dans ce document sont celles de leur auteur et n'engagent pas la Banque mondiale, la CEA ou leurs organismes affiliés.

Autres publications sur le site Internet du SSATP

www.worldbank.org/afr/ssatp

Note de synthèse

Cette étude, réalisée par le réseau SITRASS pour le compte du SSATP (Banque mondiale et Commission Economique pour l'Afrique), du Ministère des Transports du Cameroun et de la Communauté Urbaine de Douala, a pour objectif une connaissance fine des conditions de mobilité et d'accessibilité aux services urbains des Doualais pauvres, de manière à préparer l'identification de programmes d'actions ciblés. L'étude s'appuie sur un travail de terrain effectué à l'automne 2003, en parallèle à celui réalisé à Conakry : entretiens auprès de citoyens pauvres et enquête-ménages sur la mobilité quotidienne, focalisée sur les ménages les moins favorisés (voir encart méthodologique). Cette note de synthèse en présente les principaux résultats et propositions de lignes d'action.

A. Dysfonctionnements du système de transport et problèmes de déplacement

On ne peut parler de mobilité quotidienne à Douala sans évoquer d'abord la dégradation du réseau viaire principal et les difficultés de fonctionnement des transports collectifs urbains.

A.1 VOIRIE : INSUFFISANTE ET EN MAUVAIS ÉTAT

Le mauvais état des principaux axes renforce les difficultés liées à la présence de goulots d'étranglement (pont sur le Wouri, voies d'accès aux zones centrales). Quant au maillage offert par le réseau secondaire, il est, à de rares exceptions, très insuffisant. Les liaisons internes aux quartiers s'en trouvent ainsi très affectées. Le lot commun des ménages enquêtés est la desserte du domicile par une route en terre ou en latérite (à près de 90 %). Et, dans plus de la moitié des cas, cette route est impraticable par les véhicules une partie de l'année (trois mois en moyenne) du fait des inondations.

A.2 TRANSPORTS COLLECTIFS : UNE OFFRE VARIÉE MAIS PEU PERFORMANTE

Les problèmes de voirie affectent le fonctionnement des transports collectifs (TC) : faible vitesse, coûts d'exploitation élevés, difficultés de desserte en périphérie. Dans un contexte de faiblesse de l'équipement en véhicules particuliers, les TC représentent la seule alternative motorisée pour le plus grand nombre. Les taxis collectifs, après avoir bénéficié de la disparition de la compagnie publique des transports, tendent à décliner au profit des motos-taxis (*bendskins*). Les bus de la SOCATUR, très dépendants de l'état des infrastructures, constituent une offre très limitée et sont concurrencés par les minibus et cargos. A cela s'ajoute la multiplicité des acteurs institutionnels locaux ou étatiques, qui gêne la prise de décision et la définition d'une stratégie cohérente.

L'enquête témoigne de ces difficultés de desserte, vues par les usagers. Les routes en latérite sont généralement mal ou pas du tout desservies par les TC ; dans certains quartiers même les *bendskins* ont du mal à circuler. Dans les quartiers enclavés, le temps d'accès à pied à l'arrêt de TC est important (chez les pauvres, 16 mn en moyenne, contre 6 mn lorsque le logement se situe en zone accessible). Le taxi collectif, dominant, recueille peu

d'opinions favorables, sauf pour ce qui concerne la possibilité de transporter des marchandises et la sécurité. Son coût est jugé élevé, pour une vitesse faible et une desserte spatiale insuffisante. Moins chers à la course, plus souples en termes de desserte, les *bendskins* recueillent des opinions beaucoup plus positives, même s'ils sont synonyme d'insécurité. Les tarifs modérés de la SOCATUR sont appréciés, mais pas le service rendu, traduisant un niveau d'offre insuffisant. Dans l'ensemble, en dépit de leur diversité et de leur complémentarité, les différentes formes de TC sont perçues assez négativement par les citoyens, du fait d'une mauvaise qualité de service et/ou d'un coût trop élevé. En particulier, le taxi collectif donne peu satisfaction, ce qui peut expliquer qu'il soit en perte de vitesse au profit du *bendskin*.

A.3 SE DÉPLACER EN VILLE COÛTE CHER

Prendre le taxi revient 50 % plus cher que le *bendskin* (195 Fcfa en moyenne, contre 127 F CFA). Ce dernier apparaît plutôt comme un mode de relative proximité, alors que le taxi collectif assure aussi bien des trajets courts ou plus longs, ce qui explique que son coût soit variable selon le lieu de résidence : les citoyens de la rive droite déboursent en moyenne 240 Fcfa lorsqu'ils l'utilisent, contre 180 Fcfa pour les résidents du centre.

Le coût d'usage des TC urbains est élevé en regard des ressources des ménages pauvres : ils y consacrent 23 % de leurs revenus (16 % pour les non-pauvres) et un peu plus du quart d'entre eux dépense même plus de 30 % de leur revenu, pour une mobilité en modes mécanisés qui reste très limitée. En moyenne, une fois défalqués du budget du ménage la nourriture et le logement, les membres des foyers pauvres disposent quotidiennement de moins de l'équivalent d'un aller-retour en taxi collectif pour assurer les dépenses liées aux soins, à l'éducation, à l'habillement, à l'entretien du logement et... aux transports. La contrainte budgétaire limite fortement la consommation de TC des citoyens pauvres.

A.4 « COMPTER SUR SES PIEDS »

Les individus pauvres se déplacent un peu moins que les non-pauvres mais, surtout, utilisent deux fois moins les modes motorisés. Premier mode de transport à Douala, la marche assure plus de trois déplacements sur quatre chez les pauvres (tableau). La mobilité des pauvres s'inscrit le plus souvent dans des espaces de proximité du domicile, mais l'on peut penser également que le recours très fréquent à la marche est assez largement contraint, et limite les espaces fréquentés. Les longs déplacements à pied (30 mn et plus, soit 2 km au moins) particulièrement présents chez les pauvres, sont à rapprocher de leurs difficultés à financer les TC. En dépit d'une fréquentation de la ville généralement réduite, les Doualais pauvres passent beaucoup de temps à se déplacer (près d'1h30 dont plus de la moitié à pied).

Au-delà de la pénibilité de la marche inhérente au climat équatorial, de nombreux obstacles à la pratique pédestre sont vivement critiqués par les citoyens : inadaptation de la voirie (inexistence ou encombrement des trottoirs, état de la chaussée), environnement urbain défavorable (insalubrité, manque d'éclairage, risques d'accidents ou d'agressions).

Indicateurs de mobilité quotidienne des Doualais pauvres et non-pauvres (individus de 11 ans et plus, moyennes du lundi au vendredi)

	Pauvres	Non-pauvres
Nombre de déplacements tous modes	4,4	4,8
- Dont marche à pied	77 %	52 %
- Dont marche à pied de 30 mn ou plus	13 %	4 %
- Dont taxis collectifs (y compris taxis collectifs + bend skins)	12 %	24 %
- Dont <i>bend skins</i>	7 %	12 %
- Dont autres TC (bus SOCATUR, minibus, clandos, cargos)	2 %	3 %
- Dont véhicules particuliers (voiture ou deux-roues)	2 %	9 %
% des usagers TC marchant plus de 5 mn en début et en fin de déplacement	8 %	8 %
Budget Temps de Transport	1h25	1h45

De plus, en dépit de la desserte fine permise par les *bendskins* dans certains quartiers, 46 % des pauvres (36 % des non-pauvres) marchent soit pour aller prendre le véhicule, soit à l'issue du trajet TC. Le recours calculé à la marche sur une partie du déplacement permet en effet de réduire le coût, face à la pratique du « sectionnement » qui peut multiplier par 2 ou 3 le prix du déplacement.

En semaine, chez les pauvres, les tâches domestiques se substituent au motif professionnel (travail-école) comme premier motif de déplacement (respectivement 39 et 37 %, contre 29 et 47 % chez les non-pauvres), la sociabilité constituant le troisième grand pôle d'activités (24 %). La marche est le mode habituel des déplacements domestiques (88 % contre 70 % chez les non-pauvres) et scolaires (80 %) voire de sociabilité (73 % contre 56 %) et reste majoritaire pour le domicile-travail (57 % contre seulement 32 % chez les non-pauvres).

Selon le sexe, l'âge et le statut d'activité, les pratiques de mobilité des pauvres ne s'écartent guère de deux grands modèles, le second étant dominant :

- la ville contrainte : l'individu doit choisir entre le caractère onéreux et les difficultés d'accès aux TC d'une part, et le temps et la pénibilité de la marche, d'autre part. Une petite majorité d'actifs ou d'actives, des scolaires plutôt âgés, des personnes à la recherche d'un travail, dont l'activité effective ou potentielle se déroule en ville correspondent à ce profil.

- la vie au quartier : les activités gravitent autour du domicile, la mobilité se fait à pied. Les sorties en ville sont rares, tout comme l'usage des TC. Les inactifs et inactives, la plupart des scolaires et nombre d'actifs pauvres relèvent de ce modèle tout aussi contraint.

B. Un accès problématique aux services de base

Les difficultés de transport, comme la rareté de l'offre d'emploi et des principaux services, rendent difficile la participation des pauvres aux activités extérieures.

B.1 TRAVAILLER : LE PARCOURS DU COMBATTANT

Nombre d'emplois, salariés mais aussi informels, nécessitent de parcourir de longues distances, car ils sont concentrés en ville. Les actifs pauvres s'y rendent alors plus fréquemment à pied (31 %) que les non-pauvres (13 %). Mais la plupart d'entre eux utilisent les TC, et ce dans un contexte défavorable : embouteillages aux heures de pointe, rareté des véhicules, d'où beaucoup de temps perdu et de fatigue accumulée. Dans ces conditions, rejoindre le lieu de travail relève bien souvent du parcours du combattant, comme en témoigne ce jeune superviseur d'un cybercafé : « *Le matin quand je me lève, il*

faut déjà être un grand guerrier, euh, parce que les moyens de transport ne courent pas les rues ».

Face à ces difficultés, la tentation, lorsqu'on travaille dans le secteur informel, est d'installer son activité à proximité du domicile. Ce repli sur le quartier n'est pourtant pas la solution pour sortir de la pauvreté. En effet, parmi les commerçants indépendants pauvres, ceux qui travaillent en ville et s'y rendent en TC ont un revenu près de deux fois supérieur à ceux qui travaillent dans le quartier (+78 % une fois déduits les frais de transport).

Quant à la stratégie consistant à rapprocher son lieu de résidence du lieu d'emploi, elle ne représente pas la panacée du fait de la précarité des emplois, et se heurte à d'autres contraintes (locations coûteuses en zones centrales, ou logements plus excentrés lorsqu'on parvient à accéder à la propriété). En matière de lutte contre la pauvreté, il y a donc un enjeu essentiel à améliorer les liaisons en transport collectif entre les lieux d'habitat et d'emploi.

B.2 ETUDIER : LE RECOURS AU SECTEUR PRIVÉ FAUTE DE MIEUX

Le développement des compétences et des capacités passe immanquablement par un meilleur accès à l'éducation. A Douala, l'accès des enfants à l'école apparaît globalement assuré, y compris pour les ménages pauvres. Même si l'on note un certain déficit de scolarisation (par rapport aux ménages non pauvres) chez les 14-21 ans, la situation est sans doute moins préoccupante que dans d'autres villes d'Afrique subsaharienne. Toutefois, compte tenu du manque d'écoles primaires et de collèges publics, la majorité des ménages (pauvres ou non) scolarisent leurs enfants dans le secteur privé, ce qui nécessite des efforts financiers supplémentaires difficiles à assumer lorsque les revenus sont bas.

Les enfants de ménages pauvres vont plus à l'école à pied que les autres, alors même qu'ils ont de plus longues distances à parcourir, quel que soit le niveau (primaire ou secondaire) et la nature de l'établissement (public ou privé) du fait d'un moindre équipement de leur zone de résidence. Les problèmes d'accessibilité (éloignement des établissements et coût pour s'y rendre) apparaissent d'ailleurs comme le second obstacle majeur à une bonne scolarisation (derrière la qualité de service pour le secteur public, derrière le coût pour le privé).

Cet accès à l'éducation plus coûteux et plus compliqué pour les pauvres est un facteur de renforcement des inégalités, car il pèse sur les chances de réussite scolaire des plus démunis.

B.3 SE SOIGNER : UN LUXE POUR LE PLUS GRAND NOMBRE

Le coût d'usage du service est le principal obstacle rencontré par les ménages pauvres dans l'accès aux soins, et ce même lorsqu'ils s'adressent au secteur public : l'hôpital, coûteux, est réservé aux cas les plus graves, tandis que la rareté et le dénuement des dispensaires publics ne leur permet pas de tenir le rôle d'une offre sanitaire de proximité. A nouveau, les établissements privés, cliniques ou dispensaires, pallient ces insuffisances, mais leur coût d'accès les rend bien souvent inabordables pour les citoyens pauvres. Si le coût du service est bien la première préoccupation, les difficultés pour atteindre les lieux de soin et la qualité de service défailante dissuadent un peu plus les citoyens pauvres de fréquenter ces services. Il en résulte des taux élevés d'automédication et le recours aux « tradipraticiens ».

B.4 S'APPROVISIONNER : LES CONTRAINTES DU QUOTIDIEN

Le marché n'est pas toujours un équipement de proximité : pour 56 % des ménages, il est situé en dehors du quartier de résidence. Même dans ces cas, la marche à pied reste le mode le plus fréquent pour s'y rendre, notamment parmi les foyers pauvres. Le coût élevé des

produits est de loin la première préoccupation, devant l'accessibilité et la qualité de service. Toutefois, même si les marchés du centre-ville sont réputés moins chers que le marché du quartier, on hésite à les fréquenter du fait du temps et de l'argent que cela nécessite.

L'accès à l'eau est un problème particulièrement aigu à Douala : seuls 9 % des ménages pauvres (25 % des non-pauvres) ont une adduction d'eau dans le logement. L'approvisionnement en eau, généralement effectué par les inactives et les enfants, apparaît très pesant : 30 % des pauvres déclarent parcourir de 100 à 500 m pour ce faire, et même 18 %, plus de 500 m.

B.5 RESTER EN CONTACT : UNE INSERTION TOUJOURS FRAGILE

Même si la crise pousse à une individualisation des comportements, l'insertion dans un réseau social est essentielle dans un contexte de pauvreté, ce que reflète la part importante des visites dans la mobilité. Cette insertion vise à améliorer sa situation individuelle (obtention d'un emploi, de petits boulots) ou plus simplement à « joindre les deux bouts » et à se prémunir face aux événements imprévus (les dons représentent plus de 10 % des revenus des ménages pauvres). Les individus en situation de demandeur ont alors à se déplacer, pour témoigner une marque de respect à un aîné, pour solliciter un service, pour tenir sa place dans les réunions familiales ou associatives.... Or les relations « utiles » peuvent être très dispersées dans la ville, nécessitant des déplacements en TC longs et coûteux. Les difficultés de déplacement et le coût du transport reviennent très fréquemment, lorsque les citadins pauvres rencontrés évoquent les facteurs qui tendent à limiter leur sociabilité.

C. Propositions de lignes d'action

Au vu de l'ampleur des difficultés, il paraît difficile de privilégier une politique ciblée uniquement sur les plus pauvres. Mais se contenter d'une politique de transport censée bénéficier mécaniquement à tous les groupes sociaux est insuffisant. Il convient donc d'améliorer le fonctionnement global du système de transport, tout en insistant sur les segments de l'offre les plus adaptés aux besoins des pauvres.

C.1 ACTIONS SUR LA VOIRIE

Désenclaver les quartiers en accordant une attention particulière aux voiries locales, et en recherchant des conceptions de voirie adaptées, pour permettre le passage des véhicules les plus légers (motos taxis et taxis collectifs) d'une part, et pour en pérenniser l'entretien d'autre part.

Améliorer les conditions de circulation des véhicules des exploitants de TC de manière à augmenter leur productivité et leur efficacité.

C.2 ACTIONS SUR LES CONDITIONS DE MARCHE À PIED

Donner plus de place aux cheminements piétonniers, que ce soit dans les quartiers périphériques et enclavés, le long des grands axes et des drains, ou sur les trottoirs du centre-ville. Des actions essentielles doivent consister à faciliter ces déplacements pédestres par un ensemble de mesures d'aménagement à faible coût unitaire mais concertées et portées par une volonté politique forte.

Intégrer explicitement ce mode dans les politiques d'aménagement urbain, de manière à limiter les gênes liées à l'environnement urbain global.

C.3 ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Organiser la multimodalité en hiérarchisant les formes de transport existantes : autobus, minibus, taxis collectifs sur les grands axes, et *bendskins* dans les quartiers périphériques. Les actions de voirie et la négociation avec les représentants des transporteurs peuvent contribuer à la facilitation de dessertes TC minimales dans les quartiers pauvres/enclavés.

Encourager une baisse des tarifs par la productivité. Les niveaux de tarifs nécessaires à l'équilibre financier des entreprises non subventionnées excluent très largement les usagers pauvres. Des actions de productivité globales (amélioration de la fluidité dans la circulation, efficacité des stations et gares routières) doivent rendre possible des diminutions de tarif. Cela suppose au préalable la réalisation d'un diagnostic du fonctionnement des TC à Douala.

Créer une Autorité Organisatrice des transports collectifs. Hiérarchisation du réseau, action sur les points noirs de voirie, délivrance des autorisations par zone, appui aux opérateurs, fixation négociée des tarifs, information des usagers, seraient de sa responsabilité. Un préalable est la clarification des responsabilités quant à l'organisation du transport à Douala.

Agir sur l'emploi dans le transport en le tirant par le haut. Le secteur du transport urbain, (notamment artisanal) offre nombre d'emplois peu qualifiés, accessibles aux pauvres (on estime à 45 000 les emplois *directs* dans les transports collectifs urbains à Douala). L'action doit porter sur l'amélioration des conditions de travail, difficiles dans ce secteur.

C.4 ACTIONS SUR LA LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE BASE

Equiper les quartiers en services de base (notamment des quartiers périphériques d'habitat « spontané »). En effet la réponse aux besoins des populations pauvres ne relève pas que de l'offre de transport mais également de la localisation des services de base (écoles, centres de santé, marchés, bornes-fontaines...) dans une optique de diminution des distances à parcourir. A titre d'exemple, l'amélioration de la desserte en eau permettrait de diminuer la pénibilité inhérente à cet approvisionnement. Le temps dégagé et la fatigue épargnée contribueraient à favoriser la participation des femmes aux activités rémunérées, et l'engagement scolaire des enfants. Les conditions d'accessibilité aux équipements doivent être prises en compte dès la phase de conception, en concertation avec les administrations concernées.

Encart méthodologique

Trente entretiens ont été réalisés auprès d'individus pauvres (revenu de base inférieur à 40 000 Fcfa par mois), aux caractéristiques socioprofessionnelles et économiques diversifiées (sexe, niveau de revenu, lieu d'habitation, niveau d'instruction, statut matrimonial, taille du ménage).

L'enquête quantitative a touché 600 ménages à leur domicile en octobre 2003 (soit 1885 individus de plus de 10 ans enquêtés). Nous avons préféré une représentativité des diverses situations de pauvreté à une représentativité statistique de l'ensemble de la ville de Douala. Ainsi, les populations pauvres sont volontairement sur-représentées dans notre échantillon, par le choix des 30 zones d'enquête parmi des quartiers peu favorisés. En particulier, parmi les « non-pauvres », les plus favorisés sont peu représentés, car il était de plus demandé aux enquêteurs d'éviter les logements dont l'aspect extérieur apparaissait ostensiblement aisé.

L'ensemble des déplacements de la veille du jour d'enquête (sauf le dimanche) a été recueilli auprès des individus. Un effort particulier a été fait pour recueillir les petits déplacements à pied. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, une activité à destination, des heures de départ et d'arrivée, une durée, un ou plusieurs modes de transport, ainsi que son coût s'il a été réalisé en TC. Un déplacement peut être composé de plusieurs trajets, dès lors qu'il y a un changement de mode ou de véhicule. Ainsi quelqu'un qui va au travail le matin en marchant pendant 10 minutes jusqu'à l'arrêt, puis en empruntant un taxi collectif, réalise un déplacement composé de deux trajets, le premier à pied, le second en taxi collectif. En complément du recueil de la mobilité de la veille, le questionnaire de l'enquête-ménages fournit des informations sur l'accessibilité aux équipements, sur les opinions vis-à-vis des TC et des conditions de la marche à pied, sur l'insertion sociale ou encore sur les dépenses pour les déplacements urbains. Ces données ont pu être croisées avec les variables de positionnement socio-démographique des ménages et des individus présentes dans le questionnaire.

Dans cette étude, la population pauvre est définie en référence aux données d'enquêtes précédentes (Dépenses des ménages-2000, CAVIE-2002) : les ménages pauvres sont ceux qui appartiennent (après actualisation monétaire) au premier quartile de dépenses *per capita* de l'enquête Dépenses-2000, soit une limite supérieure de 272 000 Fcfa/personne (54 % des ménages de notre échantillon sont dans ce cas). Par analogie, les individus pauvres ont un revenu (corrige par le facteur nombre total de personnes du ménage / nombre d'actifs du ménage) inférieur à ce montant (63 % des enquêtés de plus de 10 ans). Cette définition uniquement monétaire est restrictive car les manifestations de la pauvreté sont multidimensionnelles. En élargissant cette définition (prise en compte des conditions d'habitat et d'équipement ou du niveau de satisfaction des besoins alimentaires), les niveaux de pauvreté changent bien évidemment mais les relations structurelles présentées ici s'avèrent très robustes.

PAUVRETE ET MOBILITE URBAINE A DOUALA

Rapport final

SOMMAIRE

0. INTRODUCTION	5
1. LE CONTEXTE DIFFICILE DES TRANSPORTS URBAINS DOUALAIS	11
2. UN SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN PERÇU NÉGATIVEMENT PAR LES USAGERS	17
3. L'ACCESSIBILITÉ AUX NÉCESSITÉS DE BASE	29
4. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES CITADINS PAUVRES.....	51
5. LE FARDEAU MONÉTAIRE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE.....	69
6. PROPOSITIONS DE LIGNES D'ACTION.....	73
BIBLIOGRAPHIE.....	83
ANNEXES	85
ANNEXE 1 : GENRE ET LIEU DE RÉSIDENCE DES CITADINS INTERROGÉS.....	87
ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES.....	89
ANNEXE 3 : BILAN DU DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE MÉNAGES ET ÉVALUATION DES QUESTIONNAIRES	103
ANNEXE 4 : DÉTERMINATION DES ZONES D'ENQUÊTE-MÉNAGES.....	111
ANNEXE 5 : POSITIONNEMENT DE L'ÉCHANTILLON DE L'ENQUÊTE-MÉNAGES PAR RAPPORT AUX DONNÉES ANTÉRIEURES	115
ANNEXE 6 : CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES GROUPES DE CITADINS.....	125
ANNEXE 7 : QUELLE REPRÉSENTATIVITÉ DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE ?.....	127
ANNEXE 8 : COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION	131
ANNEXE 9 : PLANCHES.....	137
TABLE DES MATIÈRES.....	139

Le SSATP (*Sub-Saharan Africa Transport Policy Program*) initié par la Banque mondiale et la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) s'est fixé comme objectif la connaissance précise des conditions de mobilité et d'accessibilité des populations pauvres dans les villes africaines, en amont de l'identification de programmes d'actions ciblées. Aussi, la composante Mobilité urbaine du SSATP, sur financement du Ministère français des Affaires Etrangères, a-t-elle confié au réseau SITRASS la réalisation de la présente étude sur Douala. Cette étude vise à mettre en évidence la nature et l'ampleur des besoins les plus importants de mobilité des pauvres à Douala, en analysant les logiques sociales, économiques et spatiales à l'œuvre. La ville de Conakry fait en parallèle l'objet d'une étude analogue.

Le réseau SITRASS dont l'objectif principal est le développement et la consolidation des compétences africaines en économie des transports réunit principalement des chercheurs du Laboratoire d'Economie des Transports (LET) de Lyon, de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), et des équipes africaines dans la réalisation d'études et de recherche dans le secteur des transports et de la sécurité routière en Afrique subsaharienne.

Dans le cadre de cette étude, nous avons pu rencontrer différentes personnes de l'administration ou du secteur privé (syndicats de transporteurs et de chauffeurs, chefs de quartier, cadres et agents des municipalités, ...). Qu'il nous soit permis de leur présenter ici nos chaleureux remerciements pour le temps et les informations qu'elles ont bien voulu nous accorder. Ces remerciements s'adressent en particulier à Joseph TAMCHE et Claude TCHAMDA de l'Institut National de la Statistique, à Gaetan MANDENG et Jean YANGO de la Communauté Urbaine de Douala, et plus généralement aux enquêteurs et superviseurs sans bien sûr oublier les "simples" citoyens sans qui cette étude n'aurait pu être possible.

L'étude sur Conakry et Douala a mobilisé les experts suivants :

- Didier PLAT (Chef d'équipe, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon)
- Amakoé ADOLEHOUME (Délégué Général SITRASS)
- Bano BARRY (Université de Conakry)
- Esther BOUPDA (Université de Douala)
- Lourdes DIAZ OLVERA (Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon)
- Xavier GODARD (INRETS, Arcueil)
- Louis-Roger KEMAYOU (Université de Douala)
- Pascal POCHE (Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon)
- Maidadi SAHABANA (Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon)
- Bi Nagone ZORO (AIDET, Abidjan)

La coordination de l'étude a été assurée au niveau du SSATP par M. Hubert NOVE-JOSSERAND, spécialiste transports urbains senior à la Banque mondiale.

LE CADRE D'ANALYSE

Traditionnellement, la pauvreté a d'abord été repérée à partir du seul référentiel des ressources économiques disponibles au sein du ménage, mais le consensus sur son caractère multidimensionnel s'est imposé progressivement dans de nombreux travaux et documents des institutions internationales. Il n'existe pourtant pas de définition unique de la pauvreté, même si, d'une manière très générale, elle peut être considérée comme la conjonction d'un manque de ressources diverses (économiques, sociales, culturelles...) limitant la capacité à se procurer un niveau nutritionnel minimum, participer à la vie quotidienne dans la société et assurer la reproduction économique et sociale. A l'évidence, la référence à un niveau minimal de ressources monétaires est une étape indispensable pour repérer des situations de pauvreté.

Toutefois, dans la majorité des ménages, les individus sont relativement indépendants dans l'utilisation des ressources individuelles, ce qui peut les amener à avoir des capacités différentes pour le financement de leur transport, indépendamment de la situation générale du ménage. Des travaux antérieurs sur des capitales subsahariennes montrent par exemple que l'accès à un véhicule individuel est déterminé par la disponibilité des ressources individuelles plus que par les ressources du ménage (Diaz Olvera et alii, 1998). La distinction entre pauvreté du ménage et pauvreté individuelle apporte donc un degré supplémentaire de connaissance dans l'analyse. En particulier, cette distinction individu/ménage permet seule de mettre l'accent sur les besoins propres de diverses catégories spécifiques plus particulièrement vulnérables. Ces catégories, telles que les jeunes ou les femmes, sont d'ailleurs souvent la cible de politiques générales de réduction de la pauvreté mais sans qu'un volet transport soit systématiquement prévu, et il importe de pouvoir mieux qualifier leurs besoins de mobilité.

La mobilité, articulant la totalité des déplacements d'une unité de temps donnée, le plus souvent la journée, n'est que le moyen de réaliser un ensemble d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace. Certes cette demande de transport observée ne correspond pas à la révélation de l'ensemble des besoins de déplacement, et in fine d'activités, des individus. Elle se limite à exhiber les besoins qui ont pu être satisfaits, conjonction entre une certaine offre de transport d'une part et la capacité des individus à y accéder et à en assumer le coût d'autre part, en fonction des opportunités urbaines d'activités.

Cette mobilité s'exerce donc sous une contrainte forte qui est celle de l'offre urbaine de services. Certains services sont concentrés dans des bâtiments spécialisés, désignés comme équipements urbains (hôpital, école, terrain de sport...), alors que d'autres peuvent être plus diffus, jusque dans les habitations : il s'agit généralement de réseaux auxquels le ménage est ou non connecté (eau, électricité, téléphone...). Si l'accès au réseau ne se fait pas au domicile, les

membres du ménage sont contraints de recourir à des services à domicile (vendeurs d'eau ambulants par exemple) ou d'accéder au service à l'extérieur (borne fontaine, télé-boutique...), ce qui induit des déplacements obligés pour certains membres du ménage et implique souvent un coût plus élevé.

On voit donc qu'en complément du concept de mobilité apparaît celui d'accessibilité, assimilée à la facilité de déplacement qu'ont les populations pour accéder à tel ou tel type d'équipement ou de service urbain à partir de leur lieu de résidence. La notion fait intervenir les conditions d'accès physique (temps ou distance, éventuellement coût de transport) à l'équipement mais sans généralement prendre en compte les autres dimensions socio-culturelles ou économiques qui peuvent en limiter voire en interdire l'usage quand bien même il serait aisément accessible spatialement. Pouvoir approcher les conditions d'accessibilité réelle des populations paraît donc souhaitable pour mieux analyser les pratiques de déplacement.

LE DISPOSITIF D'INVESTIGATION

Le dispositif de terrain s'est articulé autour de trois axes complémentaires : la production d'éléments de cadrage sur la ville et le système de transport ; des entretiens avec des citoyens pauvres pour connaître leurs besoins de déplacement ; la mesure des pratiques de mobilité et des difficultés d'accessibilité aux nécessités de base grâce à une enquête quantitative auprès de ménages. Il a été complété par l'organisation en mai 2004 d'une rencontre d'échange sur les premiers résultats et des ébauches de ligne d'action. Elle a rassemblé pendant une journée des institutionnels, des opérateurs, des membres de la société civile, ainsi que des bailleurs de fonds (Annexe 7).

Cerner l'offre urbaine et de transport, en rencontrant les principaux acteurs

Nous nous sommes tout d'abord attachés à rencontrer les principaux représentants des services en charge de l'urbanisme et des transports, à l'échelon national et, surtout, local. Il s'agit ici de capitaliser une connaissance du milieu urbain, de ses modes d'organisation et de croissance, pour étayer, dans les analyses, les données quantitatives. Nous avons également cherché à repérer d'éventuels liens entre politique urbaine et politique de transport et la faisabilité de mesure de lutte contre la pauvreté qui ne soient pas purement sectorielles.

Des entretiens, collectifs aussi bien qu'individuels, ont également eu lieu avec des professionnels du secteur, essentiellement des propriétaires et des exploitants de véhicules de transport collectif. Ces entretiens ainsi que ceux réalisés auprès des autorités de tutelle du secteur nous ont permis d'appréhender non seulement ses conditions actuelles de fonctionnement et donc ses possibilités d'évolution, mais aussi le réservoir potentiel d'emplois qu'il représente. Sur ce dernier point, les informations ont été complétées par le dépouillement de registres officiels et des comptages ponctuels sur quelques axes.

Connaître les besoins de mobilité et les difficultés d'accessibilité, en écoutant les citoyens

Une trentaine d'entretiens en profondeur ont été conduits, à l'été 2003, auprès de citoyens pauvres, sur la base d'une grille de questionnement bien identifiée avec une combinaison d'items factuels et d'items ouverts. Les individus ont été choisis pour assurer une diversité en termes de genre, de statut d'activité et de localisation dans l'espace urbain (Annexe 1). Les entretiens étaient orientés autour de trois grands thèmes :

- La mise en évidence de difficultés de déplacement et la révélation de stratégies individuelles de mobilité, à travers l'adaptation de l'usage des modes selon les motifs, la variabilité temporelle des pratiques... ;
- les motifs et les conditions de fréquentation d'un certain nombre d'équipements, présents ou non dans le quartier de résidence (écoles, centres de soins...).
- enfin, les pratiques de sociabilité, l'appartenance à des réseaux associatifs et la place qu'y joue le transport, comme facteur permissif ou, au contraire, limitant.

Enfin, l'approche qualitative a été complétée par des entretiens de groupe auprès de diverses populations, susceptible de connaître des problèmes spécifiques de transport ou de porter la voix des citoyens : chefs de quartier, femmes commerçantes, parents d'élèves.

Évaluer les pratiques de mobilité, en produisant une base de données statistiques

Une enquête a été menée auprès de 600 ménages (comprenant 1 885 individus de plus de 10 ans personnellement interrogés) afin de procéder au repérage et à la mesure de situations et de comportements de mobilité en liaison avec la pauvreté. Outre la qualification de la situation des individus, il s'agissait d'évaluer la mobilité moyenne de divers sous-groupes de la population pauvre, de qualifier l'usage effectif et les perceptions des divers modes de transport, de définir des coûts unitaires de déplacement et de les référer au poids des dépenses de transport dans le budget des ménages et, enfin, de compléter le repérage des conditions d'accessibilité de ces sous-groupes aux différents services de base. Le questionnaire définitif figure en Annexe 2, son évaluation et celle du travail de terrain en Annexe 3.

L'estimation de ces variables au sein de chaque agglomération trouve son sens surtout de façon comparative, de sorte qu'il convient logiquement de pouvoir, dans un premier temps, situer ces variables pour les autres groupes de population. Ceci a été possible en constituant un échantillon non pas de ménages pauvres, mais de ménages résidant dans des zones considérées comme plus pauvres que la moyenne, à l'échelle de l'agglomération. Comme la grande majorité des quartiers est, au moins partiellement, socialement hétérogène, un tirage aléatoire dans ces zones permet de constituer un sous-échantillon « témoin » de ménages et/ou d'individus non-pauvres. La sélection des quartiers

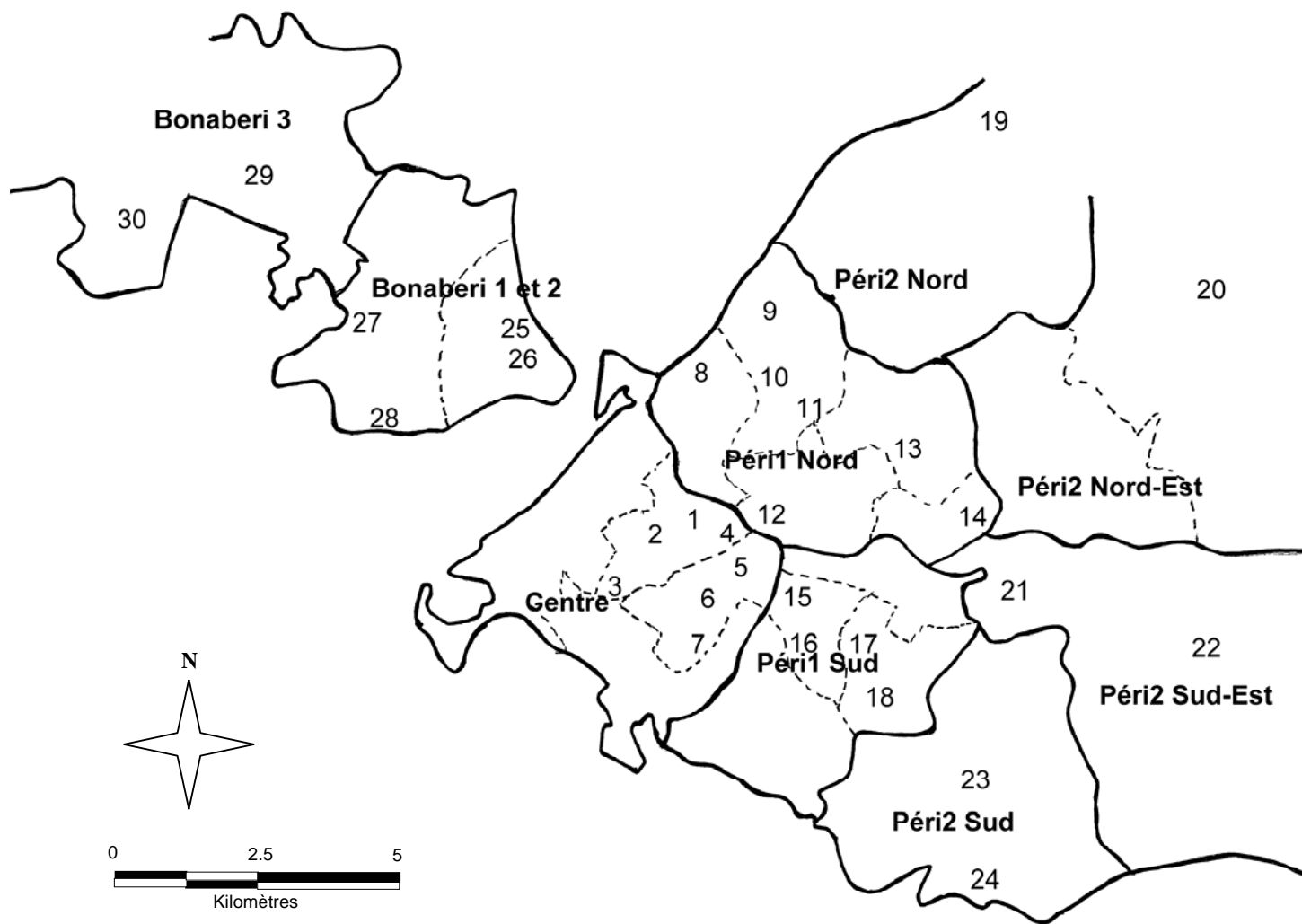
s'est appuyée sur l'analyse secondaire d'enquêtes antérieures (Annexe 4). La localisation des zones retenues, qui sont réparties sur l'ensemble de l'agglomération doualaïse, est présentée sur la Carte 1. Toutefois, du fait même de cette relative hétérogénéité sociale, l'expérience montre qu'il est difficile d'obtenir des taux importants de ménages pauvres dès lors que l'on ne dispose pas en préalable d'une base de sondage fiable et récente (Annexe 5). L'échantillon final permet toutefois de caractériser finement des situations contrastées parmi les populations pauvres pour lesquelles les estimations paraissent très robustes (Cf. Annexe 7).

La définition de la pauvreté qui a été retenue lors du traitement de l'enquête quantitative reste strictement monétaire. Sont considérés comme pauvres les ménages pour lesquels le revenu per capita est inférieur à 272 000 Fcfa par an, soit le montant maximal per capita (après actualisation) pour les ménages du premier quartile, selon les données de l'enquête « Dépenses des ménages » de 2000. Une telle définition reste bien évidemment discutable, puisqu'elle rend mal compte du caractère multidimensionnel de la pauvreté. A contrario, une caractérisation de la pauvreté des ménages et des individus qui aurait d'emblée mis l'accent sur l'accès (ou plutôt le manque d'accès) aux nécessités de base ou aux réseaux sociaux aurait ensuite rendu les analyses portant sur ces différentes dimensions relativement tautologiques, au moins tant que les effets de la pauvreté strictement monétaires n'avaient pas été précisément appréhendés. Notre choix d'une pauvreté monétaire (du ménage, de l'individu) s'accompagne donc d'un objectif de caractérisation et d'analyse des difficultés des individus et des ménages en matière de mobilité quotidienne mais également, plus généralement, de leurs conditions de vie au quotidien et du poids du transport dans ces difficultés.

Nous présentons dans un premier temps le contexte dans lequel se déploie le système de transport doualaïse. Le deuxième chapitre expose les conditions d'accès des citoyens à ce système de transport ainsi que leurs opinions concernant l'usage de la marche à pied et des transports collectifs. Le troisième chapitre met en évidence les difficultés d'accès aux principales nécessités de base, tandis que le quatrième décrit la mobilité des Doualaïses, en distinguant divers groupes de citoyens. Le poids du transport dans les budgets des ménages est évalué au chapitre 5. Enfin, un dernier chapitre identifie diverses lignes d'action favorables à la mobilité des citoyens pauvres.

Carte 1 : Localisation des zones de l'enquête quantitative auprès des ménages

1. Bonalembe
2. Ngodi
3. Nkongmondo
4. Mboppi
5. Nkololoum
6. Sebenjongo
7. Ngangue
8. Bonatene
9. Bonamoussongo
10. Bepanda Voirie
11. Maképé II Yoyong
12. Ndogbati
13. Ndongbong
14. PK8
15. Nylon Barcelone
16. Soboum
17. Oyack
18. Bilongue
19. Mbangue
20. PK14
21. Logbaba
22. Nyalla Etrangers
23. Ndogpassi
24. Mboko
25. Bonambappe
26. Besseke
27. Grand Hangar
28. Manbanda
29. Ndoobo
30. Bojongo



1. LE CONTEXTE DIFFICILE DES TRANSPORTS URBAINS DOUALAIS

Douala, avec une population se situant autour des 2 millions d'habitants, est la ville la plus peuplée du Cameroun : plus d'un Camerounais sur 10 y vit. Elle continue d'enregistrer une forte croissance démographique. Port, porte naturelle d'entrée des importations et de sortie des exportations, Douala concentre l'essentiel de l'activité industrielle et de services du pays : plus de la moitié de l'activité économique et de la production industrielle du Cameroun s'y déroulerait. Pourtant le cadre géographique est peu propice. En effet, la ville doit compter avec un site naturel fortement contraint. Certains quartiers spontanés se sont développés sur des zones marécageuses, sur le cours ou sur les pentes des drains naturels : c'est notamment le cas de la majorité des zones d'enquête. Le fleuve Wouri qui traverse la ville représente également une contrainte majeure en termes de déplacements, l'unique pont reliant les deux rives constituant un goulot d'étranglement notoire.

1.1. CADRE INSTITUTIONNEL : MULTIPLICITÉ DES INTERVENTIONS ET ABSENCE DE CONCERTATION

Douala est divisé en cinq arrondissements urbains et un arrondissement rural, exclu du champ de l'étude¹. Chaque arrondissement constitue une commune dont le maire et le conseil municipal sont élus. La Communauté Urbaine de Douala regroupe tous les arrondissements et est dirigée par un délégué du gouvernement nommé, alors que le conseil municipal de la Communauté est constitué de certains élus des arrondissements. Au niveau local, la Communauté Urbaine est compétente en matière d'urbanisme et d'aménagement urbain, de circulation et de transport, d'entretien de la voirie principale et de signalisation, de stationnement...

Mais la Communauté Urbaine doit partager ses compétences avec les administrations centrales et leurs délégations locales sans que les délimitations soient toujours très nettes. C'est, notamment, le Ministère de la Ville qui pilote l'élaboration du futur Schéma Directeur d'Aménagement Urbain, le Ministère des Travaux Publics qui gère la réhabilitation du pont sur le Wouri (Encadré 1), le Ministère des Transports qui fournit les différentes autorisations de transport. De même, un certain nombre d'autorisations de transport sont délivrées par les communes d'arrondissement sans droit de regard de la Communauté Urbaine.

Cette situation est problématique, d'autant que le dernier Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) de la ville date de 1982 et que l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains semble conditionnée à l'adoption d'un nouveau SDAU dont le processus connaît déjà un retard important. Il manque ainsi une stratégie globale et continue portant sur les transports urbains et l'urbanisation à

¹ Il s'agit de l'île de Manoka au large, peu habitée, et dont les contacts avec Douala continentale restent très limités.

Douala. Mais l'élaboration d'une telle stratégie est toutefois compliquée par l'absence de structures locales de concertation, tant déjà entre les acteurs institutionnels pour faire face à leur multiplicité qu'avec les opérateurs de transport.

Encadré 1 : La réhabilitation du pont sur le Wouri : un élément conjoncturel ?

Le pont sur le Wouri, construit dans les années 1950, est l'unique liaison entre l'arrondissement de Bonabéri, sur la rive droite, et le reste de la ville. Il comporte deux voies de circulation, séparées par une voie de chemin de fer. C'est par là que transitent chaque jour les cohortes d'employés des entreprises de la Zone industrielle de Bonabéri qui habitent sur la rive gauche du Wouri et, inversement, les populations de Bonabéri qui vont dans le centre. Cet ouvrage permet également les liaisons avec l'Ouest du pays pour les personnes comme pour les marchandises (dont une part de l'approvisionnement vivrier de Douala) transportées par route ou par fer.

Des travaux de réhabilitation du pont sont en cours depuis fin 2003 et vont durer jusqu'à octobre 2005. Pour ne pas couper la ville en deux, la circulation est maintenue pendant ces travaux, ce qui a entraîné des mesures de restriction de trafic touchant les transports urbains (effectives à partir du mois d'avril 2004) : la circulation des taxis et des bendskins a été interdite pendant la journée et, pour assurer la traversée, un service spécial de la SOCATUR a été mis en place. Malgré la réduction du nombre de voies, l'interdiction des taxis a rendu fluide le trafic sur le Pont et les axes qui y mènent. Par contre, le service spécial de la SOCATUR impose des ruptures de charge supplémentaires à certains usagers des transports urbains et se traduit donc par un coût additionnel.

Ces mesures ont entraîné un bouleversement, dans une certaine mesure, de l'offre de transport. Pour autant, vont-elles influencer durablement sur celle-ci ? Compte tenu des revendications des uns et des autres, ces mesures ne sont pas figées et sont réajustées au fur et à mesure. La réhabilitation du pont a également permis de susciter un débat dans les médias sur l'aménagement d'un second ouvrage. Prévu dans les anciens schémas d'urbanisation de la ville pour les années 2000, il n'a toujours pas été réalisé, faute de financement.

1.2. LE RÉSEAU VIAIRE : LIMITÉ EN PÉRIPHÉRIE, FORTEMENT DÉGRADÉ ET CONGESTIONNÉ SUR LES PRINCIPAUX AXES

Comme dans la plupart des villes subsahariennes, les équipements ont du mal à suivre l'urbanisation à Douala. La voirie bitumée se concentre principalement dans les zones centrales. En périphérie, seuls sont bitumés les principales radiales et quelques maillages de zones ayant fait l'objet de programmes d'urbanisation (Douala Nord, les cités SIC...) ou de restructuration (Nylon). Le propre des quartiers spontanés étant de résulter d'une urbanisation anarchique, la voirie dans les quartiers est parfois tout simplement inexistante. L'accès aux domiciles se limite alors à des ruelles étroites, sinueuses, insalubres. Dans certains quartiers, les populations entretiennent elles-mêmes ces accès. Mais l'investissement humain comporte des limites quand il s'agit de gros œuvre ou lorsque certains refusent de coopérer, parfois du fait de revenus insuffisants.

La voirie bitumée connaît une forte dégradation qui affecte les grands boulevards du centre (Carrefour des Deux Églises, Boulevard des Nations Unies...) comme les liaisons périphériques (Route d'Edéa, Route de Japoma...). Des efforts notables sont actuellement entrepris pour réhabiliter le réseau.

Un certain nombre de barrières ceinturent les zones centrales de la ville : le fleuve, la gare ferroviaire de Bessengué, la zone industrielle de Bassa et l'ancien aéroport. Pour les déplacements motorisés ayant pour origine Bonabéri ou l'est de la ville, l'accès au centre se fait principalement par quatre lieux : du nord au sud, le pont sur le Wouri, la Route Akwa-Nord, Ndokoti et l'Axe lourd. La dégradation du réseau viaire complique bien entendu l'accès au centre et, aux heures de pointe, on constate quotidiennement des bouchons sur ces axes. En plus de la dégradation de la voirie et de l'importance du trafic, ces bouchons s'expliquent aussi par l'absence de feux de régulation ou d'agents de circulation, des travaux en cours, des stationnements gênants de véhicules...

1.3. UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF DIVERSIFIÉE

Cinq formes de transports collectifs coexistent à Douala : les taxis, les bendskins, les autobus de la Socatur, les minibus et cargos et enfin les transporteurs clandestins.

Les taxis : un mode en perte de vitesse

Les taxis constituent le plus ancien mode de transport urbain réglementé de la ville de Douala : ce sont des véhicules de 5 places peints en jaune et affichant un numéro aux portières avant. La pratique de l'activité nécessite un certain nombre d'autorisations pour le véhicule comme pour le conducteur. En général, chaque véhicule est exploité par deux conducteurs qui se répartissent le travail en fonction des périodes de la journée, des jours dans la semaine ou tout simplement des besoins de repos de chacun. Sur la base des badges de conducteur de taxi établis (personnalisés et obligatoires pour la pratique de l'activité), nous avons estimé leur nombre à 12 000 pour un parc de 6 000 à 7 000 véhicules.

Il n'y a généralement pas de liaison fixe, les taxis roulant au gré de la clientèle et des choix du conducteur. Mais les chauffeurs peuvent privilégier certaines dessertes et s'y cantonner durant tout ou partie du service quotidien : on voit alors se former des têtes de ligne pour ces dessertes. Ils fonctionnent en mode collectif (« ramassage »), le tarif de base étant de 150 Fcfa, ou individuel (« course » et « dépôt »), le prix étant alors systématiquement négocié avant l'embarquement. L'extension urbaine et le développement des embouteillages les poussent à pratiquer un sectionnement des parcours : certains taxis ne traversent jamais le Pont, d'autres se limitent à la desserte du centre.

Les véhicules utilisés sont des occasions importées d'Europe et qui cassent d'autant plus facilement que la voirie est fortement dégradée. Les opérateurs de taxi doivent « sacrifier » les vieux véhicules à la desserte des quartiers difficiles

d'accès ou abandonner ce terrain aux transporteurs clandestins. Les opérateurs affirment que l'activité n'est plus aussi rentable qu'avant et, pour preuve, avancent une réduction importante du parc de taxis. La raison ne serait pas à rechercher du côté de la concurrence car ils pensent qu'« il y a de la place pour tout le monde », mais plutôt dans la dégradation des voies et les tracasseries policières. Certains taximen seraient devenus conducteurs de bendskins pour échapper à ces tracasseries.

Les bendskins : un mode en plein essor

Les motos-taxis ont fait leur apparition à Douala au début des années 1990 et leur nombre n'a cessé d'augmenter depuis. Estimés à près de 10 000 en 1997 (Godard, Ngabmen, 2002), nous avons évalué leur nombre actuel à 22 000, pour 30 000 emplois directs environ. Des usines de montage de motos de petite cylindrée se sont développées dans la ville pour répondre à cet important marché. L'activité est surtout le fait de jeunes déscolarisés ou d'anciens taximen et autres chauffeurs. Pour exercer l'activité, ils doivent s'acquitter d'un impôt libérateur auprès d'une des mairies d'arrondissement de Douala, d'une assurance et d'une vignette.

De l'avis des opérateurs eux-mêmes, les bendskins doivent leur essor au fait qu'ils peuvent accéder à des endroits inaccessibles aux quatre-roues, à leur faible coût (tarif de base de 100 Fcfa, inférieur d'un tiers à celui des taxis) ainsi qu'au développement des embouteillages qui les rend plus rapides que les autres modes de transport aux heures de pointe. Ces avantages ne doivent pas masquer les nombreux griefs à leur endroit. Il leur est reproché leur conduite imprudente, voire dangereuse, à l'origine de multiples accidents. Les bendskins, conscients de leur force, font corps dès qu'un litige oppose l'un d'eux à un autre usager de la route et ils n'hésitent plus à engager des bras de fer avec les pouvoirs publics. Mais ces comportements peuvent trouver leur cause dans la méconnaissance de la réglementation de cette activité par les opérateurs : faut-il, oui ou non, immatriculer les engins, disposer d'une carte grise, peindre les motos en jaune... ?

Les autobus de la SOCATUR : une offre très limitée

La SOCATUR est née de la concession, courant 2000, des anciennes lignes de la défunte SOTUC, l'entreprise publique de transports par autobus. Elle dispose d'une convention d'exclusivité, pour 30 ans, sur l'exploitation de véhicules de plus de 30 places. Le tarif pratiqué, 125 Fcfa quel que soit le trajet, est homologué par les pouvoirs publics. En juillet 2003, la SOCATUR dispose d'un parc limité : 63 autobus assurent, entre 5h et 21h, la desserte de 11 lignes pour la plupart radiales et passant par le centre. Elle compte alors 400 employés et chaque bus embarque, outre le conducteur, un receveur, un contrôleur et un agent de sécurité. Ce dernier est chargé d'empêcher les vols, mais également d'assurer la discipline lors de la montée dans le bus.

L'offre SOCATUR est limitée au réseau viaire praticable par ses véhicules. Le problème ne se pose pas qu'en périphérie : l'état fortement dégradé de certains axes proches du centre pousse parfois l'entreprise à modifier les itinéraires lorsqu'elle ne remblaye pas elle-même les nids de poule. La dégradation de la voirie affecte un matériel roulant de seconde main, grevant ainsi les coûts d'exploitation. L'entreprise réclame aux pouvoirs publics une meilleure prise en compte du caractère public du service qu'elle assure : des facilités douanières lui permettraient d'accroître son parc et des avantages fiscaux pourraient être répercutés au niveau tarifaire. Elle déplore également la concurrence sauvage non sanctionnée des minibus qui viennent charger à ses arrêts.

Les minibus et cargos : une offre restructurée suite à l'arrivée de SOCATUR

Les minibus et les cargos ont un mode d'exploitation identique : points de chargements fixes et desserte en ligne des quartiers éloignés (Village, Ndokoti/PK14/Nyalla, Bonabéri et Bépanda) à partir du centre (Bonanjo, Akwa et Marché central). La seule différence porte sur le type de véhicule, le cargo étant un véhicule de transport de marchandises adapté au transport de personnes. Il possède en général une plus grande capacité que le minibus, de l'ordre d'une trentaine de places. Les pouvoirs publics ayant récemment accordé à la SOCATUR l'exclusivité de l'exploitation des véhicules de plus de 30 places, ils ont décidé l'interdiction des cargos. Cette mesure a provoqué un report de l'offre sur les minibus, toujours autorisés, et les cargos se sont repliés dans des zones périphériques de la ville. Nous avons estimé le nombre actuel de minibus et cargos opérant à Douala à 300-400 véhicules, avec un millier d'emplois directs.

Pour certaines zones lointaines, difficiles d'accès, ils constituent de fait les seuls moyens de transport motorisés. Mais la vétusté des véhicules et la pratique de la surcharge les rendent plus vulnérables aux accidents de la route.

Et « naturellement »... des transporteurs clandestins !

Ce sont, pour la plupart, des véhicules dans un très mauvais état que les propriétaires « sacrifient » en les affectant aux dessertes de zones très enclavées du fait de l'état des infrastructures (« sous-quartiers » et lointaines périphéries). Ces « clandos » sont par définition insaisissables, de l'aveu même des responsables des syndicats de transporteurs auxquels ils sont pourtant affiliés, au moins pour partie. Selon nos estimations, il y aurait de l'ordre de 200 véhicules de ce type, pour 200 à 300 emplois directs. Mais, à côté de ceux-ci, on trouve aussi des citoyens qui utilisent leur véhicule personnel pour faire du transport dans la ville. Leur nombre, impossible à évaluer dans le cadre de cette étude, fluctue toutefois beaucoup en fonction de l'intensité des contrôles de police.

Le secteur des transports urbains, un important pourvoyeur d'emplois peu qualifiés

Cette rapide analyse de l'offre de transport collectif urbain à Douala montre un secteur en plein changement. La liquidation de la SOTUC et la libéralisation du

secteur avaient bénéficié aux taxis et entraîné l'essor des minibus et cargos. Aujourd'hui, on assiste plutôt au recul des taxis alors que les bendskins connaissent une explosion de leur activité. La réintroduction des autobus de transport urbain, à travers la concession SOCATUR, qui s'est accompagnée de l'interdiction des cargos, représente également une nouvelle donne qu'il convient d'apprécier. Cependant, trois ans après sa mise en place, la SOCATUR ne s'est pas encore véritablement imposée dans le paysage des transports urbains doualais. A travers son cas, on peut se poser la question de l'avenir des transports urbains par autobus organisés dans cette agglomération qui continue de croître. L'autre point d'interrogation important concerne le devenir des motos-taxis à Douala : l'activité a-t-elle atteint ses limites en nombre ou bien vont-ils continuer à augmenter ? les autorités publiques parviendront-elles à l'organiser ?

Cette présentation montre aussi que le secteur des transports collectifs urbains est un très important pourvoyeur d'emplois. En effet, les estimations précédentes, mode par mode, donnent au total plus de 43 000 emplois directs générés par les différents modes de transport urbain à Douala (Tableau 1). En plus de ces emplois directs, nous estimons à environ 15 000 les emplois de mécaniciens, colleurs de roues, vendeurs de pièces automobiles et motos, pompistes dans les stations-service, chargeurs, laveurs de voiture... qui doivent leur activité au secteur. Au total, les transports urbains doualais génèrent donc de l'ordre de 60 000 emplois. Il ne s'agit certes que d'une estimation reposant sur diverses hypothèses qu'une étude approfondie pourrait seule valider et affiner. Mais l'ordre de grandeur qu'elle fournit paraît réaliste et montre la place notable du secteur des transports urbains en termes d'emplois à Douala.

Tableau 1 : Emplois directs générés par les différents modes de transport collectif

	Taxis	Bendskins	Autobus Socatur	Minibus /Cargos	Clandos	Total
Emplois	12 000	30 000	400	800 à 900	200 à 300	Environ 43 500

À l'exception du personnel de la SOCATUR, rares sont les emplois permanents et certains sont extrêmement précaires (par exemple, quand il s'agit juste de remplacer ponctuellement un ami chauffeur, malade ou qui s'absente). Ils se situent en dehors du cadre réglementaire du travail : pas de contrat, pas de limites en heures de travail, pas d'accès aux prestations sociales. Le cas spécifique des conducteurs de motos-taxis est, de ce point de vue, pire que les autres en tous points : moindre revenu, moindre confort, plus grande exposition aux accidents, plus de précarité... Mais ces emplois directs exigent peu de qualifications (« savoir conduire » est quasiment la seule – et encore...) et peuvent donc concerner une population faiblement scolarisée.

2. UN SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN PERÇU NÉGATIVEMENT PAR LES USAGERS

L'accès aux réseaux de transport est mesuré dans l'enquête auprès des ménages par le temps mis pour rejoindre la route la plus proche, par la qualité de cette route, et par le temps mis pour atteindre le point de chargement en transports collectifs le plus souvent utilisé par les membres du ménage. Les opinions sur les différents modes viennent compléter ce tableau, en montrant comment les citoyens ressentent l'usage de la marche et des transports collectifs.

Nous n'aborderons pas ici le thème des modes individuels, car même si la quasi-totalité des citoyens interrogés dans le cadre des entretiens déclare aspirer à en posséder un (une voiture de préférence), ces véhicules sont très rares au sein de la population touchée par l'enquête ménage : les vélos sont marginaux (1 % des ménages), les deux-roues moteur concernent moins de 4 % des ménages. Seule la voiture est possédée par près d'un ménage non pauvre sur dix, mais, chez les pauvres, population sur laquelle nous nous focalisons, elle est quasi inexistante. Même un vélo représente un achat important pour des budgets réduits, comme le rappelle ce jeune célibataire ayant 2 frères à sa charge et qui, titulaire d'un DUT de gestion, se débrouille comme superviseur d'un cybercafé : « [Rires] *Mais acheter un vélo, c'est tout mon salaire qui va y passer, donc je suis peut-être là dans six mois ! Alors, déjà que je n'arrive pas à me retaper un nouveau vélo, je ne peux pas penser à acheter une moto de 400 000 !* ». L'accès aux modes mécanisés des pauvres passe donc nécessairement par les transports collectifs.

2.1. CONDITIONS D'ACCÈS AU SYSTÈME DE TRANSPORT : HANDICAP ACCRU POUR LES RÉSIDENTS DES QUARTIERS ENCLAVÉS

La première étape pour accéder à un transport collectif consiste à rejoindre la route carrossable. Certes, il ne s'agit bien que d'un premier pas. D'une part, cette route n'est pas nécessairement empruntée par des véhicules de transport collectif et un trajet pédestre supplémentaire est donc alors nécessaire. D'autre part, le temps d'attente peut être plus ou moins long. Mais cette première étape, indispensable, est aussi le premier facteur d'inégalités entre Doualais.

Plus que la pauvreté du ménage, c'est la position du logement dans la ville, et notamment la situation vis-à-vis des grands axes radiaux qui va définir les conditions d'accès aux réseaux de transport. Il ressort en effet de l'enquête que les ménages habitant des zones enclavées ont très rarement un axe bitumé à proximité du domicile : « *La distance qui me sépare du goudron s'évalue à au moins 1 km* » (Homme de 29 ans, habitant Bépanda Petit Wouri). Le lot commun dans ces quartiers est la desserte par une route en terre ou en latérite (pour près de 90 % des ménages). L'éloignement au centre est également un facteur fortement discriminant : deux ménages sur trois en rive droite (Bonabéri) et la quasi-totalité des ménages enquêtés en deuxième périphérie sur la rive gauche, soit dans des zones d'urbanisation spontanée, accèdent d'abord à une voie non bitumée. Pour un ménage sur quatre en deuxième périphérie, mais dans plus de la moitié des

cas dans les quartiers enclavés et en rive droite, cette route n'est pas praticable toute l'année. L'impraticabilité, généralement due aux inondations, est en moyenne d'un trimestre par an. De plus, ces routes en terre ou en latérite sont généralement peu ou pas du tout desservies par les transports collectifs : « *En cas d'urgence, je ne peux pas avoir un taxi ni de moto, car aucune route n'arrive chez moi ; même celle qui existait est déjà dégradée ; donc quitter la maison pour le goudron, c'est tout un calvaire* » (gérante d'un bar, habitant Nylon Tergal).

Le temps d'accès à l'arrêt de transports collectifs est nettement plus élevé pour les ménages des quartiers enclavés comme pour les résidents de la rive droite et, dans une moindre mesure de la deuxième périphérie, que pour les autres : « *Par exemple pour sortir il y a pas de taxi, il n'y a pas de motos. Donc, tu es obligé de marcher 2 km avant de trouver un taxi* » (Femme célibataire de 32 ans habitant Kotto village). Les membres des ménages pauvres marchent en moyenne 16 minutes pour aller prendre le taxi ou le cargo lorsqu'ils habitent dans une zone enclavée ou en rive droite, contre 6 minutes lorsque le logement se situe dans une zone accessible (respectivement 14 et 5 minutes pour les ménages non-pauvres). 56 % des pauvres marchent ainsi au moins un quart d'heure et 15 % au moins une demi-heure pour atteindre les transports en commun quand ils résident dans des zones enclavées, ces taux étant de 54 et 22 % en rive droite. La situation est sensiblement plus favorable dans les zones non enclavées, mais 15 % des ménages pauvres y subissent quand même des parcours pédestres initiaux de plus d'un quart d'heure.

En conclusion,

L'accès au système de transport est plus difficile pour les résidents des quartiers enclavés et pour les citadins installés dans les périphéries lointaines. Les pauvres y connaissent des conditions d'accès au réseau un peu plus dégradées que les non-pauvres.

2.2. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS L'USAGE DE LA MARCHÉ

La marche est un moyen de transport en soi, mais elle est souvent aussi le moyen d'atteindre un transport mécanisé, parfois très éloigné : « *Une partie de la distance [pour aller travailler à Deïdo] est régulièrement faite à pied à cause de l'état des routes qui ne sont pas bitumées et le reste est fait en taxi* » (Femme célibataire de 30 ans, demeurant chez un oncle à Logbessou). Elle concerne donc la quasi-totalité des citadins. Or, « *la ville n'est pas favorable à la marche à pied* » (Homme de 52 ans, à Douala depuis 1977) et les conditions de déplacement à pied ne sont à l'évidence pas toujours aisées.

Des obstacles diversifiés

Il était demandé aux enquêtés d'indiquer jusqu'à trois facteurs de gêne parmi une liste de huit :

- l'encombrement des trottoirs ;
- le mauvais état ou l'absence de trottoirs ;

- le mauvais état de la chaussée ;
- le manque d'éclairage la nuit ;
- le risque d'accidents de la route ;
- le risque d'agressions ;
- de mauvaises odeurs, les ordures, la saleté ;
- le mauvais état des drains.

Les trois premières modalités désignent des problèmes directement liés à l'état de la voirie, les cinq dernières mettent en évidence des difficultés plus larges, liées d'une part aux risques encourus par les piétons (accidents, agressions) et d'autre part à des problèmes renvoyant plus largement à la qualité de l'environnement dans lequel se déroulent les déplacements pédestres (manque d'éclairage, insalubrité, délabrement des drains dont les à-côtés servent de cheminements pédestres). En moyenne, les enquêtés ont cité 2,6 items.

Les réponses sont relativement dispersées, peut-être parce que les difficultés se cumulent comme dans cette déclaration d'un homme marié, sauveteur au marché central et habitant Logbaba Plateau : « *Les routes et le climat de Douala ne favorisent pas la marche à pied et on est exposé aux accidents, car les trottoirs et la chaussée sont mélangés. La nuit, quand on va à pied, on est également exposé aux agressions* ». Globalement, les deux gênes les plus citées ont trait à l'encombrement des trottoirs et au mauvais état de la chaussée, puis viennent l'insalubrité des espaces publics et le manque d'éclairage nocturne (Tableau 2). Chez les citadins non pauvres, les problèmes d'insalubrité apparaissent relativement moins gênants, puisqu'ils sont devancés par le manque d'éclairage la nuit et par le mauvais état ou l'absence de trottoirs. Chez les pauvres également, le manque d'éclairage et le mauvais état ou l'absence de trottoirs ne sont pas des problèmes marginaux, puisqu'ils concernent plus de 30 % des individus.

Tableau 2 : Pourcentage de citadins pauvres et non pauvres mentionnant les différents types de gênes dans la pratique de la marche à pied

	Pauvres	Non-pauvres
Encombrement des trottoirs	45	43
Mauvais état de la chaussée	43	51
Mauvaises odeurs, ordures, saleté	41	32
Manque d'éclairage la nuit	35	41
Mauvais état ou absence de trottoirs	32	35
Risque d'accidents de la route	28	20
Risque d'agressions	24	29
Mauvais état des drains	15	16

Les items sont classés par ordre décroissant de fréquence d'apparition chez les pauvres

Les problèmes directement liés à la voirie paraissent tenir une place centrale dans les difficultés vécues par les citadins, ce que résume bien cette affirmation d'un instituteur de 47 ans, habitant Nylon : « *La marche à pied n'est pas favorisée parce que les trottoirs ne sont pas aménagés et la chaussée entièrement occupée par les véhicules* ». Les gênes entraînées par la déficience des infrastructures sont

rarement absentes des problèmes mis en avant par les citoyens (84 % des pauvres citent au moins une des trois modalités concernant de plus près la voirie). En particulier, l'inadéquation des espaces réservés en théorie aux piétons que sont les trottoirs, évaluée sous ses deux dimensions, entraîne des gênes dans les déplacements à pied pour près des deux tiers des enquêtés, 13 % des citoyens pauvres (15 % des non-pauvres) mentionnant même conjointement ces deux dimensions.

Insalubrité, zones sombres, cheminements difficiles le long des drains, risque d'accidents ou d'agressions, les problèmes liés à la mauvaise qualité de l'environnement urbain global sont également très présents : 88 % des pauvres citent au moins une gêne environnementale dans celles retenues. La comparaison du nombre de gênes liées à l'environnement d'une part, et à la voirie, d'autre part, met bien en évidence ce diagnostic partagé entre causes de nature diverse. Chez 50 % des pauvres (45 % des non-pauvres), les gênes environnementales sont plus nombreuses que les gênes liées à la voirie alors que l'inverse est vrai pour 37 % des pauvres (40 % des non-pauvres). Mais ces deux dimensions sont liées aux yeux des citoyens. Dans 70 % des cas, les aspects voirie et les aspects d'ordre environnemental plus général sont en effet simultanément cités comme constituant des gênes à la pratique de la marche.

L'environnement du lieu de résidence est déterminant sur les difficultés rencontrées...

La mobilité pédestre se déroulant d'abord dans les zones proches du domicile, il n'est pas étonnant que les opinions apparaissent très contrastées selon le lieu de résidence (Tableau 3). Qu'ils soient ou non pauvres, les résidents des quartiers accessibles mettent beaucoup plus en avant la question des trottoirs (sous les deux dimensions de l'encombrement et du mauvais état ou de l'absence). Ils sont également plus sensibles aux risques d'accidents, ainsi qu'aux problèmes d'insalubrité des espaces publics. En revanche, le mauvais éclairage la nuit, les risques d'agression et le mauvais état des drains ne sont pas des problèmes fortement ressentis par les résidents des zones accessibles.

Les habitants des zones enclavées insistent sur deux problèmes principaux, les questions d'éclairage et le mauvais état des routes ainsi que, pour les pauvres, sur les problèmes liés à l'insalubrité des espaces publics et aux agressions. Au cours des entretiens, le thème des agressions renvoie d'ailleurs souvent à l'absence d'éclairage, comme pour cet homme de 27 ans demeurant à Nyalla : « On n'est pas en sécurité en marchant à pied, déjà parce que toute la ville n'est pas éclairée ». Mais dans ces quartiers où les bords de drains sont parfois utilisés en substitution d'un réseau viaire défaillant, les difficultés à y cheminer, bien que moins évoquées que d'autres problèmes, sont bien plus présentes que dans les quartiers accessibles (+19 points chez les pauvres, +12 points chez les non-pauvres). Pauvres ou non, la question des trottoirs paraît très secondaire en zone enclavée, peut-être parce que ces aménagements nécessitent préalablement des efforts de lotissements et de délimitation de l'espace de voirie, ce qui est loin d'être assuré dans les quartiers « spontanés ». Il en va de même des risques

d'accidents, moins aigus du fait de l'état des routes et des faibles trafics à l'intérieur des quartiers périphériques.

Tableau 3 : Pourcentage de citoyens pauvres et non pauvres mentionnant les différents types de gênes dans la pratique de la marche, selon le type de quartier

	Quartiers accessibles		Quartiers enclavés	
	Pauvres	Non pauvres	Pauvres	Non pauvres
Encombrement des trottoirs	52	52	29	24
Mauvais état de la chaussée	42	50	45	53
Mauvaises odeurs, ordures, saleté	43	37	34	23
Manque d'éclairage la nuit	30	35	48	54
Mauvais état ou absence de trottoirs	35	40	24	25
Risque d'accidents de la route	31	23	20	14
Risque d'agressions	20	21	32	44
Mauvais état des drains	9	12	28	24

La distinction des quartiers de résidence selon la distance au centre met en évidence des résultats également contrastés, même si du fait du nombre somme toute limité de zones (et donc de quartiers) enquêtées dans la ville de Douala, ces différences sont fragiles d'une part (car, pour chaque couronne, des zones d'enquêtes différentes auraient pu donner des résultats différents), et difficiles à interpréter, d'autre part. Mais les préoccupations mises en avant paraissent cohérentes avec les caractéristiques de ces différents espaces (Tableau 4).

Tableau 4 : Pourcentage de citoyens mentionnant les différents types de gênes dans la pratique de la marche à pied, selon la distance au centre

	Centre	1ère couronne	2ème couronne	Rive droite
Encombrement des trottoirs	51	54	35	24
Mauvais état de la chaussée	45	40	44	58
Mauvaises odeurs, ordures, saleté	51	34	36	33
Manque d'éclairage la nuit	30	25	43	64
Mauvais état ou absence de trottoirs	32	36	31	27
Risque d'accidents de la route	37	28	15	15
Risque d'agressions	27	19	28	32
Mauvais état des drains	7	16	28	11

Ainsi, dans le centre, les questions d'encombrement des trottoirs où, plus qu'ailleurs doivent coexister piétons, vendeurs mais aussi voitures en stationnement, et d'insalubrité (dans cette zone dense, les espaces communs sont plus « anonymes » et donc moins appropriés par les résidents) sont mises en avant, tout comme le risque d'accidents, accru du fait d'un trafic plus dense. A l'inverse, en seconde couronne et en rive droite, les problèmes liés aux trottoirs sont moins évoqués, peut-être parce que leur absence fait tellement partie du paysage qu'on n'y prête plus attention. Ainsi cette célibataire de 32 ans, habitant Kotto village, se plaint de l'insécurité pour les marcheurs, mais n'évoque pas l'absence de trottoirs ou de cheminements piétonniers, sinon le fait que « les routes sont trop petites. Donc, ça fait que si tu marches à pied, tu n'es pas en sécurité ».

Il en résulte une sensibilité accrue au mauvais état des drains lorsque ceux-ci paraissent la seule possibilité de longs cheminements (en seconde couronne) ou au mauvais état de la chaussée sinon (rive droite), d'autant que le manque d'éclairage nocturne, fortement ressenti, handicape les marcheurs.

... alors que les pratiques de déplacement et les caractéristiques socio-économiques jouent peu

Ces opinions sont par contre peu liées aux pratiques de déplacement des individus. Le fait de devoir marcher en portant des charges importantes (plus de 5 kg) comme le recours aux transports collectifs n'influent que marginalement sur le type de difficultés citées. À peine relèvera-t-on que les usagers des modes individuels délaissent quelque peu l'insalubrité ou la sécurité routière, paraissant de fait apprécier les conditions de marche depuis leur véhicule... De même le temps passé à se déplacer à pied le jour d'enquête n'influence guère les appréciations portées par les citoyens. Seule exception notable, une plus grande sensibilité à l'état des drains au détriment de celui des trottoirs chez les individus ayant marché longuement : on retrouve là un groupe de citoyens déjà entrevu lors de l'analyse des effets du lieu de résidence, demeurant loin du centre et contraints pour rejoindre « la ville » d'emprunter sur une partie du parcours les bords de drain.

De même, les avis diffèrent peu entre hommes et femmes. La hiérarchie des obstacles qui émerge est strictement identique et tout juste peut-on constater une échelle légèrement plus resserrée chez les femmes que chez les hommes. En revanche, lorsque l'on considère simultanément le sexe et le statut d'activité, des écarts apparaissent mais ne sont pas très aisés à expliquer (Tableau 5). Si les inactives ne s'éloignent guère du profil moyen des pauvres, les scolaires citent un peu plus l'encombrement des trottoirs et les problèmes d'insalubrité, un peu moins le mauvais état de la chaussée et le risque d'agressions. Les femmes actives sont plus sensibles au mauvais état de la chaussée et au risque d'agressions, et moins aux problèmes d'insalubrité et à l'encombrement des trottoirs, peut-être parce que certaines sont partie prenante de cet encombrement du fait des activités commerciales qu'elles développent. Les actifs et les actives citent d'ailleurs un peu moins l'insalubrité que les inactifs et les scolaires. Les hommes inactifs évoquent plus le manque d'éclairage nocturne et le risque d'agressions.

En conclusion,

Les opinions sur la marche à pied paraissent très sensibles à la localisation géographique du lieu de résidence, nettement moins aux caractéristiques socio-démographiques des individus et pratiquement pas à l'usage des modes. En particulier, le croisement de l'intensité de la pratique pédestre de la veille du jour de l'enquête et les opinions quant aux obstacles existant dans les déplacements à pied ne met pas en évidence des besoins spécifiques de telle ou telle catégorie de « marcheurs ».

Tableau 5 : Pourcentage de citoyens pauvres mentionnant les différents types de gênes dans la pratique de la marche à pied, selon le sexe et le statut d'activité

	Ecolier(e)s Etudiant(e)s	Femmes actives	Hommes actifs	Femmes inactives	Hommes inactifs
Encombrement des trottoirs	44	39	47	43	48
Mauvais état de la chaussée	42	52	46	39	42
Mauvaises odeurs, ordures, saleté	43	35	37	43	42
Manque d'éclairage la nuit	32	34	38	36	41
Mauvais état ou absence de trottoirs	33	29	34	32	28
Risque d'accidents de la route	25	28	28	28	30
Risque d'agressions	22	28	22	27	28
Mauvais état des drains	17	13	12	16	12

2.3. ATOUTS ET LIMITES DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT COLLECTIF

« En résumé, le taxi est le mode de transport le plus favorable pour moi et le plus emprunté », la très grande majorité des Doualais de plus de dix ans serait d'accord pour reprendre à son compte cette affirmation entendue auprès d'un actif de 52 ans qui parcourt chaque jour 7 km pour aller travailler. Lorsque l'on demande aux citoyens quels sont les deux formes de transport collectif qu'eux-mêmes utilisent le plus fréquemment, le taxi collectif surpasse en effet légèrement le bendskin, tandis que les autres formes sont citées plus marginalement (moins de 10 % des citoyens). L'accès déclaré aux transports collectifs est moins fréquent pour les citoyens pauvres des zones enclavées, notamment en ce qui concerne les taxis alors que les cargos y apparaissent plus régulièrement (Tableau 6).

Tableau 6 : Pourcentage de citoyens de plus de 10 ans citant le mode parmi les deux les plus utilisés, selon les ressources de l'individu

	Taxi collectif	Bendskin	Cargo	Bus Socatur	Clando	Minibus
Non-pauvre	85	71	5	5	2	3
Pauvre	82	67	7	5	4	3
<i>Dont vivant en zone enclavée</i>	70	60	16	7	4	1

Les totaux en ligne sont supérieurs à 100 %, les enquêtés pouvant donner jusqu'à deux réponses.

Après avoir indiqué quels étaient les deux formes de transport collectif qu'ils utilisent le plus, tous les individus de plus de 10 ans enquêtés au sein des ménages avaient à dire s'ils approuvaient ou pas les neuf affirmations suivantes, pour chacun de ces deux modes :

- Il est bon marché
- Son point de chargement est proche de mon domicile
- Je n'attends pas beaucoup
- Il y en a tout le temps
- Il va partout où je veux aller
- Il est rapide
- Je ne risque pas d'accidents de la route

- Je me sens à l'abri des agressions et des vols
- Il me permet de transporter des marchandises

On ne s'étonnera pas que cette offre soit jugée assez négativement par les utilisateurs des différents modes (Figure 1). L'opinion des non-utilisateurs n'a pas été demandée, mais on peut penser que ce non-usage traduit de fait dans bien des cas des difficultés d'accès (financières, spatiales, temporelles) qui ne laissent pas imaginer non plus d'avis très positifs de leur part, tout au moins sur ces dimensions.

Le taxi collectif, un bilan globalement assez négatif

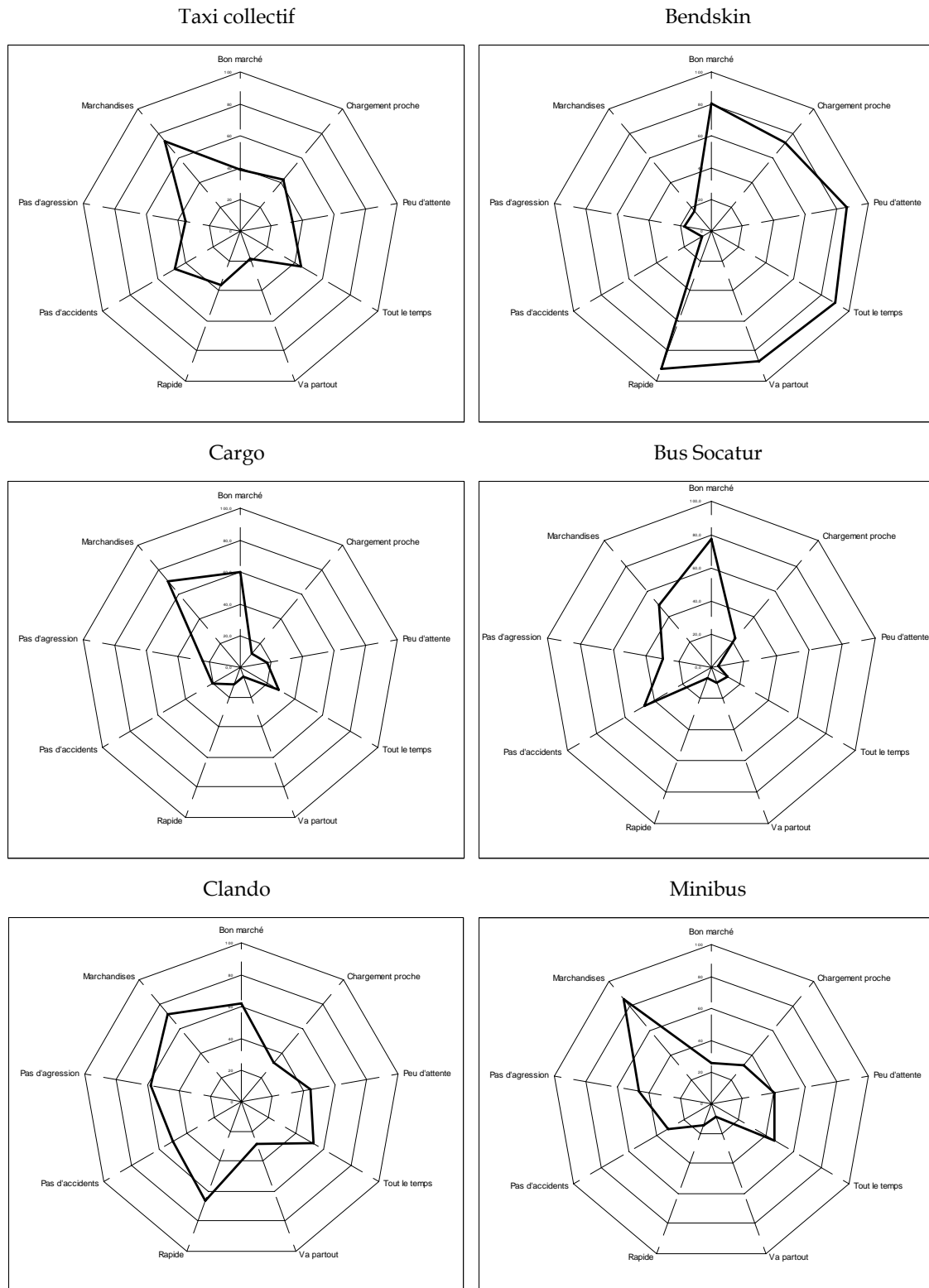
Le taxi collectif est loin de faire l'unanimité chez les citoyens pauvres qui ont à l'emprunter. Chez ses utilisateurs, les avis positifs ne l'emportent sur les avis négatifs que pour quelques caractéristiques, la disponibilité temporelle, la sécurité vis-à-vis des accidents et, surtout, la possibilité de transporter avec soi des marchandises. On peut y rajouter certains avantages en termes de qualité de service, comme le fait de ne pas « y étouffer » contrairement à ce qui se passe dans d'autres véhicules ou un certain confort, au moins, là encore, en comparaison des autres modes : « *le taxi, parce que, bon, dans l'entrée, on ne se déchire pas les habits, dans le cargo, on se déchire les habits* » (Homme de 36 ans, habitant à Nylon Barcelone).

Mais, concernant le coût, la proximité des points de chargement, la vitesse ou les temps d'attente, ce sont au contraire les avis négatifs qui prédominent, parfois très largement comme en ce qui concerne sa couverture spatiale de la ville. Les taxis ne se risquent en effet pas partout : « *La route est mauvaise, donc les taxis s'ils arrivent ici vont casser leur voiture, donc nous sommes obligés d'attendre les clandos ou bien on marche à pied* » (Sauveteur au marché central, habitant Logbaba plateau). Le temps d'attente peut alors être très long, « *Ouais, tu peux attendre un taxi pendant 2 heures* », si, faute de moyens, tu ne « *peu[x] pas dépenser 300 pour 150 F.* » (vendeuse de 33 ans, habitant Bonadibong). Il n'est pas étonnant que les résidents des quartiers enclavés portent des jugements systématiquement plus négatifs sur la qualité de la desserte spatiale : la proximité des points de chargement n'est dans ce cas reconnue que par un ménage sur vingt.

Le bendskin, des atouts réels, mais une insécurité marquée

Moins chers à la course, plus souples en termes de desserte, les bendskins recueillent des opinions beaucoup plus positives. Que ce soit pour les tarifs, la proximité du point de chargement, le temps d'attente, la disponibilité temporelle et spatiale et la rapidité, c'est le mode qui reçoit le plus d'opinions favorables (au moins trois citoyens pauvres sur quatre). Néanmoins, « *le bendskin, c'est bon seulement pour les courtes distances, surtout pour entrer dans les quartiers* » (Vendeuse de poisson, habitant à Bépanda Yoyong), car sinon les prix doivent être négociés et peuvent monter rapidement.

Figure 1 : Pourcentage de citoyens pauvres approuvant l'affirmation, selon la forme de transport collectif



Lecture : en ce qui concerne le taxi collectif, 39 % des citoyens pauvres approuvent l'affirmation « Il est bon marché » et 42 % « Son point de chargement est proche de mon domicile ».

Seul bémol aux opinions positives sur la desserte spatiale, les habitants des zones enclavées ne sont plus que 42 % à considérer que le point de chargement est proche du domicile (contre 73 % en moyenne) : « *Bien sûr de la maison, il y a pas de goudron jusqu'à la grande route, c'est difficile de trouver les motos qui viennent attendre la clientèle* » (Actif de 29 ans, habitant Bépanda Petit Wouri). Il y a là une nouvelle confirmation des difficultés accrues que rencontrent ces citadins pour accéder à des transports collectifs.

L'unanimité est encore plus forte pour considérer, à l'inverse, que les risques, tant d'accidents que d'agression, sont importants. Comme le reconnaît un étudiant (niveau licence) habitant Mbangue, « *les bendskins sont moins coûteux* », mais il ajoute tout de suite « *Les bendskins, ça refait le portrait de tout le monde* ». Néanmoins les deux types de risque sont souvent évoqués conjointement : « *Les bendskineurs ne sont pas fiables car ils agressent et font régulièrement les accidents* » (Menuisier de 37 ans, habitant à Grand Hangar). Enfin, très rares sont ceux qui considèrent que l'on peut transporter des marchandises en bendskin.

Quatre modes plus marginaux

Des autres modes, c'est le clando qui suscite le plus d'opinions favorables, au delà même du taxi : il met à l'abri des accidents et des agressions, il permet le transport de marchandises, il est même majoritairement reconnu comme rapide et bon marché. Mais les liaisons desservies sont peu nombreuses et, corrélativement, les points de chargement sont éloignés du domicile de nombre de citadins.

Le principal atout des bus de la SOCATUR est leur faible tarif, reconnu par près de quatre usagers pauvres sur cinq. Ainsi, ce chômeur de 48 ans (habitant Makepe Petit pays) affirme que « *c'est le bus qui nous aide beaucoup parce que c'est moins cher, le prix est bon* ». Mais il nuance tout de suite son appréciation : « *Le problème, c'est qu'ils ont les vieux bus* ». En effet, la qualité de service est vivement critiquée, d'autant que l'offre reste insuffisante pour assurer une disponibilité spatiale et temporelle satisfaisante, ce qui contribue à la surcharge des véhicules (« *On vous serre, on vous serre, celui qui a un organisme fragile peut mourir étouffé, hein* », Actif marié, habitant Nylon Barcelone).

En regard, les minibus sont surtout reconnus pour bénéficier de meilleures fréquences et permettre le transport de marchandises, mais pour un coût plus élevé, tandis que les cargos présentent l'image la plus défavorable, ne recueillant une part significative d'opinions favorables auprès des pauvres qu'en matière de coût et de capacité à assurer le véhiculage des marchandises. Mais pour des citadins éloignés de leur lieu de travail, se serrer dans un cargo peut être acceptable si cela permet d'économiser 100 Fcfa par rapport au taxi : « *Je ne suis pas à proximité de la route, quand j'arrive, je suis obligé d'attendre le cargo, comme je vous le disais. Mais le cargo part de Borne 10, ce qui fait que la plupart du temps quand j'arrive là, il est déjà plein, on doit se serrer comme dans une boîte de sardines pour pouvoir arriver en ville. Sans quoi on va attendre et on pourra quitter là aux environs de 10 heures... Oui, mais vous savez, si le cargo est déjà à 200 F, ça veut dire que le taxi*

pourra être à 300 F ; en faisant un petit calcul, si je me donne le luxe de prendre le taxi, je risque de ne pas atteindre le 15 ou le 20 du mois » (Homme célibataire avec 2 frères à charge, habitant Bonadiwoto et travaillant à Akwa comme superviseur d'un cybercafé).

Des opinions largement partagées

Il est difficile de savoir si ces niveaux d'appréciation diffèrent sensiblement en fonction des caractéristiques des individus pour les quatre modes les moins fréquents, faute d'effectifs suffisants. Par contre, il est tout à fait remarquable de noter que les différences d'appréciation du taxi collectif comme du bendskin sont minimes lorsque l'on distingue, chez les citoyens pauvres, entre des scolaires, des actives, des inactives, des actifs et des inactifs. Les inactifs sont un peu moins nombreux encore à considérer le taxi comme un mode bon marché. Enfin, les actives, dont une sur deux est une commerçante à son compte, reconnaissent un peu plus volontiers au bendskin comme au taxi la possibilité de transporter des marchandises, peut-être parce que la contrainte professionnelle les pousse parfois à la débrouillardise, au prix toutefois d'un surcoût notable : *« Parfois, quand je suis très chargée, je prends 2 bendskins. Dans ce cas, l'un transporte les vivres et l'autre me transporte avec une partie de la nourriture que j'ai achetée »* (commerçante vendant le long des routes à Bonanjo).

En conclusion,

Rappelons tout d'abord que ces appréciations sont portées par les utilisateurs des différents modes et qu'il n'est donc pas possible ici de savoir pourquoi les autres citoyens ne les utilisent pas. Il faut ensuite noter que nombre de citoyens portent un regard très critique sur l'offre de transport collectif dont ils disposent. Ce sont les modes les moins « contrôlés », clandos et surtout bendskins, qui recueillent les avis les moins défavorables, même si les motos-taxis sont simultanément très fortement critiqués en matière de sécurité. Ce sont aussi les modes les plus accessibles physiquement aux yeux des résidents des zones enclavées pour qui l'accès « à la ville » est plus compliqué. A l'inverse, l'offre de la SOCATUR s'avère appréciée du point de vue des tarifs mais pas de la qualité de service, du fait d'un niveau d'offre insuffisant.

Plus largement, dans les difficultés des Doualais en matière de transport en commun, tout ne vient pas des dysfonctionnements du secteur artisanal ou des insuffisances de l'offre structurée, les opérateurs, dans un contexte désorganisé, « faisant ce qu'il peuvent avec les moyens du bord ». Le mauvais état des routes limite les dessertes envisageables, favorise les embouteillages et renforce encore l'inconfort du trajet. La pauvreté ne permet pas d'envisager un réel choix modal au sein des différentes composantes de l'offre pour les citoyens, d'une part, et limite les capacités d'investissement des opérateurs dans des véhicules, d'autre part.

3. L'ACCESSIBILITÉ AUX NÉCESSITÉS DE BASE

Pour bien appréhender le rôle du transport dans la vie quotidienne des citadins, il faut étudier dans quelle mesure il conditionne, rend possible ou interdit de fait l'accès aux différentes activités indispensables à la vie quotidienne : l'accès au logement, l'accès au travail pour les personnes actuellement ou potentiellement actives, l'accès à l'enseignement pour les jeunes en âge de scolarité, l'accès aux soins, l'accès aux points d'approvisionnement essentiels (marchés, réseau d'eau potable). Il nous a également paru important de réserver une partie de cette analyse à l'accès aux réseaux sociaux. En effet, dans un contexte où la protection sociale n'existe quasiment pas (et ce plus encore pour les pauvres), les différentes formes de sociabilité développées par les citadins sont une façon de préserver les capacités d'insertion sociale et les solidarités de proximité.

Les différents thèmes ci-dessus seront présentés successivement, en essayant à chaque fois d'avoir une approche la plus large possible des difficultés d'accès, car le transport ne constitue en effet qu'un des nombreux obstacles à toutes ces activités. Aussi essaierons-nous, autant que faire se peut, de hiérarchiser ces différentes sources de problèmes touchant de plein fouet les populations pauvres, de manière à bien situer le transport dans cet ensemble.

3.1. HABITER : RÉDUIRE LE COÛT DU LOGEMENT

Les citadins pauvres sont un peu plus fréquemment propriétaires de leur logement actuel que leurs homologues non pauvres (55 % contre 44 %). Dans les deux groupes, les chefs de ménage propriétaires sont, en moyenne, sensiblement plus âgés que les locataires, avec une ancienneté dans le logement plus importante chez les premiers, l'âge lors de l'emménagement des locataires et des propriétaires étant très proche (Tableau 7). Il y a probablement là le signe de la plus grande difficulté que rencontrent les jeunes générations pour accéder à la propriété, phénomène que l'on retrouve dans diverses capitales africaines (Antoine et alii, 2001).

Tableau 7 : Âge actuel, ancienneté dans le logement et âge à l'emménagement, selon le niveau de ressources du ménage et le statut d'occupation du logement

	Pauvre			Non-pauvre		
	Âge actuel	Ancienneté	Âge d'arrivée	Âge actuel	Ancienneté	Âge d'arrivée
Propriétaire	48	20	28	48	15	33
Hébergé	34	12	22	33	7	26
Locataire	35	3	32	34	3	31

L'arrivée dans le logement actuel a impliqué un mouvement de moins grande ampleur pour les locataires que pour les propriétaires : 58 % des ménages pauvres locataires arrivent du même quartier ou d'un quartier limitrophe contre 30 % provenant d'une autre zone de Douala, alors que ces taux sont beaucoup

plus proches (respectivement 45 et 41 %) dans le cas des propriétaires. Les différences entre propriétaires et locataires sont encore plus marquées pour les ménages non pauvres qui paraissent également moins ancrés dans le quartier d'habitat que les pauvres.

Pour les propriétaires, l'accès à la propriété à l'occasion du déménagement constitue la première raison de choix du nouveau quartier. Tant chez les pauvres que chez les non-pauvres, près de 2 ménages sur 3 y font référence. Un ménage sur cinq signale un facteur connexe, le fait de pouvoir disposer d'un logement indépendant. Les autres raisons proposées sont beaucoup moins fréquemment retenues : un ménage pauvre sur dix (un peu plus chez les non-pauvres) évoque l'amélioration du logement ou la tranquillité et la sécurité dans le quartier. Ils sont encore moins nombreux à indiquer avoir voulu se rapprocher de la famille ou s'en éloigner, se rapprocher du travail ou, a fortiori, des écoles. Enfin, la qualité de la desserte en transport n'est citée que très marginalement, par moins de 2 % des ménages pauvres (mais par 6 % des ménages non pauvres).

L'accession à la propriété apparaît ainsi comme une fin en soi : *« Tout homme sensé rêve d'avoir le chez lui. Si je suis à Mabanda, c'est là que mes pauvres moyens m'ont permis d'être, si j'avais les moyens, je serais installé ailleurs, avec cette marée qui monte, cette boue, regardez, c'est grâce à Dieu que les enfants ne sont pas encore morts »* (Père de 6 enfants, habitant les marécages de Mabanda). Parce qu'elle permet une plus grande sécurité au quotidien, même si elle n'est pas toujours accompagnée de la possession d'un titre foncier, et qu'elle évite le paiement d'un loyer, elle peut justifier une migration importante dans la ville et entraîner un changement de quartier, en éclipsant les autres facteurs potentiels du choix de la localisation résidentielle. Le cas de cet homme de 52 ans, éduqué (il a un niveau Bac+2), illustre bien cette situation. Il a bénéficié en 1982 d'une opportunité d'achat d'un terrain (proposé par le père d'un de ses élèves) à Ndogbong Vallée, ce qui l'a amené à quitter Bépanda New Style. Vingt ans après, il n'a toujours pas de titre foncier, mais il se félicite que *« le fait d'être chez moi me fait dépenser moins par rapport au moment où je louais »*.

Il en va différemment lorsque le citadin qui déménage demeure locataire. Dans les ménages pauvres, disposer d'un loyer moins élevé est la première raison du choix du quartier, suivie de l'amélioration du logement (Tableau 8). Se rapprocher de l'entourage familial et amical est la troisième raison avancée dans les ménages pauvres (elle est citée deux fois plus que s'en éloigner, contrairement aux ménages non pauvres qui, eux, privilégient au contraire l'éloignement, peut-être pour dissuader les sollicitations, notamment monétaires, de l'entourage), légèrement plus fréquente que se rapprocher du travail. Comme chez les propriétaires, la meilleure desserte en transport est très peu citée, moins d'un ménage pauvre sur vingt, moins d'un non-pauvre sur dix. En regard des non-pauvres, les pauvres paraissent ainsi moins soucieux d'améliorer leurs conditions de déplacement à l'occasion d'un déménagement et recherchent plutôt une réduction des frais directs d'hébergement pour alléger le poids de ce poste dans leur budget. La contrepartie en est d'ailleurs parfois un accroissement des frais de transports, comme pour cette couturière de 30 ans, mère célibataire,

qui a quitté le quartier Brazzaville pour Ndogpassi afin de diminuer le prix du loyer et qui constate : « *Je dépense plus en transport ici du fait qu'à Brazzaville on pouvait se débrouiller à pied et arriver au marché central, ce qui n'est pas le cas ici vu l'éloignement* ».

Tableau 8 : Principales raisons avancées par les ménages locataires pour le choix du quartier actuel d'habitation, selon le niveau de ressources du ménage

	Loyer moins cher	Améliorer le logement	Rapprocher de la famille	Rapprocher du travail	Quartier tranquille, sûr	Pas le choix	Meilleure desserte
Pauvre	41	31	19	16	11	13	4
Non pauvre	36	36	7	22	15	11	9

En conclusion,

Que l'on devienne propriétaire ou que l'on reste locataire, le choix du lieu de résidence paraît réalisé sous fortes contraintes. Celles-ci sont d'abord d'ordre monétaire, mais d'autres facteurs peuvent également jouer qui amènent d'ailleurs 10 % des ménages pauvres (et 12 % des non-pauvres) à considérer ne pas avoir eu le choix du quartier de résidence. L'accès à la propriété ou la diminution du loyer priment largement sur les autres facteurs de choix du lieu de résidence, et notamment ceux qui renvoient aux conditions de déplacements (proximité du travail, plus encore des écoles, qualité de la desserte).

3.2. TRAVAILLER : LE PARCOURS DU COMBATTANT

En période de crise, l'accès au travail est plus difficile, il est pourtant essentiel. Même si les sources de revenus autres que professionnelles (revenus de la propriété et dons notamment) sont loin d'être négligeables, dans l'enquête, les revenus issus directement d'une activité professionnelle représentent 78 % des revenus des ménages pauvres (87 % chez les ménages non pauvres). Or, dans les ménages pauvres, chaque actif « fait vivre » 2,3 inactifs (chômeurs, scolaires, ménagères autres inactifs...) alors que ce chiffre n'est que de 1,3 dans les ménages non pauvres, en dépit d'un nombre d'actifs par ménage similaire (1,7 contre 1,6). Plus largement, l'accès à l'emploi apparaît plus difficile dans les ménages pauvres que dans les ménages non pauvres pour les classes d'âge susceptibles de travailler : ainsi, sur les 15-65 ans, le ratio inactifs/actifs est de 0,9 dans les ménages pauvres contre 0,6 chez les non-pauvres (0,5 et 0,3 sur les seuls 25-55 ans). Les ménages pauvres sont donc d'une taille plus élevée², mais on y trouve aussi proportionnellement moins d'actifs dans les tranches d'âge les plus susceptibles de travailler.

Tant chez les actifs pauvres que non pauvres, seuls les salariés travaillent majoritairement en ville (Tableau 9). L'usage des transports en commun pour

² Cela est en grande mesure lié à la méthode de classement retenue. On sait que le choix d'un classement des ménages en fonction d'un revenu per capita (méthode retenue ici) conduit à surreprésenter les grands ménages parmi les ménages pauvres et les petits ménages parmi les ménages aisés.

aller au travail est alors moins fréquent dans l’informel que chez les salariés, à la fois du fait d’une proximité plus grande des lieux d’habitat et d’emploi, et du caractère souvent plus faible des revenus³ (Tableau 10). Il se traduit par des durées importantes de trajet en transport collectif (33 minutes en moyenne pour un aller simple) et un quart des actifs met au moins trois quarts d’heure pour se rendre au travail (Tableau 11). Ceci s’explique par une conjonction de facteurs : distances élevées, embouteillages aux heures de pointe, temps d’attente du véhicule, temps de rabattement à pied au début ou à la fin du trajet, à l’aller comme au retour... Les difficultés paraissent sensiblement renforcées chez les actifs pauvres : lorsqu’ils travaillent « en ville » (hors du quartier du domicile et des quartiers limitrophes), ils sont nettement plus nombreux à devoir s’y rendre à pied (31 % contre 13 % chez les non-pauvres) et y consacrent alors beaucoup plus de temps (respectivement 34 minutes contre 23, pour aller du domicile au travail).

Tableau 9 : Lieu de travail des actifs pauvres et non pauvres, selon le type d’emploi

	Actif pauvre				Actif non pauvre			
	Ambulant	Domicile	Proche	En ville	Ambulant	Domicile	Proche	En ville
Salarié, moderne	0	0	20	80	0	0	15	85
Salarié, informel	0	1	36	63	0	0	28	72
Indépendant	6	25	39	30	2	18	29	51
Autres non-salar.	17	7	25	51	17	6	31	46
Non rémunérés	3	7	53	37	-	-	-	-

« Proche » désigne le quartier du domicile ou les quartiers limitrophes, « En ville », le reste de la ville.

Tableau 10 : Mode utilisé pour aller au travail par les actifs pauvres et non pauvres, selon le type d’emploi

	Actif pauvre			Actif non pauvre		
	Marche	TC	Autre	Marche	TC	Autre
Salarié, moderne	34	57	9	10	78	12
Salarié, informel	45	55	0	32	58	10
Indépendant	66	34	0	43	55	2
Autres non-salar.	53	45	2	48	48	4
Non rémunérés	67	33	0	-	-	-

³ Le mode (ou la combinaison de modes) utilisé habituellement à l’aller est aussi déclaré être utilisé habituellement au retour par 95 % des actifs.

Tableau 11 : Temps passé pour aller au travail selon le mode, pour les actifs pauvres et non pauvres (moyenne en minutes et pourcentage des actifs utilisant le mode et mettant plus de 30 minutes)

	Actif pauvre				Actif non pauvre			
	A pied		Transport collectif		A pied		Transport collectif	
	Moyenne	>=30	Moyenne	>=30	Moyenne	>=30	Moyenne	>=30
Salarié, moderne	24	40 %	31	52 %	13	0 %	34	58 %
Salarié, informel	22	35 %	28	56 %	21	27 %	30	50 %
Indépendant	14	16 %	32	40 %	14	14 %	32	47 %
Autres non-salar.	29	39 %	41	61 %	17	23 %	45	54 %
Non rémunérés	24	44 %	27	50 %	-	-	-	-

Or, pouvoir se rendre « en ville » permet généralement d'accéder à des activités plus rémunératrices. Ainsi, le revenu d'un commerçant indépendant s'accroît en moyenne des trois quarts lorsqu'il travaille « en ville » plutôt que dans le quartier du domicile (et même de 87 % s'il est pauvre). L'accès à la ville a bien un coût, mais il n'ampute que partiellement le surcroît de rémunération. Toujours dans le même exemple du commerçant indépendant pauvre, le revenu « net » moyen, au sens du revenu défalqué des coûts de transport, reste encore supérieur de 78 % s'il travaille « en ville ». Certes, il ne s'agit là que d'une moyenne et certains actifs, notamment lorsqu'ils n'ont pas à assumer de charges au sein du ménage, peuvent être amenés à dépenser une part extrêmement importante de leur revenu pour les seuls déplacements entre le domicile et le travail : ainsi cette caissière habitant PK12 et travaillant à Akwa emprunte deux taxis par jour, doit souvent négocier le tarif pour être sûre d'arriver à l'heure et affirme dépenser environ 1 000 Fcfa par jour, alors que son salaire mensuel est de 25 000. Mais tous les citoyens ne peuvent s'affranchir des difficultés de transport et doivent alors rester au quartier, telle cette couturière de 30 ans, habitant Ndogpassi 2, qui regrette : « *Si le problème de transport ne se posait pas, je serais partie également au marché central comme le font les autres et vendre moi-même mes pagnes aux clients* ».

En conclusion,

Recours exclusif à la marche à pied ou usage peu aisé du mode collectif, la pénibilité semble être le dénominateur commun de nombre de trajets domicile-travail des actifs doualais, pénibilité qui ressort bien des entretiens qualitatifs auprès d'actifs. L'accès aux véhicules collectifs relève souvent du parcours du combattant si l'on en croit le jeune superviseur d'un cybercafé qui déclare : « *Le matin quand je me lève, il faut déjà être un grand guerrier, euh, parce que les moyens de transport ne courent pas les rues* » et peut dissuader certains d'aller travailler « en ville », en dépit de l'espoir d'une rémunération plus importante.

3.3. ETUDIER : LE RECOURS AU SECTEUR PRIVÉ FAUTE DE MIEUX

Dans les stratégies de sortie de pauvreté, l'accès à l'éducation tient une place centrale car il permet à terme, de développer les compétences et les capacités

individuelles. A Douala, l'accès des enfants à l'école primaire apparaît globalement assuré, ce qui correspond aux résultats d'enquêtes récentes (CAVIE, par exemple) : chez les plus jeunes (6 à 9 ans), le taux de scolarisation déclaré dans les ménages pauvres n'est que légèrement plus faible que celui des ménages plus aisés, et l'écart disparaît même pour les 10-13 ans, avant de se creuser un peu chez les 14-21 ans. La « pleine scolarisation » est un peu plus tardive dans les ménages pauvres et disparaît un peu plus tôt, mais globalement en matière d'accès à l'éducation, le revenu du ménage n'apparaît pas aussi discriminant qu'on aurait pu le penser de prime abord. De plus, la fréquentation scolaire est suivie : en jour de semaine (lundi à vendredi), du primaire au lycée, seuls 5 % des élèves ne sont pas allés à l'école. Il est vrai que l'enquête a été réalisée peu de temps après la rentrée scolaire et que ces taux sont susceptibles de diminuer au fil de l'année. Mais surtout, ces chiffres ne doivent pas masquer les difficultés d'accès au système scolaire, ses difficultés de fonctionnement et les coûts entraînés par la scolarisation, comme le montrent les exemples de l'enseignement primaire comme du secondaire.

En primaire : le public trop loin, le privé trop cher ?

Les difficultés d'accès à l'école pour les enfants de ménages pauvres reposent d'abord sur l'insuffisance de l'offre d'écoles publiques : « Ici, il n'y a pas d'écoles publiques, mais des écoles privées » (Femme de 27 ans, habitant PK12). Par contre, les écoles privées sont légion : « Dans le quartier, on trouve quelques écoles privées, pas d'école publique » (Homme de 35 ans, habitant Nylon Tergal) ; « Il y a beaucoup d'écoles privées dans le quartier. C'est l'école publique qui est un peu loin » (Vendeuse de poisson de 45 ans, habitant Bépanda Yoyong). A la différence des écoles privées, la plupart des établissements publics fréquentés se situent alors en dehors du quartier de résidence.

Les écoliers de familles pauvres, plus encore que ceux des ménages non pauvres, se rendent à l'école à pied, parfois sur de longues distances (Tableau 12) : 22 % des écoliers pauvres allant dans le public et 13 % allant dans une école privée marchent pendant 30 minutes ou plus, ce qui leur impose une durée totale de marche à pied d'au moins une heure dans la journée alors que les conditions de marche sont souvent difficiles. Mais avant même que ne se pose le problème des longs déplacements à pied, les difficultés d'accès se manifestent d'abord en termes de possibilité ou non d'inscrire son enfant à l'école.

Tableau 12 : Temps passé pour aller à l'école primaire (minutes) et part de la marche (%), pour les scolaires des ménages pauvres et non pauvres

	Ménage pauvre		Ménage non pauvre	
	École publique	École privée	École publique	École privée
Temps (mn)	20	15	14	15
% à pied	99	93	91	84
% à pied, + de 30 mn	22	13	13	7

Les problèmes de fonctionnement du système scolaire (notamment des écoles publiques) renvoient à l'insuffisance des moyens dont disposent les établissements par rapport aux besoins. Pour assurer l'inscription d'un maximum d'élèves, deux « tours » ont été instaurés et les élèves ne vont à l'école que le matin ou l'après-midi. Le nombre insuffisant d'écoles primaires publiques explique sans doute que les deux tiers des enfants du primaire soient scolarisés dans des établissements privés (70 % chez les ménages non pauvres et tout de même 62 % chez les pauvres). Même si les coûts d'inscription dans le privé peuvent dans certains cas rester modérés, le recours assez général à un système payant, y compris lorsque les capacités financières du ménage sont faibles, montre bien le manque d'alternatives existant du côté des établissements publics. Parmi les raisons de non-usage des écoles publiques, la mauvaise qualité de service (pas de place, classes surchargées, manque de personnel, de fournitures...) est le problème le plus fréquemment cité (à 48 % chez les pauvres). Mais les problèmes d'accessibilité (trop éloigné du domicile et/ou coût du transport trop important) sont également fréquemment évoqués, puisque un ménage pauvre sur trois en fait état.

Si les écoles primaires privées assurent l'enseignement de base de la majorité des enfants de ménages pauvres, les dépenses induites par la scolarisation ne sont pas indolores pour autant. Dans les obstacles à une bonne scolarisation en école privée, le problème du coût est évoqué par 44 % des ménages pauvres utilisant ce service (contre 32 % chez les non-pauvres). Quant aux ménages pauvres n'utilisant pas les écoles privées, ils sont encore plus nombreux à mettre en avant le coût (deux ménages sur trois), l'obstacle financier s'avérant bien plus pénalisant que les problèmes d'accessibilité (7 %) et la mauvaise qualité de service (7 %).

Dans le secondaire : des obstacles à la scolarisation des enfants pauvres

Dans le secondaire où les établissements privés assurent encore la moitié des scolarisations (et même un peu plus chez les ménages pauvres), les élèves vont également le plus souvent à pied au collège ou au lycée, mais dans une moindre proportion qu'en primaire (Tableau 13). La marche est plus fréquente pour les enfants appartenant à des ménages pauvres, pour le public (71 % dans les ménages pauvres contre 65 % dans les non-pauvres) mais surtout pour le privé (84 % contre 56 %). Les collégiens et lycéens issus de ménages pauvres connaissent donc une accessibilité dégradée d'un double point de vue. D'une part, ils utilisent un peu moins les transports collectifs et nettement moins un véhicule du ménage pour se rendre à leur établissement ; d'autre part, leurs déplacements à pied sont un peu plus longs (28 minutes contre 23 minutes chez les membres de ménages non pauvres) et ils sont proportionnellement plus nombreux à marcher plus de 30 minutes pour se rendre dans leur établissement.

Tableau 13 : Temps passé pour aller à l'école secondaire (minutes) et part de la marche (%), pour les scolaires des ménages pauvres et non pauvres

	Ménage pauvre		Ménage non pauvre	
	École publique	École privée	École publique	École privée
Temps (mn)	29	27	25	22
% à pied	71	84	65	56
% à pied, + de 30 mn	37	33	25	20

La part de la marche se réduit en passant du collège au lycée. Ce transfert s'effectue essentiellement au profit des transports collectifs (taxis bien plus que bendskins, mais moins nettement dans les ménages pauvres qui recourent donc proportionnellement plus fréquemment aux motos-taxis), les modes individuels n'apparaissant que marginalement, même dans les ménages non pauvres. Mais l'usage des modes mécanisés a un coût et les jeunes sont encore moins nombreux à échapper à la marche sur le déplacement de retour (Tableau 14). Ces transferts sont amplifiés chez les ménages non pauvres, néanmoins, comme à l'aller, leurs enfants se déplacent dans des conditions un peu meilleures lorsqu'ils rentrent au domicile. En tout état de cause, cette volonté parentale de réduire les coûts annexes de l'éducation impose aux enfants concernés un temps de déplacement sensiblement plus long lorsque le retour se fait à pied : il est alors près de deux fois et demi plus long que l'aller.

Tableau 14 : Part de la marche dans les déplacements entre le domicile et l'établissement scolaire (%), selon le sens du déplacement et le niveau scolaire

	Aller	Retour
Collège	79	83
Lycée	64	72

De nouveau, dans le public, la mauvaise qualité de service est la plus fréquemment mentionnée comme obstacle à l'usage du service (un ménage sur deux), devant les problèmes d'accessibilité cités par plus d'un tiers des ménages. Pour les établissements secondaires privés, revient surtout la question du coût, loin devant les problèmes d'accessibilité et de qualité de service. Enfin, et c'est un résultat qui vaut pour l'école primaire comme pour les établissements secondaires, les ménages pauvres sont moins critiques vis-à-vis de la qualité de service. Ce problème passe au second plan du fait de leurs difficultés à scolariser les enfants : les ménages pauvres sont plus sensibles que les non-pauvres au coût d'inscription, d'une part, et aux problèmes d'accessibilité, d'autre part.

Les difficultés de scolarisation des enfants de ménages pauvres se retrouvent aussi chez ceux qui ont pu atteindre le supérieur. Se rendre à l'Université est difficile et les problèmes de transport pèsent sur la fréquentation. Ainsi cet étudiant en licence qui habite à Mbangué avec sa mère et un neveu explique : « *Je me trouve à manquer plusieurs leçons entières parce que je ne peux pas. Les moyens de transport ne me permettent pas d'arriver à la fac. Par incidence, les résultats se trouvent modifiés et c'est ainsi* ».

En conclusion,

Si la pauvreté du ménage ne semble pas avoir un impact trop grand en termes de taux de scolarisation, les conditions d'accès physique aux établissements scolaires apparaissent dégradées pour les ménages pauvres : plus grand éloignement, plus grand recours à la marche à pied. Les problèmes d'accessibilité (éloignement des établissements et coût pour s'y rendre) apparaissent globalement comme le second obstacle majeur à une bonne scolarisation (derrière la qualité de service pour les établissements publics, derrière le coût d'inscription pour le privé). La difficulté d'accéder à l'école est plus fortement ressentie par les foyers pauvres que par les non pauvres, conséquence de situations concrètes moins favorables. Ces handicaps dans l'accès à l'école peuvent peser sur la réussite scolaire des enfants issus de ménages pauvres.

3.4. SE SOIGNER : LE SECTEUR MODERNE, UN LUXE INACCESSIBLE ?

Les établissements sanitaires de proximité, dispensaires ou centre de santé, sont plus délaissés par les Doualais que les hôpitaux et cliniques. Le quart des ménages déclare ne pas fréquenter ces derniers, alors que 30 % des ménages pauvres (37 % des non-pauvres) n'utilisent pas les services de santé de base.

Dispensaires et centres de santé : une offre peu satisfaisante

Cette offre de proximité n'est d'abord pas toujours très proche du domicile : « *Je me rends au dispensaire de New Bell qui est très..., qui est vraiment éloigné* » (Homme de 36 ans, habitant Nylon Barcelone). En moyenne, il faut de 15 à 20 minutes pour s'y rendre (Tableau 15). Qui plus est, dans trois cas sur cinq, le centre de santé public le plus proche se situe en dehors du quartier et se trouve donc plus éloigné que la structure privée équivalente. Les ménages utilisant un centre public mettent ainsi en moyenne plus de temps pour s'y rendre que ceux qui ont recours aux institutions privées. Cet éloignement plus important du public contribue à sa relative désaffection : tant chez les pauvres que chez les non-pauvres, les trois quarts des ménages fréquentent le privé contre moins d'un sur deux le public.

Tableau 15 : Temps passé pour aller à pied au centre de santé (minutes) et part de la marche et des transports collectifs (%), selon le niveau de ressources du ménage

	Ménage pauvre		Ménage non pauvre	
	Centre public	Centre privé	Centre public	Centre privé
Temps (mn)	18	15	19	15
% à pied	54	80	39	71
% à pied, + de 30 mn	11	7	10	2
% en TC, + de 30 mn	9	9	14	11

Pourtant, au delà de la seule distance, l'offre de santé de proximité amène beaucoup d'insatisfactions : 88 % des ménages pauvres évoquent au moins un problème dans l'utilisation des établissements publics, 81 % déclarent des insatisfactions vis-à-vis du secteur privé. Pour ce qui est des établissements publics, c'est d'abord la qualité de service qui fait problème (68 % des ménages pauvres), loin devant l'accessibilité (25 %) et le coût (9 %). La hiérarchie est différente pour le privé : si la qualité de service est encore pointée par 51 % des ménages pauvres, elle est suivie par le coût à 36 % puis l'accessibilité à 8 %. Toujours pour les pauvres, le coût du privé est plus souvent relevé par les utilisateurs du public (55 %) et par ceux qui n'utilisent pas de centre de santé (44 %), tandis que le coût des établissements publics est plus fréquemment mis en avant par les utilisateurs des deux services (19 %). En particulier, parmi les non-utilisateurs pauvres, 65 % mettent en avant la qualité de service du public et la qualité de service ou le coût (ou les deux) du privé.

Mais le coût du service reste la préoccupation clé : « *Le centre de santé le moins cher, c'est à Mabanda. Mon ami, s'il fallait aller à Bonassama, c'est pour aller mourir là-bas pour de bon. Déjà, quand tu viens, si tu n'as rien dans la poche, on va te regarder comme une statuette* » (Homme de 43 ans, habitant Mabanda Quartier administratif) ; « *Nous savons tous comment ça se passe : vous allez dans un centre médical, si vous n'avez pas l'argent, vous ne pouvez pas !* » (Célibataire de 27 ans, habitant Bonadiwoto).

Hôpitaux et cliniques : le public, faute de mieux

Contrairement à ce que l'on observait pour les services sanitaires de base, les ménages se tournent préférentiellement vers le secteur public lorsqu'il s'agit d'hôpitaux ou de cliniques. En effet, 56 % des ménages ne fréquentent que les hôpitaux publics, 6 % ne fréquentent que les cliniques privés et 12 % utilisent parallèlement les deux types (public et privé). Toutefois, si le taux de fréquentation du public est équivalent entre pauvres et non pauvres, il n'en est pas de même du privé, utilisé par un quart des ménages non pauvres et par seulement 13 % des pauvres.

La marche est ici peu utilisée pour atteindre le service, un peu plus toutefois chez les pauvres que chez les non-pauvres (Tableau 16). Pourtant, les ménages les plus démunis sont en général plus éloignés de ces équipements. Si peu d'entre eux marchent plus de 30 minutes pour y accéder, c'est que la distance depuis le domicile est extrêmement élevée : un tiers de ceux qui se rendent à l'hôpital public, la moitié de ceux qui fréquentent une clinique privée doivent préalablement passer au moins une demi-heure dans les transports collectifs, ces taux n'étant que d'un sur quatre pour les ménages non pauvres.

Tableau 16 : Temps passé pour aller à pied à l'hôpital/clinique (minutes) et part de la marche et des transports collectifs (%), selon le niveau de ressources du ménage

	Ménage pauvre		Ménage non pauvre	
	Centre public	Centre privé	Centre public	Centre privé
Temps (mn)	27	35	22	22
% à pied	27	26	15	22
% à pied, + de 30 mn	6	17	3	0
% en TC, + de 30 mn	34	48	26	25

En dépit de cet éloignement manifeste, les ménages ne mettent pas les questions d'accessibilité au premier plan de leurs préoccupations. Pour les deux hôpitaux publics, Laquintinie et l'Hôpital Général, la mauvaise qualité de service est stigmatisée tant par les utilisateurs que par les non-utilisateurs. Le coût élevé apparaît en deuxième position, plus fréquemment chez les pauvres que chez les non-pauvres : « *A Laquintinie ou à l'Hôpital Général, c'est quand c'est un cas grave, tout simplement parce qu'on suppose que c'est cher* » (Homme de 52 ans, habitant Ndogbong Vallée). Enfin seulement, sont évoqués les problèmes d'accessibilité. Toutefois, plus ils sont logés loin du centre et plus les ménages pauvres critiquent les difficultés d'accessibilité du public : en seconde périphérie, 57 % le citent contre 12 % en centre-ville. Ainsi ce chômeur de 48 ans, habitant en deuxième périphérie à Makepe Petit Pays, va là où il peut aller, car « *C'est le coût de transport qui détermine ce choix* ». Les établissements privés ont, aux yeux des pauvres, une meilleure qualité de service, mais leur coût élevé les rend encore plus inabordables : 9 ménages pauvres sur 10 ne fréquentant pas le privé se plaignent de son coût.

En conclusion,

Le coût d'usage du service est le principal obstacle dans l'accès aux structures modernes de soins chez les pauvres, et ce même lorsqu'ils s'adressent au secteur public, comme le montrent tant les entretiens que l'enquête auprès des ménages. Les difficultés pour atteindre les lieux de soin tout comme d'ailleurs les défaillances en termes de qualité de service dissuadent encore plus les citoyens de fréquenter ces services mais la première préoccupation est celle du coût du service lui-même. Il en résulte des taux élevés d'automédication et le recours aux « tradipraticiens » : « *Quand on est malade, on se soigne au bord de la route ou dans des pharmacies ambulantes. On fait donc l'automédication par manque de moyens financiers* » (Gérant de bar de 35 ans, habitant Nylon Tergal).

3.5. MANGER ET BOIRE : LES CHARGES DU QUOTIDIEN

L'accès au marché et à l'eau potable viennent compléter ce panorama des conditions d'usage des services de base et des difficultés rencontrées au quotidien.

Le marché, des produits trop chers

Les achats alimentaires sont généralement effectués au marché, marché de quartier quand il existe ou d'un quartier limitrophe sinon, plus rarement marché central qui permet aussi de se procurer des vêtements ou des produits de consommation moins courante. Les supermarchés sont par contre très peu fréquentés et ne paraissent guère faire partie de l'univers de choix des citadins pauvres : « *Les supermarchés, je vais là-bas chercher qui ? Je ne suis pas à ce stade !* » (Homme de 37 ans, habitant à Grand Hangar et « se débrouillant » dans la menuiserie).

Le marché n'est pas toujours un équipement de quartier : 56 % des ménages vont au marché hors de leur zone d'habitation. Ainsi, pour ce ménage avec 7 enfants résidant à Ndogbong Vallée, « *le marché le plus proche est à la Cité des palmiers ou alors celui de la cité SIC. Le marché de la Cité des palmiers est à 3 km et celui de la cité SIC est à 3 à 4 km* ». Pourtant, la marche à pied est le mode de transport le plus fréquent pour aller au marché, tant chez les ménages pauvres que chez les non-pauvres (Tableau 17). Le bendskin est plus utilisé que le taxi, ce dernier étant très peu fréquent chez les pauvres (respectivement 12 et 3 % contre 19 % et 8 % chez les non-pauvres). L'usage de la marche à pied décroît avec la distance, mais les deux tiers des pauvres continuent encore à recourir à la marche lorsque le marché est éloigné, contre 47 % des non-pauvres. Conséquence de cet accès plus réduit aux modes mécanisés, les ménages pauvres mettent en moyenne un peu plus de temps que les non-pauvres pour atteindre le marché et plus d'un ménage pauvre sur cinq s'y rend à pied en plus de 30 minutes, contre un non-pauvre sur dix.

La critique la plus fréquente faite au marché fréquenté concerne la cherté des produits vendus (33 % des pauvres, 24 % des non-pauvres), l'accessibilité n'étant citée que par 13 % des ménages et la qualité de service par 11 %, chez les ménages pauvres aussi bien que non pauvres. Le marché de quartier est souvent considéré comme plus cher qu'un marché mieux achalandé et situé plutôt en centre-ville, mais le temps à passer pour s'y rendre et, surtout, le coût que cela représente font hésiter nombre de citadins. Ainsi, le chef du ménage résidant à Ndogbong Vallée, cité plus haut, continue-t-il : « *Si, c'est cher ! Mais quand je fais un peu la balance, je dis, il vaut mieux acheter quelque chose qui coûte 200 F ici que prendre le taxi pour pouvoir aller l'acheter à Akwa à 50 F, puisque finalement avec les frais de transport, on verra que ça nous reviendra très cher* ». De fait, sa femme se rend presque quotidiennement à pied au marché de la Cité des palmiers.

Tableau 17 : Temps passé pour aller au marché (minutes) et part de la marche (%), selon le niveau de ressources du ménage

	Ménage pauvre	Ménage non pauvre
Temps tous modes (mn)	18	15
% à pied	84	69
% à pied, + de 30 mn	22	10

Une part non négligeable des ménages fréquente le marché central : 26 % des pauvres, 18 % des non-pauvres. Ces utilisateurs sont d'ailleurs très critiques, plus même que ceux qui fréquentent de petits marchés. Le marché central apparaît comme onéreux pour 41 % de ces utilisateurs pauvres (et 31 % de non-pauvres), les problèmes de qualité de service (la saleté et la boue d'une part⁴, les bousculades et les vols d'autre part) sont relevés par 29 % des pauvres (et 25 % des non-pauvres). Enfin les difficultés d'accès au marché central ne sont évoquées que par 12 % des ménages pauvres (mais par 21 % des non-pauvres). Le marché central apparaît plus toutefois dans la majorité des cas comme un service de complément, offrant des produits que l'on ne trouve pas ailleurs. Ainsi, cet homme de 25 ans (habitant à Mbangué) indique, en parlant de son épouse, « Parfois, en fin du mois, elle essaie d'aller dans les grands espaces, le marché central de la ville. Voilà, c'est exclusivement une fois par mois. En semaine, puisqu'on n'a pas de congélateur pour conserver, on le fait quotidiennement que ce soit la tomate, le poisson... Par jour, tous les jours on fait le marché mais dans le quartier ».

Se procurer l'eau potable, une corvée pesante

L'accès direct et privé à l'eau est rare à Douala, et cela est encore plus vrai parmi les pauvres. Seuls 9 % des ménages pauvres disposent d'une adduction d'eau dans le logement, contre 25 % chez les ménages non pauvres. Pour les ménages ne disposant pas de robinet intérieur, les distances à parcourir pour chercher de l'eau peuvent alors s'avérer très importantes : 18 % des ménages pauvres déclarent des distances supérieures à 500 m, et 30 % une distance comprise entre 100 et 500 m. De plus, certains ménages disposant pourtant d'une adduction d'eau intérieure la réservent à la boisson pour en diminuer le coût dans leur budget. Ils sont alors amenés à diversifier leurs modes d'approvisionnement : « Je m'en vais chez les voisins, je puise l'eau du puits pour laver les habits, l'eau de la Snec, je prépare avec et on boit aussi » (Ménage de 5 personnes, habitant Bépanda Omnisport).

Le temps pour aller au point de ravitaillement est plus important dans les zones enclavées, tant chez les ménages pauvres (11 minutes contre 8 dans les zones accessibles) que chez les non pauvres (9 minutes contre 6). Dans les zones enclavées où les populations sont plus souvent dépendantes de forages et de puits éloignés, 38 % des ménages pauvres non connectés au réseau mettent alors au moins un quart d'heure pour atteindre le lieu d'approvisionnement en eau potable, contre respectivement 28 % dans les zones plus accessibles. Dans cette logique de cumul des difficultés financières et spatiales que révèle bien l'accès à l'eau potable, ce sont les ménages pauvres qui ne disposent pas de robinet intérieur et qui habitent sur la rive droite ou en 2^{ème} couronne en rive gauche qui sont les plus pénalisés (respectivement 15 minutes et 13 minutes contre 5 minutes au centre et 6 minutes en première couronne périphérique) : « C'est l'eau de source, loin là-bas, au fin fond, donc on traverse, ça fait au moins 2 km » (Ménage de 10 personnes, habitant Makepe petit Pays).

⁴ Il s'agit d'ailleurs là d'un problème qui a aussi été évoqué lors d'entretiens avec des commerçantes qui travaillent au Marché central.

Cette corvée, qui se répète fréquemment, souvent quotidiennement, voire plusieurs fois par jour, incombe généralement aux mêmes personnes dans les ménages, le plus souvent les inactifs, soit aux femmes plus qu'aux hommes, aux enfants plus qu'aux adultes : « *Nous allons toujours à la borne fontaine. Donc, il faut déjà sortir très tôt le matin, parce que le rang, il est vraiment long, hein. (...) Beuh, c'est moi ou les petits frères, les petits frères la plupart des cas, hein. Quand ils rentrent des classes ou très tôt le matin avant de partir, mais pour éviter le retard le matin, nous faisons toujours ça la veille* » (Célibataire de 27 ans, chargé de deux de ses jeunes frères, habitant Bonadiwoto) ; « *Chaque jour, hein... Les enfants vont chercher l'eau au puits* » (Homme de 43 ans, habitant à Ndogpassi 2). La corvée d'eau grève lourdement les budgets-temps, d'autant que les durées moyennes présentées ici correspondent au parcours aller, du domicile au point d'eau. Elles ne donnent donc qu'une image tronquée du poids qu'elle représente potentiellement dans la journée, puisqu'il conviendrait d'y rajouter le temps de l'activité elle-même (attente au point d'eau et puisage ou achat⁵) ainsi que le temps de retour au domicile. Or, l'enregistrement des déplacements de la veille montre que le parcours retour est, en moyenne, de 12 % plus long. Les ménages tentent toutefois de réduire cette pression sur leurs budgets-temps : lorsque le temps aller dépasse le quart d'heure, ils sont près de trois fois moins nombreux à se rendre quotidiennement chercher de l'eau que lorsque ce temps est inférieur à cinq minutes. Un cas limite peut être trouvé dans ce ménage de 4 personnes qui habite Bonanjo et dont l'épouse (36 ans, mari chômeur) va « *puiser l'eau aux Brasseries, à 1,5-2 km* » : « *une fois par semaine, parce que j'ai un fût de 60 litres et des bidons qui ont différents niveaux de contenance. Je puise de l'eau potable (soit un total de 100 à 120 litres) pour 4 personnes que je fais transporter par un pousse-pousse* ». La corvée d'eau est ainsi minimisée, le gain de temps est notable, mais au prix d'un effort monétaire supplémentaire qui fait plus que doubler le coût de l'eau potable : « *1 200 F pour l'eau potable par semaine. 500 F de frais de puisage et jusqu'à la maison un coût de transport de 500 ou 700 F* ».

En conclusion,

L'accès à la nourriture et à l'eau potable sont des nécessités vitales. Les ménages pauvres essaient de réduire la fréquence des déplacements qui les concernent, surtout lorsque le lieu d'achat est éloigné. Mais l'absence de systèmes de conservation et, surtout, le manque de moyens obligent souvent à des emplettes quotidiennes, à des prix souvent moins avantageux que ceux dont peuvent bénéficier les ménages plus aisés. Le rythme quotidien imposé par la nourriture et l'eau pèse sur les emplois du temps quotidiens des femmes et des enfants, plus souvent affectés à ces activités que les hommes adultes, et limite leur capacité à entreprendre des activités lucratives ou perturbe leur apprentissage scolaire : « *On utilise l'eau puisée. C'est le matin, l'enfant va partir à l'école, il puise l'eau d'abord et je lave les choses, je pars au marché, je viens préparer* » (Femme de 35 ans, qui « se débrouille » en vendant des beignets, habite à Bonanjo).

⁵ Les tarifs avancés lors des entretiens sont généralement de 10 Fcfa pour le seau de 10 litres, mais ils peuvent dans certains cas être bien plus élevés : 15, voire 25 Fcfa.

3.6. RESTER EN CONTACT : L'INSERTION FRAGILE

Différentes études mettent en évidence le caractère vital du réseau social dans un contexte de pauvreté, dans une perspective d'amélioration de sa situation (obtention d'un emploi ou de petits boulots), en cas de crise, ou tout simplement, pour « joindre les deux bouts » au quotidien. Certes ces tendances sont contrariées par la permanence de la crise, qui pousse à l'individualisation des pratiques (Marie, 1997). Néanmoins, comme dans d'autres villes africaines (Diaz Olvera et al., 1998), l'analyse de la mobilité (présentée dans le chapitre suivant) met en évidence l'importance des visites à Douala. La sociabilité motive 24 % des déplacements en semaine et même 39 % le samedi (cette part étant vraisemblablement plus élevée encore le dimanche). Même si la sociabilité n'est pas purement utilitaire, les visites servent à entretenir l'insertion sociale.

Les entretiens qualitatifs mettent bien en évidence le fait que les citoyens pauvres (comme d'ailleurs les moins défavorisés) sont conscients de l'importance d'être insérés dans un ensemble, familial ou autre. Témoin cette citation très explicite, d'un actif de 36 ans (Nylon Barcelone) : *« J'ai un seul ami à qui je fais confiance et qui me fait aussi confiance, oui c'est chez lui que je peux emprunter quelque chose, cependant il n'est pas toujours disponible aussi il me dit que de temps en temps il a les problèmes. Oui, oui, j'ai un ami avec qui ... un ami de jeunesse, euh à qui je suis très attaché, à qui je rends visite au moins une fois par semaine dans tous les cas. Justement quand il ne me voit pas, lui aussi il vient me chercher. On entretient de bonnes relations et dans le cas où je tombe par exemple malade, euh, j'ai un problème d'argent, c'est lui qui me vient en aide c'est pour ça que je garde la relation ».*

La fréquence élevée des visites et, plus largement, des motifs de déplacement liés à la sociabilité doit alors être rapprochée de l'importance des dons dans « l'économie » des ménages pauvres. Ainsi, à Douala, plus d'un ménage pauvre sur deux comprend au moins un individu recevant des dons d'une personne extérieure au ménage (52 %). Globalement les dons représentent 10,5 % du revenu total des ménages pauvres (6,7 % de celui des non-pauvres). Nombre de foyers pauvres comptent de façon importante sur cette source de revenu, qui représente plus de 20 % de l'ensemble des revenus pour plus d'un ménage pauvre sur cinq (Tableau 18).

Tableau 18 : Répartition des ménages selon la part du revenu provenant des dons, pour les ménages pauvres et non pauvres

	Pauvres	Non-pauvres
0 - 5 %	60	67
5 - 10 %	9	12
10 - 20 %	10	11
20 - 30 %	8	3
30 - 50 %	7	5
>=50%	6	2
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Dans quelle mesure la pauvreté est-elle liée à une moindre insertion sociale ? Peut-on mettre en évidence, au sein des populations pauvres, des formes de sociabilité particulières ? Parmi les difficultés rencontrées dans l'entretien d'un réseau social, quelle part les problèmes de transport prennent-ils ? Nous ne prétendons pas traiter entièrement ces questions, notre dispositif d'enquête n'étant pas centré sur l'insertion sociale des Doualais. Toutefois, dans l'enquête-ménages, certains éléments ont pu être abordés comme la participation associative, le nombre de personnes pouvant apporter une aide aux individus de plus de 10 ans enquêtés, la ou les formes que prend cette aide et certaines caractéristiques des deux « aidants » principaux (nature du lien avec l'enquêté, lieu de résidence, revenu et âge relatifs). Par ailleurs, le recueil de la mobilité de la veille permet de comparer sur une base statistique la fréquence des différentes formes de sociabilité pratiquées à l'extérieur. Ces éléments sont certes partiels : on ne sait rien sur les personnes éventuelles que les enquêtés, quant à eux, aident ; de même, on n'a pas d'informations sur les visites que les personnes enquêtées reçoivent à leur domicile (mais l'on sait que le « sens » des visites n'est pas aléatoire : les « cadets sociaux » visitent les aînés, rarement l'inverse). Cependant, sur ces différents aspects (vie associative, visites et échanges interpersonnels...), les entretiens qualitatifs complètent l'information statistique, en l'illustrant et en alimentant les explications apportées aux écarts observés dans les chiffres.

Pratique associative : liée au statut d'actif, plus qu'au revenu

Les citadins pauvres font moins fréquemment partie d'une association que les non-pauvres. L'écart selon le revenu est maximal pour les tontines. Ce résultat doit être mis en perspective avec le taux d'actifs plus faible chez les populations pauvres. En effet, parmi les actifs, les écarts sont fortement réduits (Tableau 19). En particulier, chez les actives non pauvres, l'appartenance à une tontine est la forme associative de loin la plus développée (73 %), ce que l'on observe aussi, à un moindre degré toutefois, chez les actives pauvres (60 %). On la retrouve chez les hommes actifs, mais avec une plus faible ampleur (59 % chez les non-pauvres et 44 % chez les pauvres), plus présente donc que les associations de quartier ou les autres types d'association (respectivement 34 % et 40 %, chez les pauvres).

Tableau 19 : Participation aux activités associatives, chez les pauvres et les non-pauvres (%)

	Pauvres	Dont actifs-ves pauvres	Non- pauvres	Dont actifs-ves non-pauvres
Association de quartier	21	33	32	33
Tontine	28	52	62	64
Autre activité associative	21	31	37	38
<i>Au moins une association</i>	45	70	76	77

Toutefois, la frontière entre ces différents types d'associations est floue, les associations de ressortissants ou d'anciens servant parfois également de tontine, le point commun entre toutes étant d'offrir une assurance en cas de « coup

dur » : « Je fais une réunion avec les gens de mon village. Elle a régulièrement lieu ici dans le quartier et j'assiste chaque fois d'autant plus que c'est le dimanche, jour où je ne travaille pas. Dans notre réunion, on fait également une tontine et chacun cotise en fonction de ses moyens. Chaque semaine, chacun donne au moins 1 000 Fcfa à la tontine et ce qu'il peut à la banque ; moi la semaine où je m'en sors bien, je donne même 5 000 Fcfa à la banque. En fait quand quelqu'un de la réunion a un problème on lui vient en aide à raison de 500 Fcfa chaque membre » (Commerçant non salarié de 36 ans habitant Logbaba Plateau).

Le caractère de prévention vise à se prémunir contre les risques liés à l'activité professionnelle (entraide avec d'autres commerçantes, d'autres artisans...) et aux fluctuations de revenus, mais aussi à pouvoir assumer des événements imprévus ou exceptionnels survenant dans l'entourage (maladies, accidents, comme baptêmes, mariages, deuils... touchant les parents plus ou moins proches, les connaissances professionnelles, les relations amicales), toutes situations qui imposent aux individus en charge de famille de veiller à l'entretien des relations sociales : « J'assiste très régulièrement aux réunions, j'appartiens à deux tontines où je cotise par 2 500 F par tontine et par mois. J'ai déjà eu à assister un membre de ma réunion qui était malade et devait être évacué en Europe et ma participation était de 15 000. En fait je ne fais pas régulièrement ce genre d'acte compte tenu de mes moyens limités » (Instituteur de 47 ans habitant Nylon Brazzaville).

Le caractère de protection minimale offerte par ces pratiques associatives ressort bien dans de nombreux entretiens : « On s'aide, parmi nous on s'aide... des fois, pas tous les jours... on va faire la réunion des cuisiniers, je ne peux pas te donner le montant de la réunion que je fais. Non mais quelqu'un qui est malade, comme ça je vois un frère qui est malade si j'ai 2 000 ou 5 000 je lui donne toujours, même 1 000 je lui aide... Quand il y a eu deuil, on achète des choses, on amène, j'achète quelque chose pour aller saluer la personne avec ça... parce que demain aussi je serai malade ça sera pour moi, ils doivent aussi venir m'aider donc il faut que je lui aide aussi » (Cuisinier de 40 ans résidant à Akwa Bonabekombo). Parfois, on espère aussi pouvoir bénéficier d'une opportunité d'améliorer sa situation, par exemple à travers les associations d'anciens : « [Je vois] certains anciens camarades de classe parce qu'on se réunit une fois par mois pour pouvoir ressouder toujours cette sociabilité qui existe entre nous [...] Comme je vous l'ai dit tout à l'heure c'est à travers cette association je pourrais aussi trouver une opportunité c'est-à-dire un camarade qui est dans une position sociale un peu meilleure que la mienne pourra avoir une opportunité dans son entreprise et me dire bon voilà par rapport à tes compétences, par rapport à... » (Homme de 27 ans vivant de petits boulots qui réside à Bonadiwoto). Cela permet de comprendre pourquoi, au delà des effets d'une plus grande disponibilité monétaire, la participation associative est plus élevée chez les adultes actifs, souvent en charge de famille, que chez d'autres individus.

Des formes de sociabilité et de vie associative assez contrastées

Chez les citadins pauvres, la participation associative apparaît, logiquement, nettement plus faible chez les scolaires, et plus élevée chez les actives et les actifs, pour les raisons déjà évoquées (Tableau 20).

Tableau 20 : Participation aux activités associatives chez les pauvres, selon le statut (%)

	Association de quartier	Tontine	Autre association	Au moins une association
Scolaire	6	3	11	15
Femme active	33	60	32	73
Femme inactive	21	34	21	53
Homme actif	33	44	30	66
Homme inactif	28	10	22	40
<i>Ensemble</i>	21	28	21	45

L'analyse des motifs de sociabilité dans les déplacements réalisés la veille offre un éclairage complémentaire (Tableau 21). Globalement, les hommes pauvres sont plus nombreux à se déplacer pour les motifs de sociabilité que les femmes, à statut égal, et l'on décèle un certain effet du statut d'activité. Les femmes actives sont le groupe qui, en moyenne, consacre le moins de déplacements à la vie sociale, du fait notamment d'une mobilité moins développée pour les rencontres d'ami(e)s. Les inactives sont dans le même cas, ce qui semble confirmer la forte prégnance des rôles sociaux féminins sur les comportements des femmes à Douala. Peut-être sont elles également plus « visitées » que « visiteuses » ?

Tableau 21 : Taux de participation aux activités de sociabilité chez les pauvres à travers la mobilité de la veille (moyenne du lundi au samedi) selon le statut (%)

	Rendre visite à la famille	Rendre visite aux amis	Rendre visite aux voisins	Assister à une cérémonie	Participer à une activité associative	Au moins un déplacement de sociabilité
Scolaire	10	21	7	2	# 0	36
Femme active	9	11	8	3	8	35
Femme inactive	16	15	7	2	6	39
Homme actif	14	27	5	3	4	44
Homme inactif	12	35	10	7	2	52
<i>Ensemble</i>	12	20	7	3	45	39

Chez les femmes actives, le taux non négligeable de déplacements pour motif associatif est à rapprocher de leur implication relativement forte en ce domaine. Les scolaires, les inactifs et les inactives, moins présents dans les associations, se « rattrapent » relativement par d'autres types de rencontres : la sociabilité amicale et de voisinage pour les hommes inactifs, les visites à la famille pour les femmes inactives. Enfin, les scolaires adoptent des comportements plus médians, mais où la sociabilité amicale tient une place centrale.

Une insertion toujours fragile

Ce capital relationnel est susceptible d'être converti à certains moments en aide matérielle. Les pauvres⁶ peuvent, pour les trois quarts d'entre eux, bénéficier en

⁶ Parmi les citadins pauvres, le nombre de « personnes ressource » est très stable selon le sexe et le statut d'activité.

cas de besoin de l'aide de membres de leur entourage familial, amical ou professionnel (Tableau 22). Ils évaluent généralement la situation financière de ces personnes meilleure que la leur. Cette possibilité de recourir à une aide est même a priori légèrement plus répandue chez les pauvres que les personnes plus favorisées. Cela ne signifie pas pour autant que le réseau social des non-pauvres n'est pas plus large en moyenne que celui des pauvres, puisque les citadins plus favorisés peuvent s'estimer être plutôt dans la position du donneur que du demandeur. De plus, le réseau de relations « utiles » des pauvres apparaît plus centré sur la famille et un peu moins varié que celui des non-pauvres. Enfin, quel que soit le niveau de vie de l'individu, la personne ressource habite le plus souvent dans un autre quartier : le rencontrer n'est donc pas immédiat.

Tableau 22 : Nombre de personnes aidantes et caractéristiques des aidants, chez les pauvres et les non-pauvres (%)

	Pauvres	Non-pauvres
Aucune	24	29
Une personne	32	35
Deux personnes	24	19
Trois personnes ou plus	20	17
Dont : proportion de parents *	64	57
Dont : proportion d'amis *	31	34
Dont : proportion d'autres relations (de travail...) *	5	9
Dont : proportion résidant en dehors du quartier de résidence de l'enquêté*	73	73
Dont : proportion ayant un revenu supérieur à l'enquêté*	83	70

* chiffres calculés sur les personnes déclarant qu'au moins une personne peut les aider financièrement, matériellement ou pour trouver du travail

Toutefois, être aidé est une situation toujours fragile, surtout dans un contexte de crise économique qui rend plus difficile la reproduction des systèmes coutumiers de protection sociale en amenuisant les ressources monétaires pouvant y circuler, ce qui tend à refermer la chaîne de solidarité sur les proches et, surtout, sur ceux dont on estime qu'il pourront, un jour ou l'autre, « rembourser » (Le Bris, 1996 ; Marie, 1997). Un ancien étudiant de 27 ans habitant Nyalla et qui n'est encore que répétiteur (17 500 Fcfa/mois) affirme ainsi : « Je reçois des aides financières de la part des membres de famille surtout quand je fais face aux difficultés qui sont au delà de mes moyens (santé...) ». Un homme de 35 ans, gérant de bar, résidant à Nylon Tergal, résume parfaitement cette nouvelle situation : « Je me fais beaucoup aider par la famille d'autant plus que même le bar est familial et en dehors de la famille je ne reçois plus d'autre aides. Car vous savez la société aujourd'hui est devenue beaucoup plus capitaliste, donc c'est du chacun pour soi... ».

Le Tableau 22 peut alors être relu, mais dans une perspective inverse : un citadin pauvre sur quatre déclare ne pouvoir recevoir d'aide de personne, un sur trois ne peut compter que sur une seule personne. C'est que le lien fort entre argent et entegent, pour reprendre les termes de Vuarin (1994), ne fonctionne pas qu'à sens unique. La participation associative individuelle, puisqu'elle nécessite une mise de fond régulière ou occasionnelle, l'entretien de réseaux sociaux fournis et utiles (donc mettant en lien avec des citadins plus aisés), puisqu'il implique de

visiter ses « grands » et donc de dépenser (du temps ou de l'argent), paraissent singulièrement compliqués pour celles et ceux qui ne disposent pas de revenus propres suffisants : « *Je ne suis pas dans une association, ceci par défaut de moyens* » (Une femme de 23 ans, élève au lycée de Bonabéri). Les plus pauvres courent ainsi le risque de se retrouver exclu des réseaux sociaux, faute de pouvoir y tenir une place par manque d'argent. Mais au delà même des plus pauvres, c'est l'incapacité à tenir la place qui lui revient qui va inciter le citoyen pauvre à renoncer à certaines visites : « *Il y a également des personnes dans la famille que j'aimerais voir mais que je ne vois pas à cause de complexe d'infériorité et le manque de moyens* » (Un instituteur de 47 ans habitant Nylon Brazzaville).

L'indispensable mobilité de sociabilité

La faculté de se déplacer pour entretenir le réseau de relations, pour témoigner à ses aînés le respect qui leur est dû, pour tenir sa place lors des réunions familiales comme des rassemblements d'anciens ou d'originaires, est alors vitale. Corrélativement, les difficultés de déplacement, et en particulier, le coût du transport, reviennent très fréquemment lorsque sont invoqués les facteurs qui tendent à limiter cette mobilité de sociabilité. Ainsi, la femme de 23 ans, élève au lycée de Bonabéri, qui a dit qu'elle ne participait à aucune association, continue-t-elle à propos des simples visites : « *Je sors surtout quand on m'invite ou quand il faut rendre visite à un membre de la famille. Je le fais quatre fois par mois surtout parce que je n'ai pas assez de moyens* ». De même, ce gardien de nuit de 25 ans habitant à New Bell fréquente-t-il peu sa famille parce qu'elle habite trop loin : « *Oui j'ai seulement un grand frère qui habite à Logbaba bon, ça manque de moyens je ne peux pas me déplacer pour aller jusqu'à Logbaba* ».

D'autres cherchent à maintenir à tout prix un réseau social minimal. Le recours systématique à la marche est une première solution : « *Les visites je les rends surtout à mon oncle et à mes amis où je vais régulièrement à pied parce que je n'ai pas de moyens pour payer le déplacement* » (Un ancien étudiant de 27 ans habitant Nyalla, actuellement répétiteur). Mais surtout les citoyens pauvres vont chercher à organiser leurs déplacements pour éviter de devoir trop dépenser en transport collectif, tel ce non-salarié de 43 ans habitant Mabanda Quartier administratif et qui travaille à Akwa : « *Mais comme je suis en ville, je profite dans la semaine. Par exemple comme j'ai ma sœur où j'habitais avant au carrefour «Trois Morts», le soir après le boulot des fois je fais un saut là-bas* ». De même, une caissière de 27 ans, habitant à PK 12, profite d'être en ville pour aller voir certains amis sans rien déboursier : « *Je m'y rends à pied ce qui me donne de limiter mes dépenses en transport* ». Mais d'autres lui restent inaccessibles, car ils habitent trop loin, dans des lieux où elle n'a pas à se rendre pour son travail : « *Oui car j'ai des amis à Bonapriso par exemple que je ne peux voir, du fait du coût élevé du transport pour m'y rendre* ».

En conclusion,

Il faut tout d'abord rappeler que le regard porté sur l'insertion des Doualais dans des réseaux sociaux n'est que partiel : les visites reçues

au domicile (et l'on sait que leur importance est très liée au statut social et à l'âge) ne nous sont pas ou mal connues, des enjeux de sociabilité se greffent sur la pratique de certaines activités (les prières chez les hommes, la sortie au marché chez les femmes, le travail pour les actif(ve)s...).

Toutefois, tant les données quantitatives issues de l'enquête-ménages que les déclarations des citadins pauvres recueillies lors des entretiens montrent tout à la fois l'importance des activités de sociabilité dans la vie citadine et le rôle limitant des contraintes financières. L'entretien d'un réseau de sociabilité, s'il peut être vu comme un investissement pour l'avenir, ou plus sûrement comme un filet de protection minimal en cas de coup dur, ne peut se faire sans mise de fonds propre. En particulier, le rôle joué par le transport (son coût, monétaire d'abord, mais aussi en termes de temps), n'est pas négligeable dans la fréquence des déplacements de sociabilité. Cela est particulièrement net chez les pauvres qui font alors face à une capacité d'insertion limitée.

4. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES CITADINS PAUVRES

4.1. LES GRANDS TRAITS DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Les chiffres de ce chapitre portent sur l'échantillon de 8 457 déplacements effectués à l'intérieur de l'agglomération de Douala. Les 17 déplacements non urbains recensés ne sont donc pas pris en compte. Quatre déplacements sur cinq ont été effectués en semaine (de lundi à vendredi), le dernier cinquième relevant du samedi puisque aucune enquête n'a porté sur le dimanche.

La marche à pied représente le moyen de transport le plus utilisé⁷, tant en semaine que le samedi (Tableau 23). Les taxis collectifs et les bendskins assurent l'essentiel des déplacements en transport collectif, respectivement 53 % et 33 %, contre 7 % au total pour les cargos, les clandos, les minibus et les bus de la SOCATUR, soit autant que les seuls déplacements pour lesquels il y a usage simultané du taxi et du bendskin. Les véhicules privés (voitures, motos...) n'apparaissent que dans 4 % des déplacements, mais cette proportion est à relativiser du fait que les ménages de l'échantillon se situent, par construction, plutôt parmi les pauvres.

Tableau 23 : Répartition des déplacements urbains selon le mode principal* (%)

	Semaine	Samedi
Marche à pied	70	65
Deux-roues moteur et vélos	2	2
Voiture	2	2
Bendskin	9	10
Taxi collectif	13	19
Bendskin et taxi	2	1
Autres transports publics	2	1
<i>Ensemble</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

L'examen des déplacements selon le nombre de trajets montre plus en détail l'utilisation des modes et leur variation entre les jours de semaine et le samedi (Tableau 24). Les déplacements avec un seul trajet sont dominés par la marche tandis que les transports collectifs, notamment les taxis et les bendskins,

⁷ Dans le cas où le déplacement comptait plus d'un trajet (moins d'un déplacement sur cinq), un mode principal a été déterminé selon la règle suivante. La marche étant souvent associée aux modes mécanisés (individuels comme collectifs) pour les trajets terminaux, nous avons défini le mode principal en fonction du ou des mode(s) mécanisé(s) utilisé(s) pour les différents trajets du déplacement. Si tous les trajets mécanisés ont été effectués avec le même mode, celui-ci est le mode principal ; les deux roues (motorisés ou non), la voiture, le bendskin et le taxi ont été autonomisés. Les autres transports publics sont regroupés dans la catégorie « autre transport public ». Si des modes mécanisés différents ont été utilisés lors du même déplacement, les principes suivants ont été retenus : s'il y a au moins un mode individuel, celui-ci détermine le mode principal ; s'il y a la combinaison bendskin et taxi, le mode principal a été défini comme cette combinaison modale ; si les trajets associent deux autres modes publics, quels qu'ils soient (par exemple, taxi et cargo, minibus et cargo, bus et bendskin, etc.), le mode principal est classé dans la rubrique « autre transport public ».

prédominant comme mode principal dans les autres déplacements. Mais la marche à pied est également très utilisée comme mode secondaire... pour arriver à l'arrêt de transports collectifs ou en repartir jusqu'à sa destination finale : plus de la moitié des déplacements en transport public requièrent un déplacement terminal à pied (de plus de 5 minutes) et 63 % des déplacements en transport collectif des citoyens pauvres nécessitent au moins un trajet pédestre. Certains parcours peuvent alors être très complexes : « *Bien sûr que je prends le taxi, mais c'est échelonné en plusieurs tranches, parce que déjà quand je sors de chez moi le matin, il faut d'abord que je marche à pied sur environ 1 km pour trouver, euh, un car, comme on appelle chez nous un « clando », pour me laisser à la route et de la route un taxi pour le Rond-Point, et du Rond-Point maintenant, trouver un taxi pour mon lieu de service* » (Homme de 43 ans, habitant Mabanda Quartier administratif et travaillant à Akwa). Le samedi, l'usage des bendskins et surtout des taxis s'accroît, même pour les déplacements avec un seul trajet.

Tableau 24 : Répartition des déplacements urbains, selon le nombre de trajets et le mode principal* (%)

Nombre de trajets	Marche	Deux-roues	Voiture	Bendskin	Taxi	Bendskin + Taxi	Autre TC	Tous modes
<i>Semaine</i>								
1	85	2	3	5	5	0	0	100
2	0	0	0	31	56	5	7	100
3	0	1	0	8	47	23	21	100
4	0	0	0	0	38	52	11	100
<i>Total semaine</i>	70	2	2	9	13	2	2	100
<i>Samedi</i>								
1	80	3	3	7	8	0	0	100
2	0	0	0	30	65	3	2	100
3	0	0	0	4	69	20	7	100
4	0	0	0	0	73	27	0	100
<i>Total samedi</i>	64	2	2	10	19	1	1	100

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

En semaine, le travail et les études représentent le principal motif de déplacement, suivis de près par les activités liées au fonctionnement du ménage qui regroupent l'approvisionnement en eau, les achats, les services et démarches, la santé (Tableau 25). Enfin, les déplacements liés à la sociabilité (visites, cérémonies, associations) représentent un quart des déplacements. Le samedi, le ralentissement des activités professionnelles et des études conduit à une réduction de la part des déplacements pour ces motifs et la sociabilité prend alors le pas sur les deux autres grandes catégories de déplacements.

Tableau 25 : Répartition des déplacements urbains selon le motif* (%)

	Semaine	Samedi
Travail, études	40	28
Activité domestique	36	34
Sociabilité	24	38
<i>Ensemble</i>	100	100

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

Quel que soit le motif de déplacement, la marche demeure le principal moyen de transport, en semaine comme le samedi (Tableau 26). Proportionnellement, elle est moins utilisée pour les déplacements professionnels tandis qu'elle représente le mode quasi exclusif des déplacements domestiques. Parmi les modes mécanisés, le taxi prédomine largement en ce qui concerne les déplacements professionnels et de sociabilité, alors qu'il est légèrement dépassé par le bendskin pour les activités liées au fonctionnement du ménage. Le samedi, la hiérarchie globale des différents modes persiste mais le taxi renforce son hégémonie au sein des modes mécanisés et dépasse le bendskin pour les déplacements de sociabilité.

Tableau 26 : Répartition des déplacements urbains, selon le motif et le mode principal* (%)

	Marche	Deux- roues	Voiture	Bendskin	Taxi	Bendskin + Taxi	Autre TC	Tous modes
<i>Semaine</i>								
Travail, études	58	3	4	10	18	3	4	100
Act. domestique	84	1	1	7	6	1	1	100
Sociabilité	68	1	1	9	16	2	2	100
<i>Total semaine</i>	70	2	2	9	13	2	2	100
<i>Samedi</i>								
Travail, études	48	5	4	14	26	2	1	100
Act. domestique	80	1	2	6	9	1	1	100
Sociabilité	63	1	1	10	22	1	0	100
<i>Total samedi</i>	64	2	2	10	19	1	1	100

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

L'usage des modes est également lié aux distances à parcourir. La prédominance de la marche renvoie ainsi au fait que les déplacements locaux, internes au quartier du domicile, sont les plus nombreux, même s'ils sont suivis de près par les déplacements correspondant à des liaisons lointaines (Tableau 27). Les déplacements « intermédiaires », entre le quartier du domicile et un quartier limitrophe, restent assez limités. Cette répartition se maintient le samedi.

Tableau 27 : Répartition des déplacements urbains*, selon le type de liaison* (%)

	Semaine	Samedi
Interne au quartier du domicile	46	45
Entre le quartier du domicile et un quartier limitrophe	11	12
Autre type de liaison	43	43
<i>Ensemble</i>	100	100

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

On constate bien que la part de la marche à pied diminue lorsque la destination s'éloigne mais elle reste néanmoins le premier mode quel que soit le type de liaison (Tableau 28). La quasi-totalité des déplacements internes au quartier du domicile s'effectue à pied et si le poids de la marche diminue rapidement, elle assure encore deux déplacements sur cinq pour les déplacements plus lointains. Le bendskin est utilisé plus fréquemment que le taxi sur les liaisons de faible

amplitude, ce dernier étant par contre beaucoup plus présent dès lors que la destination est éloignée. Il en est de même des autres formes de transport collectif ou de leurs combinaisons, plus répandues sur les distances importantes.

Tableau 28 : Répartition des déplacements urbains selon le type de liaison et le mode de transport* (%)

	Marche	Deux-roues	Voiture	Bendskin	Taxi	Bendskin + Taxi	Autre TC	Tous modes
<i>Semaine</i>								
Quart. dom.	98	0	0	1	0	0	0	100
Limitrophe	68	2	2	17	10	1	0	100
Autre liaison	40	3	5	14	28	5	5	100
<i>Total semaine</i>	<i>70</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>9</i>	<i>13</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>100</i>
<i>Samedi</i>								
Quartier dom.	98	0	0	1	0	0	0	100
Limitrophe	61	1	1	22	15	0	0	100
Autre liaison	31	4	5	16	40	3	2	100
<i>Total samedi</i>	<i>64</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>10</i>	<i>19</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>100</i>

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

La marche reste ainsi un mode de proximité. Il faut néanmoins remarquer que si les déplacements pédestres internes au quartier du domicile prennent en moyenne moins de dix minutes, leur durée fait plus que doubler dès lors que l'individu quitte son quartier. Les longs déplacements à pied sont en effet fréquents : chez les pauvres, près de 12 % des déplacements sont effectués à pied et durent 30 mn ou plus, soit, si l'on considère une vitesse moyenne de 4 km/h, une distance supérieure à 2 km. Cette part élevée est un premier indicateur des difficultés que rencontrent les ménages pauvres pour accéder aux transports collectifs, soit par inadaptation de la desserte à leurs besoins, soit par impossibilité de payer le tarif. Les bendskins jouent le rôle d'un mode de relative proximité (17 minutes en moyenne). Le taxi, la combinaison bendskin-taxi et les autres formes de transport collectif assurent des liaisons plus lointaines (30 à 50 minutes, soit 1h à 1h40 pour l'aller-retour).

En conclusion,

La mobilité quotidienne des Doualais⁸ est d'abord une mobilité de proximité, centrée sur le voisinage du domicile. Le travail et l'école prédominent en semaine, la sociabilité le samedi. La marche est omniprésente, soit en tant que mode unique, soit pour assurer des trajets terminaux lorsqu'il y a recours aux transports collectifs. Certains parcours pédestres peuvent être très longs : près d'un déplacement sur

⁸ Les évaluations chiffrées présentées dans cette section, comme dans le reste du rapport, correspondent à des données non redressées. Elles doivent donc être considérées plus comme des ordres de grandeur que comme des estimations très fines des phénomènes considérés, valables pour l'ensemble de l'agglomération de Douala puisque l'enquête ne visait pas à une identification des pratiques de mobilité de l'ensemble des Doualais mais devait se focaliser sur les populations pauvres. Toutefois, les différents essais de redressement qui ont été testés montrent la forte robustesse de ces estimations (variabilité minimale de la plupart des indicateurs), tout particulièrement pour les populations pauvres (Cf. Annexe 7).

huit des citoyens pauvres est effectué à pied et dure plus d'une demi-heure. Le taxi collectif est un peu plus fréquent que le bendskin, les autres formes de transport collectif n'assurant globalement qu'un rôle marginal (bien que dans certaines zones ils puissent être le seul mode disponible).

4.2. EN MATIÈRE DE MOBILITÉ, LA SITUATION INDIVIDUELLE COMPTE PLUS QUE CELLE DU MÉNAGE

L'enquête auprès des ménages permet de qualifier deux niveaux de pauvreté : la pauvreté du ménage - renvoyant à l'ensemble des ressources monétaires disponibles dans le ménage -, et la pauvreté de l'individu - liée à l'absence ou à la faiblesse de revenus propres⁹. Quelle est alors l'influence de l'un et de l'autre sur la mobilité quotidienne ?

La décomposition de la population selon ces deux types de pauvreté montre que les niveaux de mobilité masculine se situent dans une fourchette assez étroite, allant de 4,7 à 5,1 déplacements/jour en moyenne (Tableau 29). La mobilité moyenne des hommes « individuellement » pauvres s'accroît de 0,3 déplacement par jour si le ménage est non pauvre par rapport à un ménage pauvre. Quant aux femmes, si la fourchette des niveaux de mobilité moyenne est un peu plus large (de 4,0 à 4,6 déplacements/jour), le passage d'un ménage pauvre à un ménage non pauvre se traduit aussi pour les pauvres par une augmentation de la mobilité, mais encore plus faible, de seulement 0,2 déplacements par jour.

Tableau 29 : Niveaux de mobilité selon les pauvretés du ménage et individuelle

Genre	Ménage	Individu	Effectif	%	Niveau de mobilité tous modes	Dont : mobilité mécanisée**
Homme	Non pauvre	Non pauvre	237	31	4,8	2,5
		Pauvre	104	14	5,0	1,3
	Pauvre	Non pauvre	40	5	5,1	1,9
		Pauvre	387	50	4,7	1,1
<i>Ensemble hommes</i>			768	100	4,8	1,6
Femme	Non pauvre	Non pauvre	119	16	4,6	2,2
		Pauvre	168	22	4,2	1,1
	Pauvre	Non pauvre*	13	2	5,2	1,7
		Pauvre	457	60	4,0	0,8
<i>Ensemble femmes</i>			757	100	4,2	1,1

* Pour mémoire uniquement car les effectifs sont très faibles.

** Mobilité mécanisée : nombre de déplacements hors marche à pied.

Ce constat de faibles variations au sein de la population « individuellement » pauvre en fonction du niveau de ressources du ménage n'est guère remis en question par l'examen d'autres indicateurs de mobilité (Tableaux 30, 31 et 32). Les écarts les plus importants s'observent pour les motifs de déplacement des

⁹ Rappelons que les ménages pauvres sont ceux dont le revenu annuel est égal ou inférieur à 272 000 Fcfa/personne. Par analogie, les individus pauvres sont ceux dont le revenu annuel corrigé par le facteur (nombre total de personnes du ménage/nombre d'actifs du ménage) est égal ou inférieur à 272 000 Fcfa.

femmes : les femmes pauvres des ménages non pauvres se déplacent plus pour les activités liées au ménage et moins pour le travail et les études que celles des ménages pauvres. La répartition modale et les lieux fréquentés révèlent des écarts encore plus réduits. Appartenir à un ménage non pauvre accroît faiblement la part des déplacements « en ville » et améliore légèrement la possibilité d'accéder à un mode mécanisé, aussi bien pour les femmes que pour les hommes. Mais les écarts les plus nets dépendent de la situation propre de l'individu, ce qui nous amène à distinguer dorénavant des individus pauvres, disposant par eux-mêmes de peu de ressources, et des individus non pauvres, à la situation économique plus favorable¹⁰.

Tableau 30 : Motifs des déplacements des citoyens pauvres, selon les ressources du ménage (% des déplacements)

Genre	Ménage	Travail et Etudes	Activités domestiques	Sociabilité
Homme	Non pauvre	41	34	25
	Pauvre	43	30	27
Femme	Non pauvre	26	53	21
	Pauvre	35	43	21

Tableau 31 : Répartition modale des déplacements des citoyens pauvres, selon les ressources du ménage (% des déplacements)

Genre	Ménage	Marche	Deux-roues	Voiture	Bendskin	Taxi	Bendskin + Taxi	Autre TC
Homme	Non pauvre	75	1	0	7	13	2	2
	Pauvre	76	3	2	7	8	2	3
Femme	Non pauvre	74	0	1	9	14	2	0
	Pauvre	79	0	0	7	10	1	1

Tableau 32 : Répartition spatiale des déplacements des citoyens pauvres, selon les ressources du ménage (% des déplacements)

Genre	Ménage	Quartier	Limitrophe	Autre Liaison
Homme	Non pauvre	51	13	36
	Pauvre	48	10	42
Femme	Non pauvre	54	15	30
	Pauvre	54	13	34

¹⁰ Même si nous n'avons pas enquêté dans des ménages « ostensiblement » aisés, cette catégorie des non-pauvres est sensiblement plus hétérogène que celle des pauvres, en termes de revenus disponibles. D'autre part, comme dans toute typologie des populations se basant seulement sur une ligne de pauvreté alors même que n'existe pas de solution de continuité dans la distribution des ressources, des individus aux caractéristiques de ressources très proches se retrouvent dans les deux groupes : les plus démunis des non-pauvres ne sont en fait guère mieux lotis que les plus « aisés » des pauvres !

En conclusion,

Les ressources du ménage jouent assez faiblement sur les comportements de déplacement des citadins. Elles améliorent légèrement l'accès aux modes mécanisés. Mais les ressources propres de l'individu sont beaucoup plus déterminantes sur les pratiques de mobilité, y compris en matière de répartition modale.

4.3. LA PAUVRETÉ LIMITE L'ACCÈS AUX MODES MÉCANISÉS... ET LES ESPACES QUOTIDIENS

Avant d'examiner en détail la mobilité des citadins pauvres, précisons mieux les différences de comportement entre pauvres et non-pauvres. Les individus pauvres se déplacent en moyenne un peu moins que les non-pauvres : 4,4 déplacements par jour pour les premiers et 4,8 déplacements pour les seconds. Mais plus que dans le nombre de déplacements, les différences sensibles entre les deux groupes s'observent dans les caractéristiques de ces déplacements.

Les différences apparaissent d'abord en termes de motifs de déplacement. Parce que l'activité professionnelle permet, généralement, d'accéder à un revenu, le taux d'actifs est plus élevé chez les non-pauvres que chez les pauvres. Le poids des activités professionnelles est alors sensiblement plus important chez les premiers, au détriment des déplacements liés aux tâches domestiques (Tableau 33). La sociabilité reste par contre à un taux identique dans les deux groupes et capte un déplacement sur quatre.

**Tableau 33 : Motifs de déplacement des pauvres et des non-pauvres
(% des déplacements)**

	Travail et Études	Activités domestiques	Sociabilité
Non-pauvres	48	29	24
Pauvres	37	39	24

Les citadins pauvres se caractérisent par un usage plus limité des modes mécanisés (moins du quart des déplacements), tandis que pour les non-pauvres cette proportion monte à près de la moitié des déplacements (Tableau 34). La mobilité des pauvres se structure donc autour de l'usage de la marche comme mode de déplacement à part entière ; ils réalisent en moyenne 3,4 déplacements à pied par personne et par jour de semaine. L'accès aux modes individuels est rare (0,1 déplacement en moyenne) et la mobilité en modes mécanisés repose sur l'usage des transports publics (1,0 déplacement en moyenne). Les non-pauvres effectuent en moyenne 2,5 déplacements à pied, 0,4 déplacements en modes individuels et 2,0 déplacements en transports publics.

**Tableau 34 : Répartition modale des déplacements des pauvres et des non-pauvres
(% des déplacements)**

	Marche	Deux-roues	Voiture	Bendskin	Taxi	Bendskin+Taxi	Autre TC
Non-pauvres	52	3	6	12	21	3	3
Pauvres	77	1	1	7	10	2	2

De plus, l'usage des transports collectifs par les pauvres est un peu plus compliqué (Tableau 35). Dans 70 % des cas (62 % chez les non-pauvres), il implique soit un changement de véhicule, soit un trajet à pied initial ou terminal d'au moins 5 minutes. Les raisons en sont une moins bonne desserte, et aussi un usage « calculé » de la marche pour raccourcir la longueur du déplacement en transports en commun et en réduire le prix, stratégie plusieurs fois évoquée au cours des entretiens qualitatifs : « *Il me faut d'abord marcher pour atteindre le carrefour... d'ici au goudron ouais... je peux dire 15 minutes... Eh oui, surtout question de moyens, parce qu'il y a certaines motos qui entrent au quartier, mais pour arriver au goudron, il faut d'abord payer 100 F, donc c'est souvent surtout question de moyens avant de...* » (Homme de 26 ans, habitant Grand Hangar) ; « *Les gens haussent souvent le tarif, tu es obligé de marcher pour aller chercher un tarif qui peut t'arranger. Oui, il y a des moments que je marche à pied pour essayer de raccourcir la distance afin de trouver... un prix... soit un taxi à un prix abordable. Donc, réduire au maximum la distance, s'il faut par exemple emprunter trois taxis, je marche une certaine distance pour pouvoir réduire le nombre de taxis, deux par exemple* » (Homme de 36 ans, habitant Nylon Barcelone et travaillant à Akwa). Dans bon nombre de cas, la décision d'utiliser un mode de transport collectif est directement liée à la situation du moment, à la disponibilité ou non d'argent dans l'instant, au fait que la journée a été bonne : « *Je rentre toujours à pied ; si j'ai beaucoup d'argent, je prends le bendskin* » (Père de 6 enfants, habitant Mabanda Quartier administratif) ou au contraire que les ventes ont été mauvaises : « *Parfois même, au retour même, si je n'ai pas les moyens, je marche à pied pour rentrer* » (Vendeuse de 40 ans, habitant Bépanda Omnisport).

Tableau 35 : Structure des déplacements en transports collectifs pour les pauvres et les non-pauvres (% des déplacements en transports collectifs)

Déplacement avec ___ trajets :	Nb trajets à pied	Nb trajets en transp. collectif	% des déplac. des Non-pauvres	% des déplac. des Pauvres
1	0	1	38	30
2	0	2	6	5
2	1	1	36	46
3	0	3	1	0
3	1	2	11	10
3	2	1	6	6
4	0	4	0	0
4	1	3	1	1
4	2	2	2	2
<i>Ensemble des déplacements en transports collectifs</i>			100	100

L'usage de la marche comme principal mode de transport restreint l'espace fréquenté. Plus de trois déplacements sur cinq des populations pauvres ont lieu à proximité du domicile, dans les quartiers limitrophes (12 %) et, surtout, à l'intérieur même du quartier d'habitation (51 %). A l'opposé, les populations non pauvres vont « en ville » dans une proportion équivalente (59 %), grâce au recours aux modes mécanisés. Ces différences dans l'accès aux modes et aux espaces débouchent sur des usages du temps distincts (Tableau 36). Que ce soit à pied ou en mode mécanisé, les durées moyennes de déplacement sont

légèrement plus importantes chez les pauvres. Mais du fait d'un plus fort recours aux modes mécanisés, le budget temps quotidien est plus élevé chez les non-pauvres (1h45, dont 28 mn à pied), même si les citadins pauvres consacrent quand même, en moyenne, près d'une heure et demie par jour à se déplacer (1h24, dont 46 mn à pied).

Tableau 36 : Durée moyenne de déplacement et budget temps de transport (minutes)

	Durée moyenne par déplacement		Budget temps transport		
	Marche	Mode mécanisé	Marche	Mode mécanisé	Total
Non-pauvres	11	33	28	77	105
Pauvres	14	37	46	37	84

En conclusion,

Les pauvres se déplacent à peine moins que les non-pauvres. Ils se déplacent surtout différemment. Les tâches domestiques se substituent logiquement aux activités professionnelles comme premier facteur de mobilité. La marche est beaucoup plus présente, tant parce que les destinations sont souvent plus proches mais aussi faute de moyens pour utiliser les transports collectifs. L'usage de ceux-ci, plus rare, est aussi plus difficile.

4.4. DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PAUVRES : À COMPORTEMENTS DIFFÉRENCIÉS, BESOINS SPÉCIFIQUES

La mobilité quotidienne est fortement déterminée par les caractéristiques socio-économiques de l'individu, telles que le genre, la pratique ou non d'une activité professionnelle, le type d'activité professionnelle le cas échéant, l'âge, la position dans le ménage, etc. (Diaz Olvera et alii, 1998). Afin de mieux analyser les différentes pratiques de mobilité au sein de la population pauvre et de repérer ainsi les contraintes et les besoins particuliers de ces catégories, nous allons donc définir cinq groupes de citadins pauvres à partir du genre et de la pratique d'une activité professionnelle. Les scolaires (garçons et filles réunis, car les différences de genre, du fait de l'âge, sont encore peu marquées) forment le groupe numériquement le plus important (un tiers des effectifs) devant les femmes inactives (20 %), les femmes actives (19 %), les hommes actifs (16 %) et, enfin, les hommes inactifs (9 %). Les principales dimensions de la mobilité de ces cinq groupes sont présentées dans les Tableaux 37 à 40, tandis que diverses caractéristiques socio-économiques de ces groupes figurent en Annexe 6.

Tableau 37 : Caractéristiques globales de mobilité des groupes de pauvres

Groupe	% de sédentaires*	Mobilité	BTT total	Dont à pied	Dont mécanisé
Scolaires	2	5,1	82	61	20
Femmes actives	10	4,2	73	42	31
Femmes inactives	22	3,3	54	31	22
Hommes actifs	3	4,8	152	43	109
Hommes inactifs	21	3,5	60	39	22

* Sédentaires : individus ne s'étant pas déplacés durant la journée d'enquête.

Tableau 38 : Répartition par motifs, selon les groupes de pauvres (%)

	Travail, études	Activité domestique	Sociabilité	Tous motifs
Scolaires	45	36	19	100
Femmes actives	46	36	17	100
Femmes inactives	0	68	32	100
Hommes actifs	54	22	24	100
Hommes inactifs	7	41	52	100

Tableau 39 : Répartition modale, selon les groupes de pauvres (%)

	Marche	Deux- roues	Voiture	Bendskin	Taxi	Bendskin + Taxi	Autre TC	Tous modes
Scolaires	87	0	0	7	3	1	1	100
Femmes actives	73	0	0	13	10	2	2	100
Femmes inactives	74	0	0	13	10	2	1	100
Hommes actifs	57	7	3	13	12	3	5	100
Hommes inactifs	78	1	0	12	6	1	2	100

Tableau 40 : Répartition spatiale, selon les groupes de pauvres (%)

	Q. Domicile	Q. Limitrophe	Autre Liaison	Toutes liaisons
Scolaires	59	14	27	100
Femmes actives	46	13	41	100
Femmes inactives	56	13	31	100
Hommes actifs	32	9	59	100
Hommes inactifs	60	7	32	100

Les scolaires : compter sur ses pieds

Il s'agit d'une population jeune, où les garçons sont légèrement plus nombreux (53 %), et dont près des trois quarts a moins de 19 ans (pour un âge moyen de 16 ans, compte tenu de la limite d'âge inférieure fixée à 11 ans dans l'enquête). Les trois quarts sont des enfants du chef de ménage, le dernier quart étant constitué d'autres parents accueillis dans le ménage. La quasi-totalité sont célibataires.

Les trois quarts de ces jeunes sont scolarisés dans l'enseignement secondaire, surtout au collège, plus rarement au lycée. Un sur six est dans le primaire, un sur dix dans le supérieur. Le niveau joue directement sur la localisation du lieu

d'étude. Dans le primaire, l'école se trouve à proximité du domicile (plus de la moitié des cas dans le quartier, trois fois sur dix dans un quartier limitrophe). Mais l'établissement n'est plus dans le quartier du domicile ou les quartiers limitrophes que pour 57 % des collégiens, la moitié des lycéens et 7 % des étudiants. Pourtant, la marche est le mode principal pour les déplacements entre le domicile et l'établissement scolaire : 72 % utilisent la marche à l'aller et au retour, 4 % effectuent soit l'aller, soit le retour à pied.

L'activité scolaire est apparemment peu compatible avec un travail rémunéré (en tout cas suffisamment régulier pour avoir été déclaré). En moyenne, seul un(e) scolaire sur dix-huit travaille, les garçons (un sur douze) plus fréquemment toutefois que les filles (une sur cinquante). Le travail non salarié est le plus répandu ; près de la moitié sont à leur compte en tant que vendeurs ou vendeuses, un quart se déclare aide familial. Une majorité travaille ailleurs qu'au domicile : 46% à proximité (dans le quartier ou un quartier limitrophe), autant « en ville ». Huit sur dix utilisent la marche comme mode unique pour les déplacements domicile-travail. Pour ces « étudiants-travailleurs », les revenus annuels sont proches de 100 000 Fcfa, alors que les autres scolaires, dépendant essentiellement de dons, ne peuvent compter, en moyenne, que sur 30 000 Fcfa.

Les jeunes scolarisés sont le groupe de Doualais pauvres se déplaçant le plus, avec en moyenne 5,1 déplacements en jour de semaine. Comme on pouvait s'y attendre, les déplacements pour l'école (et l'éventuelle activité professionnelle) représentent le principal motif de mobilité (près de la moitié), suivi des déplacements pour le fonctionnement du ménage et enfin, des déplacements pour la sociabilité. Près des trois quarts des déplacements se déroulent à proximité du domicile, principalement dans le quartier lui-même. La marche assure cette mobilité de proximité mais aussi les déplacements plus lointains, car neuf déplacements sur dix sont effectués à pied. Le manque de ressources propres explique ce recours généralisé à la marche : « *Parce que si, le jour où on n'a pas les moyens d'aller en moto, on peut quitter très tôt pour aller à pied. Très souvent !* » (Lycéenne de 23 ans habitant Grand Hangar, en terminale au lycée polyvalent de Bonabéri). En fait, ce groupe se caractérise par la présence de « marcheurs exclusifs », près de sept scolaires sur dix ayant effectué tous leurs déplacements du jour d'enquête à pied.

Le temps passé quotidiennement à se déplacer est de 1h22, dont une heure à pied. Si en moyenne les déplacements à pied sont courts (une quinzaine de minutes, soit de l'ordre de un kilomètre), la répétition de multiples déplacements pédestres amène néanmoins un scolaire sur six à marcher plus d'une heure et demie pour assurer sa mobilité quotidienne.

Même si les garçons se déplacent un peu plus que les filles, les caractéristiques de mobilité varient peu selon le genre. Les différences sont par contre beaucoup plus marquées en fonction du niveau de scolarité. Plus il augmente, plus les jeunes s'affranchissent du quartier et moins ils (elles) se déplacent à pied. L'écart est particulièrement net entre les étudiant(e)s du supérieur et leurs cadet(te)s. Les étudiant(e)s se déplacent moins que les scolaires (5,1 contre

5,7 déplacements, respectivement) mais réalisent plus de longs parcours, et la moitié de leurs déplacements les mène au delà des quartiers limitrophes. Bien que la marche reste majoritaire, deux déplacements sur cinq sont effectués en transport collectif et le taxi capte à lui seul un quart de leurs déplacements. Le budget-temps de transport des étudiant(e)s est de 1h50, dont 1h10 dans les transports publics : « *En termes de temps, je pense que c'est pas moins de 2 heures quand j'ai suffisamment d'argent pour me déplacer en véhicule, 1 heure à l'aller, 1 heure au retour. Mais quand je vais à pied, je peux faire dans les 5 heures* » (Étudiant en licence, habitant Mbangué). Néanmoins cette pratique reste minoritaire au sein des jeunes scolarisés, fortement mobiles mais dans les alentours du domicile.

Les femmes actives : rarement très loin du domicile

La majorité de ces femmes sont en charge de famille, un cinquième en tant que chefs de ménage et près de la moitié comme épouses. Les autres femmes sont soit des filles du chef, soit d'autres parentes. À l'exception des épouses, ces femmes n'ont pas de conjoint, soit étant encore célibataires, soit à la suite d'un divorce, d'une séparation ou du veuvage. L'âge moyen dans ce groupe est de 34 ans et il est lié à la position de la femme dans le ménage : les chefs de ménage dépassent la quarantaine, les épouses sont à peine plus âgées que la moyenne, tandis que les filles et autres parentes restent encore en deçà de la trentaine. Le niveau d'instruction est faible : une active pauvre sur sept n'a pas fréquenté l'école, deux sur cinq n'ont atteint que le primaire, autant le collège, très peu sont allées au delà.

Plus des deux tiers des actives pauvres travaillent à leur compte ; majoritairement chefs de ménage et épouses, elles investissent principalement le commerce de détail. Les autres occupent des emplois non qualifiés (employées, ouvrières, domestiques, apprenties, aides familiales) dans le secteur tertiaire. Seule une sur cinq dispose d'un travail permanent et salarié et la pluri-activité demeure très peu répandue (6 % de ces femmes). Les ressources (y compris non professionnelles) restent alors limitées, la moyenne annuelle s'établissant à 270 000 Fcfa, soit environ 60 % du revenu moyen des hommes actifs pauvres. Toutefois, des différences sensibles apparaissent selon le type de travail. Les salariées disposent en moyenne de près de 330 000 Fcfa contre 256 000 Fcfa pour les non-salariées. Parmi ces dernières, ne pouvoir accéder à un emploi permanent se traduit encore par une dégradation marquée du niveau de ressources, qui n'atteint que 40 % du revenu des non-salariées permanentes.

Les femmes actives pauvres exercent donc généralement des emplois faiblement qualifiés qui les éloignent peu du domicile. Seule une sur trois doit se rendre « en ville » pour travailler (Tableau 41). Ce repli est encore accentué chez certaines femmes chefs de ménage et épouses à qui la nécessité de combiner travail domestique et travail professionnel impose plus fréquemment de travailler au domicile même.

Tableau 41 : Lieu de travail des femmes actives pauvres, selon leur position dans le ménage (%)

	Domicile	Quartier du domicile	Quartier limitrophe	« En ville »	Ensemble
Chefs et épouses	28	25	13	34	100
Filles et autres parentes	16	33	16	34	100
Ensemble	24	27	14	34	100

A un niveau de mobilité plus faible (4,2 déplacements quotidiens), les actives pauvres présentent une répartition des motifs de déplacement très proche de celles des scolaires : un peu moins de la moitié des déplacements est consacrée aux activités professionnelles (le travail remplaçant bien sûr l'école), plus du tiers relève des activités domestiques. Mais de tous les groupes de pauvres, c'est celui pour lequel la sociabilité motive le moins de déplacements. Il faut voir là l'effet de la double contrainte, domestique et professionnelle, que subissent ces femmes et qui laisse peu de temps pour d'autres activités. Ainsi, cette vendeuse de 32 ans qui travaille au marché de Mabanda, à 2 km de chez elle, ne peut visiter toutes ses connaissances : « *Ce n'est pas facile de se déplacer tout le temps et avec mon activité, ce n'est pas évident. Oui, il y a les moyens et il y a l'activité. je suis obligé de vendre tous les jours, c'est peut-être parfois le dimanche que j'arrête à midi* ». Plus clairement encore, cette autre vendeuse (au marché New Deïdo, habitant Bépanda Yoyong) subit un emploi du temps contraignant qui juxtapose travail professionnel et travail domestique : « *Non [à propos des visites], c'est parce que comme je vous ai dit, je travaille déjà tous les jours et je dois sortir très tôt. Et quand je rentre le soir, c'est pour préparer à manger aux enfants, donc je n'ai pas beaucoup de temps* ».

Les emplois du temps serrés, combinés à une part non négligeable de déplacements lointains (40 %), rendent la marche moins adaptée aux besoins des actives pauvres, d'autant que la disponibilité d'un revenu personnel permet d'accéder de temps en temps à un transport collectif. L'équivalent d'un déplacement par jour est alors réalisé en bendskin ou en taxi. Le recours aux transports collectifs est notamment fréquent chez les commerçantes lorsqu'elles vont s'approvisionner : « *Très souvent, je vais à pied. Je prends les cargos quand je vais acheter les marchandises en gros* » (Vendeuse de 32 ans, installée au marché de Mabanda). Les actives pauvres passent ainsi près d'une heure et quart par jour à se déplacer, dont une demi-heure dans les transports collectifs : « *Être matinale, partir de la maison à 6h30, 20 à 25 mn pour rejoindre la grande route à pied, longue attente ; surcharge, prix élevé : 250 Fcfa* » (Caissière de 27 ans, habitant Kotto Village et travaillant à Akwa).

Ces caractéristiques générales de la mobilité sont toutefois sensibles à la position de la femme dans le ménage. Lorsqu'elles sont en charge de famille (chefs de ménage et épouses), les déplacements liés aux activités domestiques sont plus fréquents et leur importance concurrence même les déplacements professionnels. Elles se déplacent aussi moins dans le quartier d'habitation et marchent moins. Les différenciations portent également sur le type de transport collectif utilisé puisqu'elles prennent préférentiellement les taxis (un déplacement sur six) tandis

que les plus jeunes recourent plutôt aux bentskins (un déplacement sur sept). Ressources monétaires plus importantes mais aussi, peut-être, règles implicites liées aux différences de statut des unes et des autres expliquent ces variations dans l'usage des modes. En tout état de cause, exercer une activité professionnelle ne permet guère de s'affranchir des contraintes liées aux rôles féminins lorsque cette activité ne génère que des revenus limités.

Les femmes inactives : mobilité peu fréquente et de faible amplitude

Les femmes inactives constituent, en termes d'effectifs, le deuxième groupe parmi les Doualais à faibles ressources. En comparaison des actives, les inactives sont plus fréquemment épouses du chef de ménage (les deux tiers) et donc mariées (près de 70 %). Elles sont aussi un peu plus jeunes (32 ans en moyenne). Leur niveau scolaire est meilleur, une plus forte proportion ayant atteint l'enseignement secondaire, collègue mais aussi lycée. En moyenne, ces femmes disposent annuellement de 60 000 Fcfa de dons, voire d'allocations et de pensions ou, plus exceptionnellement de loyers. Mais une sur deux n'a aucune ressource monétaire propre, la situation des plus âgées paraissant un peu plus favorable (Tableau 42).

Tableau 42 : Ressources annuelles des femmes inactives pauvres, selon l'âge

Classe d'âge	% des femmes inactives	Ressources annuelles (Fcfa)	% de la classe d'âge sans ressource
Enfant (10-13)	0	0	100
Jeune (14-18)	9	34 000	48
Adulte jeune (19-34)	58	54 000	51
Adulte âgée (35-54)	24	65 000	59
Âgée (55 et plus)	9	124 000	32
<i>Ensemble</i>	<i>100</i>	<i>61 000</i>	<i>51</i>

Les femmes inactives pauvres présentent la mobilité la plus étriquée, en termes de nombre de déplacements d'abord (3,3 par jour en moyenne) mais aussi d'espaces fréquentés, puisque à peine un tiers des déplacements dépasse les quartiers limitrophes, et de budget temps de transport (inférieur à une heure). Les activités liées au fonctionnement du ménage suscitent les deux tiers des déplacements, l'autre tiers relevant de la sociabilité. En proportion, leur usage des modes de transport est identique à celui des femmes actives : les trois quarts des déplacements sont effectués à pied, le bentskin est plus utilisé que le taxi collectif. Coincées par les charges domestiques et par le manque de moyens, les inactives pauvres apparaissent comme le groupe le plus rigidement ancré au domicile.

Les hommes actifs : une relative autonomie mais des déplacements fortement contraints

Plus des deux tiers des hommes actifs pauvres sont chefs de ménage. Ceux-ci sont très majoritairement des hommes mariés, tandis que les fils et autres parents du chef de ménage sont célibataires. L'âge moyen est de 34 ans, comme pour les

femmes actives, mais plus de la moitié a moins de 35 ans. Après les étudiants, c'est le groupe le plus instruit, un quart des actifs pauvres ayant atteint le second cycle du secondaire et un vingtième l'enseignement supérieur.

Le travail non salarié concerne 70 % des hommes et un actif pauvre sur sept ne dispose que d'un emploi très précaire (non permanent et non salarié). La pratique d'une activité secondaire n'a été déclarée que par 10 % d'entre eux. Le revenu annuel moyen se situe à environ 460 000 Fcfa mais présente toutefois de fortes disparités suivant le type de travail : les actifs non salariés et non permanents disposent en moyenne de 42 % du revenu des salariés, les non-salariés permanents de 70 %.

Leur niveau de mobilité, élevé, se rapproche de celui des scolaires, avec 4,8 déplacements quotidiens. Toutefois, ce groupe se distingue nettement des autres par une mobilité plus concentrée sur les déplacements professionnels, avec des destinations plus lointaines (une forte majorité des activités se déroule « en ville ») et un usage plus intensif des modes mécanisés (plus de deux déplacements sur cinq). Leur relative autonomie financière rend en effet possible un usage assez fréquent des transports collectifs, voire, pour certains, des modes individuels, même si 40 % vont au travail à pied, souvent faute de moyens : « *Je pars à pied beaucoup plus que le taxi. Parce qu'il n'y a pas les moyens* » (gardien de nuit, habitant New Bell et travaillant à Akwa). Il en résulte un budget temps de transport quotidien supérieur à une heure et demie (dont une heure en mode mécanisé) et qui atteint même 2h30 si l'on inclut les travailleurs ambulants. Ce budget temps élevé résulte de la relative lenteur du trafic qui étire les temps de transport, mais aussi des incertitudes liées aux temps d'attente et aux difficultés d'embarquement dans les véhicules qui amènent à augmenter les délais de précaution : « *Il faut discuter pour entrer dans la voiture, déjà il faut être attentif et être aussi courageux pour pouvoir entrer dans la voiture parce que les gens sont nombreux. Heu, il n'y a pas vraiment de méthode à ça, quand on arrive, on attend, puis on se précipite. Si on arrive à entrer, on va, si n'arrive pas, on attend le prochain véhicule* » (Technicien en maintenance informatique, sans emploi stable, habitant Nyalla) ; « *Je me lève tôt, à 5 heures, afin de prévoir au moins 30 minutes d'attente du bus pour être au lieu de service à 8h30 au plus tard* » (Homme de 37 ans, habitant Grand Hangar).

Travailler « en ville » implique un recours plus fréquent aux transports collectifs et débouche sur un accroissement sensible des budgets transport des actifs pauvres, qu'il s'agisse de temps (1h46 contre 1h19) ou, surtout, d'argent (408 Fcfa –et jusqu'à 539 Fcfa pour ceux déclarant faire l'aller et le retour au travail en transport collectif- contre 151 Fcfa pour ceux travaillant dans le quartier du domicile ou les quartiers limitrophes). Mais, on l'a vu (3.2.), le gain de revenu procuré par cet éloignement compense largement le surcoût imputable au transport, même si certaines situations individuelles peuvent amener à préférer ne pas aller s'installer « en ville » : « *Puisque dans mon business de beignets que je viens de vous parler là, j'ai bien vu que je pouvais vendre au niveau de la ville, mais puisque le transport est élevé, c'est pas facile pour se déplacer, bon le revenu serait*

moins... » (Aide-maçon habitant à Grand Hangar, sans emploi, se débrouillant actuellement en préparant des beignets au marché de Grand Hangar).

Les hommes inactifs : peu mobiles lorsqu'ils sont âgés, encore proches des scolaires s'ils sont jeunes

Peu nombreux, les inactifs pauvres sont majoritairement d'une part, enfants ou autres parents du chef de ménage, d'autre part, célibataires. Ils sont un peu moins instruits que les actifs pauvres, mais ils sont encore un cinquième à avoir atteint le lycée et un vingtième l'enseignement supérieur. L'âge moyen est élevé (38 ans) du fait de la forte présence d'hommes âgés qui représentent un quart des effectifs. Il s'agit en effet d'une catégorie hétérogène qui regroupe à la fois des retraités et de jeunes adultes dépendant encore du chef de ménage.

Le revenu annuel moyen de ces hommes est de 156 000 Fcfa, mais cette valeur moyenne gomme des disparités très importantes selon l'âge (Tableau 38). Plus l'individu est avancé dans le cycle de vie, plus il est susceptible de disposer d'une source de revenus, voire d'en cumuler plusieurs, dons, mais aussi allocations de retraite ou loyers issus de biens acquis antérieurement.

Tableau 38 : Revenu annuel moyen des hommes inactifs pauvres, selon l'âge

Classe d'âge	% des hommes inactifs	Ressources annuelles (Fcfa)	% de la classe d'âge sans ressource
Enfant et Jeune (<19)	10	12 000	62
Adulte jeune (19-34)	45	57 000	52
Adulte âgé (35-54)	21	229 000	32
Âgé (55 et plus)	24	342 000	17

La faible mobilité quotidienne (3,6 déplacements) des inactifs pauvres est dominée par la sociabilité qui représente plus de la moitié des déplacements. Le reste est consacré presque exclusivement aux activités domestiques, quelques adultes jeunes déclarant toutefois sortir à la recherche d'un travail. Cette mobilité se déploie essentiellement dans le quartier, plus encore que chez les inactives. Après le groupe des étudiants, les hommes inactifs sont ceux qui se déplacent le plus à pied (plus des trois quarts des déplacements) mais sur des distances plus faibles, notamment chez les plus âgés d'entre eux. Il en résulte un budget temps de transport d'une heure, dont une vingtaine de minutes en transport mécanisé.

Les caractéristiques de mobilité des inactifs pauvres sont sensibles à l'âge de l'individu. La pratique des activités domestiques s'effrite chez les plus anciens qui font alors en moyenne un déplacement de moins que les moins de 55 ans. La marche tient chez eux une place équivalente, mais le bendskin perd du terrain au profit du taxi, plus en accord en termes de confort et d'image avec leur statut d'« ancien » et dont le prix est plus supportable du fait de revenus plus importants.

En conclusion,

Les cinq catégories de citoyens pauvres présentent donc des comportements de mobilité distincts. Il s'agit bien sûr de tendances globales, ce qui veut dire que certains comportements individuels peuvent être très éloignés de ces profils moyens, mais l'hétérogénéité des comportements et donc des besoins des citoyens pauvres apparaissent clairement. Toutefois, deux grands profils de mobilité se dégagent à travers ces analyses.

Le profil dominant, le cantonnement au quartier, renvoie à des comportements de déplacement organisés autour du domicile, dans les espaces les plus proches (le quartier ou ses environs immédiats), avec un recours quasi unique à la marche. Les sorties « en ville » sont rares, tout comme l'usage des transports mécanisés. On a là le cas des citoyens inactifs, hommes ou femmes, mais aussi des jeunes scolarisés et d'un grand nombre d'actifs pauvres. Leurs besoins touchent surtout à l'amélioration de la disponibilité des services de base au sein même des quartiers et à la facilitation de la marche par l'aménagement de cheminements piétonniers...

Un second type de pratiques, la ville sous contraintes, se détache également chez les citoyens pauvres et concerne certains actifs ou des scolaires plutôt âgés dont l'activité se déroule à distance du domicile, « en ville ». La fréquentation de la ville implique alors des parcours longs et l'individu doit arbitrer entre le caractère onéreux des transports collectifs et le temps et la pénibilité de la marche. Les projets qui leur seraient favorables portent sur le désenclavement de certains quartiers mais aussi sur la remise en état des liaisons principales ou la réduction du prix des transports collectifs.

5. LE FARDEAU MONÉTAIRE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Le coût d'usage des transports collectifs est élevé en regard des ressources des Doualais : les ressources annuelles des femmes inactives pauvres ne leur permettraient pas même un déplacement en transport collectif par jour, qui plus est sans jamais rien dépenser d'autre ! Avant de prendre une mesure plus précise du fardeau que représente la mobilité quotidienne dans les budgets des citadins, nous allons voir tout d'abord que les prix pratiqués dépassent largement les tarifs de base affichés.

Des prix réels souvent beaucoup plus élevés que les tarifs « officiels »

Les différentes formes de transport collectif présentent des coûts d'usage réels qui varient sensiblement. L'écart relatif de 50 % entre les tarifs « officiels » du taxi (150 Fcfa) et du bendskin (100 Fcfa) se maintient parfaitement lorsque l'on observe les prix effectivement payés par les usagers : les déplacements en taxi coûtent ainsi en moyenne 195 Fcfa, contre 127 Fcfa pour ceux en bendskin.

L'écart entre tarif et prix réel résulte pour une part de la nécessité lors de certains déplacements d'emprunter successivement plusieurs taxis ou motos-taxis du fait de l'extension du sectionnement, mais aussi des pratiques de négociation à certaines heures ou pour certains parcours. Ces pratiques concernent tous les modes de transport collectif, à l'exception notable des bus de la Socatur. Elles sont particulièrement fréquentes en période de pointe. Ainsi, ce superviseur de cybercafé (qui habite à Bonadiwoto) déclare : « Je saute dans un cargo à 150/200, ça dépend de l'heure à laquelle je suis sorti parce que quand il y a affluence, le prix aussi augmente et ça fait des problèmes à nos poches », tandis qu'une commerçante de poisson frais (habitant Bépanda Yoyong) se plaint : « Surtout à 5 heures, les cargos sont très chers, parce que tous les commerçants veulent partir... ».

Ainsi, les déplacements effectués avec un seul taxi coûtent-ils dans 60 % des cas 150 Fcfa, mais le prix réel est plus faible pour près d'un déplacement sur 10, alors qu'il atteint ou dépasse 200 Fcfa dans près d'un déplacement sur trois « Il faut proposer et cela revient cher ; Bonanjo ou Bonapriso – Bonabéri, c'est 1 000 Fcfa, au lieu de 300 Fcfa » (Vendeuse de 36 ans, habitant à Bonanjo).

De même, lors de l'usage d'un bendskin, 65 % des usagers ont déboursé 100 Fcfa, mais 21 % ont payé 150 Fcfa (soit le tarif du taxi) et 13 % au moins 200 Fcfa : « Ils ont des moments très tôt le matin, vous payez 125, dès qu'ils sont beaucoup, si on les trouve, ils prennent 100 F, oui, il y a par exemple quand la distance est longue, vous trouvez difficilement... avec ce que vous avez en poche » (Maçon tenant actuellement un petit commerce de vivriers, habitant à Maképé Yoyong).

La distribution des durées de déplacement confirme que le bendskin apparaît plutôt comme un mode de relative proximité, alors que le taxi collectif assure des

déplacements à plus longue distance¹¹ (Tableaux 39 et 40). Or, les prix réels sont directement liés à la longueur du parcours. Bien que ne disposant pas de cette information à travers nos enquêtes, on observe néanmoins que le prix est supérieur d'un tiers lorsque la durée passe de moins de 5 minutes à plus de 20 en ce qui concerne le bendskin et fait plus que doubler pour le taxi entre les déplacements ne dépassant pas 5 minutes et ceux durant plus de trois quarts d'heure.

Tableau 39 : Distribution des durées des déplacements en bendskin (%) et prix pratiqués selon la durée du déplacement (Fcfa)

	-5	6-10	11-15	16-20	21-
%	10	28	23	17	22
Prix	107	115	128	135	143

Tableau 40 : Distribution des durées des déplacements en taxi collectif (%) et prix pratiqués selon la durée du déplacement

	-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-
%	3	11	16	12	7	19	6	6	7	13
Prix	127	145	156	175	176	191	204	226	241	288

L'usage du bendskin apparaît donc plus homogène que celui du taxi et le prix payé par les citoyens est alors peu sensible à leur localisation dans l'espace urbain. Par contre, le recours au taxi, plus multiforme, révèle mieux les inégalités d'accès à la ville en fonction du lieu de résidence : le tiers des déplacements en taxi des citoyens de la rive droite dure au moins trois quarts d'heure, ce qui est le cas de moins de 15 % de ceux des résidents du centre. Les premiers déboursent alors en moyenne 238 Fcfa par déplacement en taxi, les seconds 179 Fcfa seulement. L'accès aux aménités urbaines, à l'emploi formel mais aussi à des activités non salariées plus rémunératrices que celles que l'on trouve dans la plupart des quartiers est ainsi doublement plus difficile pour les habitants des périphéries, en temps mais aussi en coût : « *Les frais de transport élevés m'empêchent de me déplacer en dehors des jours ouvrables* » (Caissière de 27 ans, habitant Kotto village et travaillant à Akwa).

Un poids du transport surévalué dans le discours des citoyens, mais une charge réelle difficilement supportable pour nombre de ménages pauvres

Il n'est alors pas étonnant que lors des entretiens, les interviewés aient déclaré consacrer une part importante de leur budget à leurs déplacements : « *Je pourrais même vous dire que je travaille pour les transporteurs !* » (Célibataire avec deux frères à charge, habitant Bonadiwoto et travaillant à Akwa) ; « *Les 2/3 de mon salaire vont dans le transport, vraiment s'il y avait moyen de réduire le tarif, ça allait beaucoup nous arranger* » (Homme marié de 36 ans, faisant un petit boulot irrégulier, habitant Nylon Barcelone). Pour une majorité d'entre eux, cette part serait même plus

¹¹ Cette constatation doit toutefois être nuancée en observant que le bendskin est un mode plus rapide et nécessitant souvent moins d'attente que le taxi, ce qui réduit les durées de déplacement, à distance donnée.

élevée que les parts respectives de l'alimentation et du logement : « *En tout, je dépense au moins 10 000 Fcfa pour le transport par semaine. Le transport coûte plus cher que la prise en charge personnelle de la ration. Je dépense en moyenne 500 Fcfa par jour pour ma nutrition* » (Homme de 37 ans, se débrouillant dans la maçonnerie, habitant Grand Hangar). L'enquête sur les Dépenses des ménages de Yaoundé et Douala réalisée en 2000 ne corrobore que très partiellement ces déclarations¹² (DSCN, 2001 ; DSCN, 2002). En moyenne, le transport n'y apparaît que comme le troisième poste de dépenses des ménages, tant chez les pauvres que chez les non-pauvres. Ainsi, chez les pauvres, seuls 3 % des ménages consacrent plus d'argent au transport urbain qu'à l'alimentation. Par contre, dans près d'un ménage sur quatre, les sommes consacrées au transport urbain sont plus importantes que celles destinées au logement (loyer éventuel, fluides, équipement, entretien). Ce taux varie peu entre pauvres et non-pauvres, alors qu'il est très sensible au statut d'occupation du logement, doublant entre les locataires et les propriétaires.

Plus que comme la mesure d'une situation objective dans laquelle le transport dépasserait tous les autres postes de consommation, les déclarations des interviewés doivent être prises comme un constat d'alerte très important sur la pression monétaire exercée par une mobilité obligée pour accéder aux activités quotidiennes et donc survivre. L'enquête-ménages SITRASS montre que les ménages pauvres consacrent quand même 23 % de leurs ressources aux seuls déplacements urbains, contre 16 % pour les non-pauvres, et qu'un peu plus du quart d'entre eux dépense même plus de 30 % de leur revenu. Ce point est d'autant plus remarquable que la mobilité en modes mécanisés des ménages pauvres reste très limitée. Ramené au nombre de personnes du ménage, les ménages pauvres consacrent sensiblement moins d'argent que les non-pauvres aux déplacements en transport collectif (sans parler des modes individuels, quasi inaccessibles) : les individus des ménages du dernier quartile (les 25 % de ménages les plus aisés) dépensent en moyenne 2,2 fois plus en transport collectif que ceux des ménages pauvres. En d'autres termes, les plus pauvres sont moins nombreux dans les transports collectifs que les plus riches.

Mais un usage plus intensif des transports collectifs par les citoyens pauvres paraît en l'état incompatible avec leurs ressources. Une analyse des données de l'enquête sur les dépenses des ménages de 2000 montre que, en moyenne, une fois défalqués du budget du ménage la nourriture et le logement (loyer et fluides uniquement), il reste quotidiennement aux membres des ménages pauvres doualais moins de l'équivalent d'un aller et retour en taxi collectif pour assurer les dépenses liées aux soins, à l'éducation, à l'habillement, à l'entretien du logement et... aux transports. La situation est bien sûr un peu moins caricaturale si l'on restreint ce calcul aux seuls individus de 15 ans et plus (c'est-à-dire en faisant l'hypothèse que les plus jeunes n'ont pas besoin de recourir aux transports collectifs), mais la contrainte budgétaire limite à l'évidence fortement la consommation de transport des citoyens les plus pauvres : « *Quand j'ai cours à*

¹² On sait toutefois que les enquêtes de type Dépenses tendent à minorer les sommes consacrées aux déplacements quotidiens (Diaz Olvera et alii, 2001).

7h30, je dois être debout à 5h pour commencer à prendre le taxi. Quand je vais à pied, il est préférable que j'aïlle un peu plus tôt, ou alors quand je peux prévoir que je n'ai pas d'argent le lendemain, je reste du côté de la fac pour ne pas revenir simplement et puis je gère la soirée comme je peux » (Étudiant en licence, habitant Mbangué).

En conclusion,

Les ménages pauvres consacrent plus du cinquième de leur budget pour assurer leur mobilité quotidienne. Au delà de la mesure précise du phénomène, nombreux sont les citadins qui font état d'un poids insupportable du transport dans leur budget. Le succès du bendskin par rapport aux autres formes de transport collectif, le raccourcissement des distances en mode mécanisé grâce au rallongement des parcours pédestres, les négociations sur le prix, la hiérarchisation des besoins selon les motifs de déplacement, selon les individus au sein des ménages..., ces nombreux efforts entrepris pour réduire les coûts ne permettent pas de s'affranchir de la contrainte monétaire, mais au mieux de s'en accommoder.

Au-delà de la question de la variabilité des besoins de mobilité (en d'autres termes, les citadins pauvres ont-ils moins besoin de se déplacer, du fait par exemple d'un travail plus rare ou plus proche du domicile ?), force est de constater que la faiblesse des ressources ne permet guère d'imaginer un recours sensiblement accru des plus pauvres aux transports collectifs. La contrainte budgétaire limite à l'évidence fortement la consommation de transport des citadins les plus pauvres. Relâcher cette contrainte passe soit par un accroissement des ressources de ces populations, soit par des mesures de réduction des tarifs.

6. PROPOSITIONS DE LIGNES D'ACTION

Les analyses issues des différents travaux de terrain convergent pour montrer une situation difficile pour les Doualais lorsqu'il s'agit d'accéder aux nécessités de base. Ces difficultés touchent plus particulièrement les citoyens pauvres. Pour eux, l'accès au travail est plus compliqué donc plus rare ; les écoles ou les services de santé sont éloignés alors même que la qualité du service proposé par les établissements publics reste faible ; les marchés dits « de proximité » ne le sont pas toujours et proposent des aliments plus coûteux ; la corvée d'eau scande les journées... Les liens sociaux restent présents et les citoyens cherchent à les maintenir, mais de nombreux pauvres sont dans une situation fragile, leur réseau « utile » étant réduit, voire inexistant, faute de moyens suffisants. De plus, ces multiples sources de problème se cumulent fréquemment, rendant la vie quotidienne plus problématique, notamment dans les quartiers enclavés ou les périphéries lointaines.

L'observation des pratiques de déplacement le montre bien : par rapport aux citoyens plus aisés, les pauvres se déplacent dans de moins bonnes conditions, car les dysfonctionnements du système de transport se surajoutent aux insuffisances de l'offre urbaine. Les véhicules individuels sont hors de leur portée. L'offre de transport collectif est insuffisante à certaines heures et dans certains lieux, les prix réels pèsent lourdement sur les budgets, la qualité de service reste défectueuse. La marche, parfois sur de longues distances, est pénible, par absence ou par manque de protection des trottoirs, à cause de la dégradation des infrastructures ou faute de cheminements adéquats.

Certes, le mauvais état des voies ou les faiblesses de l'offre de transport collectif pénalisent également les citoyens plus aisés et il paraît difficile de privilégier une politique qui ne serait ciblée que sur les plus pauvres. Mais il serait tout aussi illusoire de se contenter d'une politique globale de transport urbain, en espérant qu'elle bénéficie mécaniquement à tous les groupes sociaux. Il convient donc de chercher à améliorer le système de transport dans son ensemble, tout en donnant des infléchissements significatifs sur les segments de l'offre les plus adaptés aux besoins des populations les plus démunies. Un certain nombre de mesures paraissent susceptibles de contribuer à rendre au système de transport son rôle permissif d'accès aux fonctions urbaines, alors qu'il joue plutôt actuellement un rôle limitant. Elles regroupent des actions sur la voirie, sur les conditions de marche et sur l'offre de transport collectif. Elles devraient aussi s'accompagner d'actions sur la localisation des équipements de base. Enfin, la mise en œuvre de ces diverses actions devrait s'appuyer sur la mise en place d'indicateurs de suivi.

6.1. ACTIONS SUR LA VOIRIE

De fait, Douala est une ville à deux vitesses. C'est d'une part le poumon du Cameroun, le point privilégié par où transitent les échanges, notamment, de marchandises, avec l'extérieur. Mais c'est aussi la ville habitée par près de deux

millions de citoyens qui tous les jours doivent se déplacer pour accéder à un revenu et satisfaire les nécessités quotidiennes.

La première action à mettre en place est de faciliter la desserte par une voirie convenable. Des programmes actuels ou récents ont contribué à réhabiliter le réseau principal, celui qui fait de Douala une ville internationale. Mais il s'agit aussi de désenclaver les quartiers en accordant une priorité aux voiries locales, la question étant alors de savoir quelle inflexion doit être donnée aux programmes existants. Afin de préserver le long terme, des conceptions de voirie adaptées, prenant en compte les capacités de financement des différents partenaires, doivent être recherchées dans deux directions parallèles. D'une part, sur nombre de voies, il s'agit simplement de permettre dans un premier temps le passage des taxis collectifs avant d'envisager, à terme, celui des minibus puis des autobus. D'autre part, il convient de prendre en compte les opérations ultérieures de maintenance, d'autant que des solutions techniques adéquates existent (par exemple, le pavage).

Avant la mise en place de ces actions et dans la perspective des mesures de décentralisation, il convient de réfléchir au partage des responsabilités entre la Communauté Urbaine dont le rôle doit être réaffirmé et les moyens très probablement renforcés, et les acteurs plus locaux, mairies, voire chefs de quartier, dont l'intervention peut être déterminante pour la réussite de certains micro-aménagements au cœur des quartiers. Enfin, une question identique pourrait se poser en cas d'émergence d'acteurs directement issus de la société civile et prêts à s'impliquer sur ces thématiques.

6.2. ACTIONS SUR LES CONDITIONS DE MARCHE À PIED

On a vu que la marche à pied est de loin le premier mode de déplacement à Douala comme dans la plupart des villes africaines. Son importance augmente chez les plus pauvres qui ne recourent le plus souvent à des modes motorisés que de façon occasionnelle, généralement d'ailleurs en association avec la marche sur les parcours terminaux.

Or les conditions objectives de la marche sont très dégradées de sorte qu'une action essentielle doit consister à faciliter les trajets pédestres par un ensemble de mesures d'aménagement de faible coût mais qui exigent un minimum de savoir-faire et de la concertation. Ces actions n'ont été que trop délaissées dans le passé et une « révolution culturelle » est probablement nécessaire afin que la marche soit systématiquement prise en compte de façon explicite dans tous les nouveaux projets. Plusieurs niveaux d'intervention sont souhaitables :

- amélioration des cheminements piétonniers dans les quartiers, tout particulièrement ceux qui sont enclavés. De micro-aménagements, tels que de petits ouvrages d'art permettant le franchissement sécurisé de ravines, de drains... sont souvent susceptibles de faciliter considérablement le quotidien des résidents. Le manque d'éclairage est un thème sensible dans les quartiers, parce qu'il renvoie à un accroissement des risques d'accident et à une

dégradation de la sécurité des personnes et des biens, mais le coût en est certainement élevé ;

- préservation et sécurisation de ces cheminements le long (ou en parallèle) des grands axes de voirie. Les trottoirs ne sont pas utiles partout et leur financement étant hypothétique, l'entretien ou l'amélioration d'accotements (dallage) serait suffisant en nombre d'endroits.

Il apparaît néanmoins clairement que les aménagements de voirie ne répondront qu'à une partie du problème, d'autres dimensions des difficultés de déplacements des citoyens démunis renvoyant à des problèmes d'organisation de l'espace public en vue de limiter les conflits d'usage, l'inconfort et l'insécurité qui en découlent. Il convient en particulier d'arriver à faire observer (négocier ?) la discipline dans l'utilisation des trottoirs pour de multiples activités (artisanat, vendeurs de rues), pour le stationnement des véhicules, mais aussi pour le dépôt des ordures qui contribue à accroître l'insalubrité. Une telle approche gagnerait toutefois à être différenciée selon les espaces. D'une part, dans les zones centrales et les zones proches des grands axes (ou traversées par ces grands axes), la question du partage de l'espace est particulièrement vive et doit impérativement être traitée. D'autre part, dans les quartiers plus périphériques ou enclavés, la coexistence est beaucoup moins problématique et n'appelle pas de mesures aussi urgentes.

6.3. ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Une analyse plus précise de l'offre actuelle de transport collectif à Douala (elle n'était pas prévue dans le cadre de cette étude) reste bien évidemment à mener avant d'identifier des actions précises à mettre en œuvre. Un certain nombre de pistes peuvent néanmoins être d'ores et déjà pointées.

Organiser la multimodalité : aller vers la création d'une Autorité organisatrice

La nouvelle génération d'entreprises de transport urbain à laquelle appartient la Socatur est tenue d'être moins dépendante des financements publics (étatiques ou municipaux), ce qui accentue le problème de son accès par les plus pauvres. Les niveaux de tarifs nécessaires à l'équilibre financier de ces entreprises (qui restent à évaluer précisément) excluent à l'évidence les usagers pauvres, qui ne peuvent être au mieux que des usagers occasionnels. Toute une réflexion devrait être ouverte sur ce point, mais on voit bien la nécessité d'avoir un système multimodal de transport public, associant les différentes formes de transport collectif. La réflexion pourrait même être prolongée en envisageant ce qu'apporterait une remise en service du rail, puisqu'un certain nombre d'emprises anciennes sont encore préservées (au moins partiellement), voire le recours à des services fluviaux.

Il est clair que les formes de transport artisanal, malgré leurs multiples inconvénients (dont la pratique du sectionnement qui peut multiplier brutalement le coût d'un déplacement par 2 ou 3), contribuent à la mobilité des

pauvres grâce à leur diversité et à leur adaptabilité. Ces formes doivent être appuyées en recherchant une meilleure organisation et une plus grande productivité tout en les soumettant à des règles minimales de qualité de service bénéficiant aux usagers. En tout état de cause, la contribution actuelle des bendskins à la mobilité des citadins, croissante et proportionnellement plus forte pour les pauvres que pour les plus aisés, doit inciter à maintenir cette activité en la centrant sur un rôle de desserte locale et de rabattement sur les autres modes pour les déplacements de plus longue distance. Il convient également d'encourager l'émergence d'une organisation professionnelle, car les syndicats actuels portent surtout les préoccupations des chauffeurs de taxis collectifs, et les autorités ne disposent donc pas d'interlocuteurs représentatifs parmi les bendskineurs.

L'organisation du système multimodal passe par une hiérarchisation des dessertes avec des points de correspondance qui structurent le réseau de transport collectif. Les dessertes majoritaires étant assurées sur les axes de plus forte demande, des incitations peuvent être données pour que des dessertes secondaires soient assurées de façon à rééquilibrer le schéma dominant résultant d'un marché non régulé. Les actions peuvent être de divers ordres :

- action sur certains points noirs de voirie ;
- mise en place de points de stationnement, en concertation étroite avec les opérateurs ;
- délivrance des autorisations par zone ;
- information des usagers ;
- appui aux opérateurs concernés.

En tout état de cause, il paraît illusoire d'espérer que l'évolution vers ce système organisé de dessertes puisse être obtenu uniquement en améliorant le réseau de voirie, chaque forme de transport collectif se tournant alors « naturellement » vers un type de desserte en fonction de l'infrastructure : les autobus sur les grandes liaisons, les taxis prenant en charge la desserte par grandes zones, les bendskins assurant les parcours terminaux dans les zones enclavées et les minibus ou les cargos se limitant à la desserte des zones périphériques.

Elle appelle au contraire une action volontariste qui implique la création d'une Autorité organisatrice, dotée des moyens humains et budgétaires adéquats. On en connaît déjà quelques expériences en Afrique. Elles révèlent certes des difficultés profondes, mais qui n'ont pas lieu d'étonner et qui ne remettent pas en cause le bien-fondé de ces tentatives de réforme institutionnelle. Un préalable à Douala est la clarification des responsabilités institutionnelles sur l'organisation du transport, mais un réel consensus semble exister entre les principaux acteurs pour aller dans ce sens. La question demeure cependant de savoir quels sont les mandats possibles de cette Autorité et, en particulier, si la lutte contre la pauvreté doit explicitement en faire partie.

Contenir les tarifs : améliorer la productivité plutôt que proposer des réductions tarifaires ciblées

Quelle que soit la manière dont on retourne le problème, des actions de productivité sur le système de transport urbain dans son ensemble doivent être recherchées : réfection des infrastructures, amélioration de la fluidité dans la circulation, efficacité des stations et gares routières... Là encore il s'agit de mesures qui bénéficieront à tous mais doivent être considérées comme relevant de la lutte contre la pauvreté, à condition que les gains de productivité alimentent bien des diminutions de coût et de tarif pour les usagers les plus pauvres.

Tous les modes de transport public ne sont pas également accessibles aux pauvres, pour de multiples raisons. Les actions de productivité doivent donc bien porter sur un système multimodal fait de plusieurs composantes : motos-taxis, taxis collectifs, minibus exploités de façon artisanale mais qui peuvent entrer dans des schémas d'organisation collective, autobus exploités par la Socatur, voire à terme des systèmes lourds.

Pour améliorer l'accès des catégories défavorisées aux transports collectifs, l'approche classique dans les pays développés consiste à proposer des réductions tarifaires ou la gratuité. Une telle approche semble peu praticable à Douala comme dans les autres villes africaines car elle repose sur une gestion administrative de dossiers individuels pour examiner la situation de ressources des personnes concernées. La base en est une économie formelle alors que les sociétés africaines reposent majoritairement sur des activités informelles. C'est pourquoi des tentatives de réductions tarifaires visant spécifiquement les plus pauvres doivent soulever le scepticisme ou au moins de fortes précautions pour éviter leur détournement et la dérive du système.

En revanche, des actions indirectes peuvent avoir un effet intéressant, notamment toutes celles qui portent sur la structure tarifaire. En particulier, les mesures de tarification unique sur le réseau bénéficient à l'évidence aux habitants des périphéries, parmi lesquels les pauvres sont nombreux. Mais il faut se méfier des principes généraux appliqués sans analyse détaillée car les contextes varient d'une ville à l'autre et il faut vérifier les termes réels de la péréquation qui s'opère dans toute politique de tarification.

Préserver l'emploi dans le transport, tout en l'améliorant

On a vu que le secteur du transport urbain est un grand pourvoyeur d'emplois, probablement près de 45 000 selon nos estimations. Les emplois sont d'autant plus nombreux que les véhicules utilisés sont de faible capacité, pour une demande constante. Il en résulte que le transport artisanal offre des emplois nombreux, accessibles pour une partie d'entre eux à des personnes sans ressources et sans qualification : au premier degré, ce secteur d'activité permet bien de lutter contre la pauvreté en permettant une insertion par l'emploi, notamment pour de jeunes chômeurs. Ce type d'emploi est souvent critiqué,

avec de bonnes raisons, car ils supportent de nombreux désavantages : faible rémunération directe ; absence de couverture sociale ; pénibilité et fatigue ; exposition à la pollution ou à l'insécurité dans certains cas (les *bendskins*). Mais ces critiques risquent de faire oublier l'essentiel qui est d'offrir une activité rémunératrice et une insertion sociale, même minimale. Il faut donc reconnaître au secteur un rôle de pourvoyeur d'emploi.

Les actions doivent d'abord viser le secteur artisanal qu'il convient d'appuyer et d'encadrer. En tout état de cause, elles doivent s'orienter vers l'amélioration des conditions d'emploi dans le secteur et non vers leur simple suppression sous prétexte de mauvaises conditions de travail ou de dangerosité du mode... Les actions de formation deviennent alors essentielles car elles devraient permettre une évolution positive de l'activité, tant en la professionnalisant qu'en contribuant à la pérennisation de certains emplois. La question qui peut se poser est de savoir quel équilibre établir dans l'action entre taxis collectifs et *bendskins*.

Parallèlement, il ne faut pas oublier que les entreprises structurées de transport sont, elles aussi, des centres d'emplois importants, même si ces emplois sont plus difficiles d'accès aux plus pauvres en raison des critères nécessaires d'embauche, liés notamment à l'alphabétisation et aux qualifications professionnelles.

A contrario, ni le secteur artisanal, ni le secteur structuré n'ont vocation à assurer un emploi à tous les chômeurs et les politiques d'embauche doivent être maîtrisées, de façon à éviter que la multiplication des emplois ne soit contre-productive et annihile les efforts d'organisation du système de transport.

6.4. ACTIONS SUR LA LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE BASE

Enfin, la réponse aux besoins d'accessibilité ne relève pas seulement de l'offre de transport mais aussi de la localisation d'équipements et de services de base de qualité satisfaisante dans les quartiers, de façon à les rendre accessibles plus facilement, notamment à pied. En particulier, un maillage plus dense des services publics permettrait aux citoyens pauvres d'échapper au dilemme actuel du choix entre des établissements publics souvent très éloignés et de trop faible qualité, et une offre privée plus proche mais au coût d'usage prohibitif.

Il y a là des enjeux importants de productivité urbaine, comme le montre bien la question de l'accès à l'eau. Sans parler d'un raccordement général des citoyens au réseau d'adduction d'eau, hors de portée des capacités financières des autorités publiques comme des ménages, une amélioration dans un premier temps du maillage en bornes fontaine dans les zones périphériques et enclavées, permettrait de diminuer la pénibilité inhérente à cet approvisionnement, et vraisemblablement d'accéder à une eau de meilleure qualité. Le temps dégagé et la fatigue épargnée auraient sans doute des effets bénéfiques sur l'amélioration des conditions de vie de l'ensemble des membres du ménage et favoriseraient la participation des femmes aux activités rémunérées, et l'engagement scolaire des enfants.

De telles actions, envisageables après une identification fine des lacunes en termes d'équipement, supposent une politique concertée avec les administrations concernées, qu'il s'agisse des écoles, des centres de santé, des marchés ou des points de distribution d'eau. Une telle concertation est un préalable à la prise en compte des conditions d'accessibilité physique de ces équipements dès leur phase de conception.

6.5. DÉFINIR DES INDICATEURS DE SUIVI

On a vu que ce que l'on pouvait attendre d'un éventuel programme d'action visant à réduire la pauvreté par l'amélioration de la mobilité urbaine était un renforcement de l'accessibilité et une amélioration quantitative et, surtout, qualitative de la mobilité effective des groupes les plus pauvres. Cela passe par des actions de transport au sens large, portant sur les transports collectifs et la voirie, et par des actions de localisation des équipements de base dans les quartiers. La mise en place d'indicateurs de suivi destinés à mesurer l'efficacité d'un programme d'action devrait permettre d'introduire des mécanismes d'ajustement du programme selon les résultats obtenus. Elle devrait aussi permettre d'initier un processus plus continu de production d'information sur le secteur de la mobilité urbaine à Douala. Elle se heurte cependant à des difficultés multiples qui ne doivent pas être négligées :

- Faiblesse du système actuel d'information sur l'offre et la demande de transport : l'information tend à n'être produite qu'à l'occasion d'études par des consultants, sans qu'il y ait systématiquement mémoire et capitalisation locales.
- Dynamique accélérée de l'urbanisation périphérique qui entraîne de fait une dégradation d'indicateurs de suivi globaux (les conditions de déplacement, d'accès aux services... sont systématiquement pires sur le front d'urbanisation que dans des espaces plus consolidés) mais qui, parallèlement, limite l'intérêt des indicateurs fondés sur une structure urbaine constante.
- Diversité des facteurs agissant sur les conditions de mobilité et volatilité de l'offre de transport selon la conjoncture, qui compliquent la mise en évidence des chaînes de causalité résultant de la mise en œuvre de programmes sectoriels.
- Multiplicité des situations d'accessibilité et de pauvreté dans l'agglomération et relative mixité socio-économique de la plupart des quartiers, qui rendent délicats le choix d'un échantillon simplifié de ménages et/ou de zones d'enquête et la construction d'indicateurs agrégés représentatifs.
- Difficulté pratique à cerner aisément le niveau de ressources d'une personne ou d'un ménage.

Dans ce contexte, il est recommandé de tendre vers des indicateurs simplifiés, peu coûteux à produire et faciles à interpréter. On peut penser à deux types d'indicateurs selon les conditions de leur production.

Un premier ensemble concerne des indicateurs fondés sur les temps et coûts d'accès à certains lieux et pôles majeurs d'activité. Ces indicateurs doivent alors se fonder sur des mesures de temps de parcours et de tarif réel des transports collectifs pour des liaisons-types à choisir en fonction de leur représentativité. Ils doivent aussi être capables de reproduire correctement les conditions effectives d'accès et donc intégrer la marche à pied. L'amélioration de la situation est appréciée par la réduction des temps et/ou des coûts d'accès (les deux pouvant être contradictoires : réduction du temps par transfert de la marche vers les transports collectifs, donc avec apparition d'un coût monétaire). Les enquêtes-ménages 2003, avec la reconnaissance préalable des quartiers, constituent une base intéressante pour le choix des liaisons. Le recueil de l'information devrait combiner des enquêtes aux générateurs, auprès des usagers de ces services, et des enquêtes auprès des transporteurs (rappelons que les tarifs annoncés ne correspondent guère à la réalité des prix pratiqués sur des liaisons réelles). Il ne permettrait toutefois pas d'évaluer des évolutions dans les lieux fréquentés et leurs causes (par exemple, report d'un collège privé vers un collège public ou d'un centre de santé éloigné vers un équipement de quartier). Sans être exhaustifs, ces mesures d'accessibilité pourraient inclure :

- Coûts et temps de déplacement du quartier au centre-ville et du quartier au marché central (en transport collectif, à la pointe du matin) ;
- Répartition modale et temps moyen de déplacement (éventuellement en séparant marche et transports collectifs), du quartier à un ensemble d'établissements scolaires (publics et privés) ;
- Répartition modale et temps moyen de déplacement (éventuellement en séparant marche et transports collectifs), du quartier à un ensemble de centres de santé de premier et de second niveau (publics et privés également).

Un second ensemble rassemble des indicateurs fondés sur les pratiques de mobilité d'un ensemble de ménages considérés comme pauvres. L'amélioration est appréciée par la proportion de personnes dont la situation s'est améliorée « suffisamment ». Il s'agirait alors de procéder à des enquêtes simplifiées auprès d'un sous-groupe de ménages tirés dans les quartiers enquêtés lors de l'enquête-ménages de 2003. Un panel paraît malheureusement irréaliste : la mobilité résidentielle des ménages est élevée, tout particulièrement chez les locataires (ancienneté moyenne dans le logement : un peu plus de 3 ans ; plus de 50 % des locataires sont là depuis 2 ans ou moins). Les exigences de représentativité statistique pour mesurer des évolutions significatives avec des intervalles de confiance raisonnables nous font craindre cependant que la taille nécessaire des échantillons soit relativement importante, de l'ordre de plusieurs centaines de ménages, finalement assez proche de la taille de l'échantillon initial. L'élaboration d'un questionnaire « normalisé », tirant profit de celui conçu en 2003, est indispensable. En tout état de cause, il s'agirait alors d'un dispositif relativement lourd. Toujours sans exhaustivité, ces mesures de pratiques de mobilité effective des populations pauvres pourraient inclure :

- Temps d'accès à pied au réseau de transport collectif (arrêt effectivement utilisé) ;
- Temps et mode(s) de déplacement du domicile aux établissements scolaires fréquentés ;
- Temps et mode(s) de déplacement du domicile au marché fréquenté ;
- Taux individuel de mobilité journalière et répartition modale ;
- Budget-temps journalier individuel, global et par mode ;
- Budget monétaire de transport, au niveau individu, au niveau ménage ;
- Part du budget (ressources régulières) des personnes actives consacrées au transport.

En conclusion, rappelons deux mises en garde. Tout d'abord, l'interprétation de chaque indicateur isolément n'est pas souhaitable car elle peut s'avérer ambiguë, en raison des multiples interactions au sein du système de transport entre offre et demande. Par exemple, l'amélioration du système de transport collectif peut entraîner des accroissements de mobilité journalière qui, eux-mêmes, impliquent des coûts globaux de transport plus importants dans le budget des ménages. L'effet mobilité sera positif alors que l'effet coût sera négatif, mais sans doute jugé supportable. C'est pourquoi il est conseillé de raisonner sur une batterie d'indicateurs pour avoir une appréciation correcte des effets imputables au programme d'action.

Enfin, certaines évolutions peuvent être provoquées par des facteurs externes, indépendamment de l'efficacité intrinsèque du programme d'action. Il appartient aux chargés d'étude en charge du système d'information d'en identifier l'éventuelle influence. Par exemple, l'amélioration ou la détérioration des coûts de déplacements dépend de l'évolution du prix des carburants, indépendamment des efforts de productivité du secteur.

BIBLIOGRAPHIE

- ANTOINE Ph., RAZAFINDRAKOTO M., ROUBAUD F., 2001, Contraints de rester jeunes ? Évolution de l'insertion dans trois capitales africaines : Dakar, Yaoundé, Antananarivo. *Autrepart*, n° 18, pp. 17-36.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 1998, Villes africaines au quotidien. *LET*, 170 p. (Coll. Études et Recherches n° 9).
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P., 2001, Dépenses de transport des ménages en Afrique subsaharienne. Méthodes et mesures appliquées au cas de Niamey. *Recherche Transport Sécurité*, n° 72, pp. 19-36.
- DSCN, 2001, Projet prix CEMAC. Enquête sur les dépenses des ménages à Douala et à Yaoundé. (EDM 2000). Données sur la consommation finale des ménages. Direction de la Statistique et de la Comptabilité Nationale, Ministère de l'Économie et de Finances, République du Cameroun, 23 p.
- DSCN, 2002, Projet prix CEMAC. Rapport général. Direction de la Statistique et de la Comptabilité Nationale, Ministère de l'Économie et de Finances, République du Cameroun, 40 p.
- LE BRIS E., 1996, L'Afrique noire. In Th. PAQUOT (dir.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète*. Éditions Complexe, pp. 141-168.
- MARIE A., 1997, Individualisation : entre communauté et société l'avènement du sujet. In A. MARIE (éd.), *L'Afrique des individus*. Karthala, pp. 407-436 (Coll. Hommes et Sociétés).
- VUARIN R., 1994, L'argent et l'entregent. *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 30, n° 1-2, pp. 255-273.

ANNEXES

ANNEXE 1 : GENRE ET LIEU DE RÉSIDENCE DES CITADINS INTERROGÉS

Les entretiens qualitatifs ont concerné 11 femmes et 19 hommes, localisés ainsi dans l'espace urbain doualais :

Type 1 : Quartiers proches du centre

- BONANJO (Face axe-lourd Dla-Ydé)	1 F	
- BONANJO (Nkondo I)	1 F	
- NEW BELL (Cimetière)		1 H
- AKWA (Bonadibong)	1 F	
- AKWA (Bonabekombo)		1 H

Type 2 : Première périphérie

- BEPANDA (Omnisports)	1 F	
- BEPANDA (Petit Wouri)		1 H
- BEPANDA (Yoyong)		1 H
- BONADIWOTO		1 H
- MAKEPE (Yoyong)		1 H
- NDOGBONG (Nvllle Route)	1 F	
- NDOGBONG (Vallée)		1 H
- NYLON BRAZZAVILLE		1 H
- NYLON TERGAL		1 H
- NYLON BARCELONE		1 H

Type 3 : Deuxième périphérie

- KM 12	1 F	
- LOGBABA		1 H
- LOGBESSOU	1 F	
- MAKEPE (Petit pays)		1 H
- MBANGUE		1 H
- NDOGPASSI (Borne 10 : Après le marché)	1 F	
- NDOGPASSI 2		1 H
- NYALLA		1 H
- NYALLA (Plateau)	1 F	

Type 4 : Rive droite (Bonabéri)

- GRAND HANGAR (Bonabéri)	1 F /	3 H
- MABANDA (Bonabéri)	1 F /	1 H

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES

1. N° Ménage 2. Commune 3. N° Quartier 4. Zone

5. Nom enquêteur 6. Code enquêteur 7. Jour de l'enquête M M J V S D 8. Date

Prénom	9. N°	10. Sexe 1. Homme 2. Femme	11. Position dans le ménage 1. Chef 2. Conjoint 3. Fils / fille 4. Père / mère 5. Frère / sœur 6. Petit fils / petite fille 7. Autre parent 8. Sans lien de parenté 9. Domestique	12. Âge (nombre d'années révolues)	13. Statut matrimonial 1. Célibataire 2. Marié(e) monogame 3. Marié(e) polygame 4. Divorcé(e)/séparé(e) 5. Veuf(ve)	14. Activité professionnelle 1. Actif(ve) occupé(e) 2. Scolaire/Étudiant(e) 3. Au chômage 4. Retraité(e) 5. Ménagère 6. Autre inactif(ve)	15. Contribue au revenu du ménage 1. Oui, apport principal 2. Oui, apport secondaire 3. Non	16. Éligibilité pour l'enquête 1. Adulte éligible (11 ans et plus) 2. Enfant éligible (6-10 ans) 3. Adulte absent longue durée (préciser pour quelle raison) 4. Non éligible
	1							
	2							
	3							
	4							
	5							
	6							
	7							
	8							
	9							
	10							
	11							
	12							
	13							
	14							
	15							
	16							
	17							
	18							
	19							
	20							

17. Nb total de personnes 18. Nb d'absents longue durée 19. Nb d'adultes à enquêter 20. Nb d'enquêtes enfants

Caractéristiques du logement

1. Parcelle lotie

1. Oui 2. Non

2. Type de logement

1. Concession / saré
 2. Villa moderne
 3. Maison isolée
 4. Maison à plusieurs logements
 5. Immeuble à étages

3. Nombre de pièces du logement pour dormir

4. Statut d'occupation

1. Propriétaire 3. Locataire → Question 6
 2. Hébergé gratuitement 4. Autre.....



5. Quel loyer devriez-vous payer pour un logement équivalent dans le quartier

6. Quel est le montant du loyer mensuel

7. Murs du logement

1. Béton / parpaing / brique cuite / pierre de taille
 2. Terre/ brique simple / pisée
 3. Tôle
 4. Planche
 5. Carabot
 6. Autre

8. Toit du logement

1. Tuile / ardoise 4. Paille
 2. Béton / ciment 5. Autre

9. Adduction d'eau potable dans le logement / la concession

1. Oui 2. Non → Question 11



10. Avez-vous des coupures d'eau ?

1. Au moins une fois par jour
 2. Au moins une fois par semaine
 3. Plus rarement
 4. Jamais
 5. Autre

11. Approvisionnement en eau potable

Ordonnez jusqu'à 3 réponses

1. Robinet intérieur 5. Puits
 2. Robinet public / borne fontaine 6. Source
 3. Robinet voisins 7. Vendeur
 4. Forage 8. Rivière / lac / marigot
 9. Autre

12. A quelle distance du domicile se trouve la source d'eau potable que vous utilisez le plus ?

1. 0-50 m 5. 501 - 1000 m
 2. 51-100 m 6. 1001 - 3000 m
 3. 101-300 m 7. + 3000 m
 4. 301 - 500 m

13. Combien de temps faut-il pour y aller à pied ? (minutes)

14. Qui va chercher habituellement l'eau potable ?

Ordonnez jusqu'à 3 réponses

1. Chef 6. Autre parent (F)
 2. Conjoint / épouse 7. Domestique (H)
 3. Fils 8. Domestique (F)
 4. Fille 9. Autre.....
 5. Autre parent (H)

15. Votre logement est-il en zone inondable ?

1. Oui 2. Non → Question 17



16. Pendant la dernière saison des pluies, votre logement a-t-il été inondé

1. Tous les jours ou presque
 2. De temps en temps
 3. Rarement
 4. Jamais

Equipement du ménage	Oui	Non
17. Raccordement au réseau électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Cuisinière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Réchaud à gaz / à pétrole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Poste de radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Télévision	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. Réfrigérateur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. Ventilateur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Téléphone fixe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Téléphone mobile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26. Vous ou quelqu'un d'autre du ménage dispose-t-il d'un terrain agricole ou de bétail qui permettent d'avoir régulièrement des produits alimentaires pour la consommation du ménage ?

1. Oui 2. Non

Véhicules possédés

27. Quelqu'un de votre ménage dispose-t-il, en tant que conducteur, d'un véhicule (motorisé ou non) pour son usage personnel ?

1. Oui 2. Non → Question 37



28. Combien de pirogues y a-t-il ?

29. Combien de pousse-pousses y a-t-il ?

30. Combien de vélos y a-t-il ?

31. Combien de motos et mobylettes particulières y a-t-il ?

32. Combien de voitures particulières y a-t-il ?

33. Combien de véhicules motorisés de transport de personnes y a-t-il ?

34. Combien de véhicules motorisés de transport de marchandises y a-t-il ?

35. Qui sont les membres du ménage qui possèdent ce(s) véhicule(s)

Indiquer 5 N° au maximum du tableau « Composition du ménage » de la 1ère page

| | | |

Opinions sur la situation du ménage

36. Vous est-il arrivé au cours des 12 derniers mois d'avoir des problèmes pour satisfaire les besoins en nourriture du ménage ?

1. Toujours 4. Rarement
 2. Souvent 5. Jamais
 3. Quelquefois

37. Comment trouvez-vous la situation économique générale de votre ménage par rapport à celle d'il y a un an ?

1. Beaucoup mieux maintenant
 2. Un peu meilleure maintenant
 3. Identique
 4. Un peu plus mauvaise maintenant
 5. Beaucoup plus mauvaise maintenant
 6. NSP

Changement de résidence du chef de ménage

38. Depuis combien de temps habitez-vous dans ce logement?
 (nombre d'années)

39. Où habitez-vous avant ?

1. Le même quartier 4. Autre ville
 2. Un quartier voisin 5. Au village
 3. Autre quartier de Douala 6. A l'étranger

40. Pourquoi avez-vous choisi d'habiter ici ?
 Ordonnez jusqu'à 3 réponses

1. Amélioration du logement
 2. Loyer moins cher/gratuité
 3. Logement indépendant
 4. Accès à la propriété
 5. Quartier mieux équipé
 6. Quartier plus sécurisant / tranquille
 7. Quartier mieux desservi par les transports
 8. Se rapprocher de la famille/des amis/des voisins
 9. S'éloigner de la famille/des amis/des voisins
 10. Se rapprocher du lieu de travail
 11. Se rapprocher des écoles
 12. Disposer d'une pièce pour le travail
 13. Pas le choix
 14. Autre

Accès au réseau de transport

41. Combien de temps vous faut-il pour vous rendre à pied du domicile à la route carrossable la plus proche ?
 (minutes)

42. Quel type de route est-ce ?

1. Goudronnée 3. En terre / latérite
 2. En pouzzolane / graveleux 4. Autre.....

43. Cette route est-elle carrossable toute l'année ?

1. Oui → Question 46 2. Non



44. Combien de mois dans l'année n'est-elle pas carrossable ?

45. Pour quelle raison ?

1. Inondation
 2. Autre.....

46. Combien de temps vous faut-il pour vous rendre à pied du domicile au point de chargement des transports publics que les membres du ménage utilisent le plus ? (minutes)

Accès aux services de base

1. Type de service de base	2. Est-ce que vous (ou une autre personne du ménage) fréquentez ce service, en dehors du motif professionnel 1. Oui, souvent 2. Oui, parfois 3. Non, jamais → Question 6 4. Service pas nécessaire, non concerné → Service suivant	3. Dans quel quartier se trouve ce service (code quartier)	4. Comment vous (ou une autre personne du ménage) y rendez-vous habituellement 1. A pied 2. Vélo 3. Moto / mobylette partic. 4. Voiture particulière 5. Taxi collectif 6. Clando 7. Bus SOCATUR 8. Minibus 9. Cargo 10. Bend Skin 11. Autre	5. Avec ce mode de transport, combien de temps faut-il pour vous y rendre depuis votre domicile (minutes)	6. Avez-vous des problèmes pour l'usage de ce service Ordonnez jusqu'à 3 réponses 1. Trop éloigné 2. Problème de transport 3. Trop cher 4. Attente trop longue 5. Mauvaise qualité du service 6. Insuffisance spécialité 7. Classes / salles surchargées 8. Autre problème 9. Pas de problème
1.1. École primaire publique			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.2. École primaire privée			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.3. Enseignement secondaire public			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.4. Enseignement secondaire privé			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.5. Centre de santé / dispensaire public			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.6. Centre de santé / dispensaire privé			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.7. Hôpital public			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.8. Hôpital / clinique privé(e)			_ + _ + _ + _		_ _ _
1.9. Marché de produits alimentaires			_ + _ + _ + _		_ _ _

Remarques de l'enquêteur

Remarques du superviseur

FICHE INDIVIDU (DE PLUS DE 10 ANS)

1. N° Ménage 2. Commune 3. N° Quartier 4. Zone

5. Nom enquêteur 6. Code enquêteur

7. N° de l'individu 8. Jour de l'enquête M M J V S D 9. Date

Caractéristiques socio-démographiques

10. Sexe
 1. Homme 2. Femme

11. Âge

12. Position
 1. Chef du ménage 4. Autre parent
 2. Conjoint 5. Autre.....
 3. Enfant

13. Statut matrimonial
 1. Célibataire 4. Divorcé(e)/Séparé(e)
 2. Marié(e) monogame 5. Veuf(ve)
 3. Marié(e) polygame

14. Lieu de naissance
 1. Douala 2. Yaoundé 3. Village 4. Etranger

15. Nationalité
 1. Camerounaise 3. Autre Afrique
 2. CEMAC/Nigeria 4. Autre.....

Éducation

16. Savez-vous lire et écrire
 1. Oui 2. Non → Question 19
colonne suivante

17. Dans quelle langue
 1. Français 3. Arabe
 2. Anglais 4. Autre

18. Niveau d'instruction
 1. Sans étude 4. Secondaire 2^e cycle
 2. Primaire 5. Supérieur
 3. Secondaire 1er cycle

19. Poursuivez-vous des études actuellement
 1. Oui 2. Non → Question 29

20. Nom précis de l'établissement scolaire

21. Quartier du lieu d'études (code quartier)

22. Mode(s) habituel(s) pour aller du domicile à l'établissement scolaire
 |__| + |__| + |__| + |__|.....
 (codes modes)

23. Mode(s) habituel(s) pour le retour au domicile
 |__| + |__| + |__| + |__|.....
 (codes modes)

24. Durée moyenne pour aller du domicile à l'établissement scolaire (minutes)

25. Durée moyenne pour le retour au domicile (minutes)

26. Avez-vous habituellement cours le matin et l'après-midi
 1. Oui 2. Non → Question 29

27. Retournez-vous à la maison pour déjeuner
 1. Oui, toujours
 2. Oui, de temps en temps 3. Non, jamais

28. Pourquoi **Ordonnez jusqu'à 3 réponses**
 |__| 1. Journée continue |__| 5. Trop d'attente transport
 |__| 2. Trop loin |__| 6. Trop fatiguant
 |__| 3. Peu de temps |__| 7. Autre

|__| 4. Coût du transport

Activité professionnelle

29. Est-ce que vous avez exercé une activité rémunérée (en espèce ou en nature) au cours des 30 derniers jours

1. Oui 2. Non → Question 32

30. Est-ce un emploi permanent

1. Oui 2. Non

31. Êtes-vous salarié

1. Oui 2. Non → Question 33

32. Vous êtes

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1. Chômeur(se) | <input type="checkbox"/> 3. Étudiant(e) ou scolaire |
| <input type="checkbox"/> 2. Retraité(e) | <input type="checkbox"/> 4. Ménagère |
| | <input type="checkbox"/> 5. Autre inactif (ve) |

Question 33

Question 50 page suivante

33. Quelle est (était) votre activité principale :

.....

34. Quelle est (était) votre fonction

- 1. Patron
- 2. A votre compte
- 3. Cadre supérieur / ingénieur
- 4. Cadre moyen / agent de maîtrise
- 5. Employé(e) / ouvrier(e) qualifié(e)
- 6. Employé(e) / ouvrier(e) non qualifié(e)
- 7. Vendeur(se)
- 8. Chauffeur
- 9. Manœuvre / tâcheron
- 10. Apprenti(e)
- 11. Aide familial
- 12. Domestique
- 13. Autre

35. Dans quel secteur d'activité travail(iez)-vous

- 1. Agriculture / élevage
- 2. Construction, travaux publics
- 3. Industrie
- 4. Secteur public et parapublic
- 5. Services
- 6. Transports
- 7. Commerce de détail
- 8. Commerce de gros
- 9. Autre

36. Avez-vous d'autres activités qui vous rapportent de l'argent ou des bénéfices en nature

1. Oui 2. Non → Question 39

37. Combien

38. Quelles sont-elles

- (1)
- (2)
- (3)

Pour les personnes ayant actuellement une activité professionnelle :

39. Depuis combien de temps faites-vous cette activité (nombre d'années)

40. Combien de mois avez-vous travaillé lors des 12 derniers mois

41. Combien de jours avez-vous travaillé lors des 30 derniers jours

42. Lieu d'activité principal

- | | | |
|--|---|---------|
| <input type="checkbox"/> 1. Domicile → Question 50 | <input type="checkbox"/> 4. Ambulant dans le quartier | → Q. 44 |
| <input type="checkbox"/> 2. Fixe, dans le quartier → Question 44 | <input type="checkbox"/> 5. Ambulant ailleurs | |
| <input type="checkbox"/> 3. Fixe, ailleurs | <input type="checkbox"/> 6. Autre | |

43. Quartier ou localisation précise du lieu de travail (code quartier)

44. Mode(s) habituel(s) pour aller du domicile au travail
|_|_| + |_|_| + |_|_| + |_|_|
(codes modes)

45. Mode(s) habituel(s) pour le retour au domicile
|_|_| + |_|_| + |_|_| + |_|_|
(codes modes)

46. Durée moyenne pour aller du domicile au travail (minutes)

47. Durée moyenne pour le retour au domicile (minutes)

48. Lors du travail (en journée), rentrez-vous déjeuner chez vous

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1. Oui, toujours | <input type="checkbox"/> 3. Non, jamais |
| <input type="checkbox"/> 2. Oui, de temps en temps | <input type="checkbox"/> 4. Non concerné |

Question 50

Question 49

49. Pourquoi (Ordonnez jusqu'à 3 réponses)

- | | |
|---------------------------|----------------------------------|
| _ _ 1. Journée continue | _ _ 5. Trop d'attente transport |
| _ _ 2. Trop loin | _ _ 6. Trop fatiguant |
| _ _ 3. Peu de temps | _ _ 7. Autre |
| _ _ 4. Coût du transport | |

Ressources monétaires individuelles

50. Depuis un an, est-ce que votre situation personnelle en termes de revenu a évolué

1. Favorablement 2. Défavorablement 3. N'a pas changé 4. Non concerné 5. Ne sait pas

N°	Type de ressources monétaires (FCFA)	Vous recevez...	Périodicité	Montant
		1. Oui 2. Non	1. Quotidienne 2. Hebdomadaire 3. Mensuelle 4. Trimestrielle 5. Semestrielle 6. Annuelle 7. Autre	
51.	Salaire / traitement/bénéfice activité principale			
52.	Salaire / traitement/bénéfice activité(s) secondaire(s)			
53.	Salaire / traitement/bénéfice autres activités professionnelles			
54.	Ensemble des revenus professionnels (51+52+53)			
55.	Loyers, rentes			
56.	Dons, cadeaux, pensions alimentaires, mandats... (de personnes externes au ménage)			
57.	Allocations familiales, pensions, bourses, retraites			
58.	Autres			
59.	Ensemble des autres revenus (55+56+57+58)			
60.	Ensemble des revenus individuels (54+59)			

Équipement transport et accès au transport individuel

61. Possédez-vous ou disposez-vous, en tant que conducteur, d'un ou de plusieurs véhicules du ménage (motorisés et non motorisés)

1. Oui →

62. Combien de véhicules motorisés au total	
63. Combien de véhicules non motorisés au total	
2. Non → Question 75 page suivante

Pour chacun des véhicules, indiquer : (si plus de 2 véhicules, choisir les 2 plus utilisés)

	Véhicule 1	Véhicule 2
64. Type de véhicule 1. Pirogue/ bateau 2. Pousse-pousse 3. Vélo 4. Moto / mobylette 5. Voiture 6. Autre		
65. Véhicule en état de marche actuellement 1. Oui 2. Non, panne temporaire 3. Non, panne définitive → Colonne suivante ou question 75		
66. Propriété du véhicule 1. Vous êtes le propriétaire et vous l'utilisez 2. Vous êtes le propriétaire mais vous ne l'utilisez jamais 3. Vous n'êtes pas le propriétaire mais vous l'utilisez		
67. Usage du véhicule 1. Usage privé exclusivement 3. Usage commercial exclusivement 2. Usage mixte, privé et commercial ↓ Colonne suivante ou question 75		
68. Disposition du véhicule 1. Permanente 2. Occasionnelle		
69. État du véhicule à l'achat 1. Neuf 2. Occasion 3. NSP		
70. Année d'achat du véhicule		
71. Prix du véhicule à l'achat (FCFA)		
72. Carburant (FCFA / mois)		
73. Entretien, réparation (FCFA / an)		
74. Assurance, vignette (FCFA / an)		

75. Pouvez-vous disposer du véhicule de quelqu'un d'extérieur au ménage (famille, ami, voisin, employeur...) comme conducteur

1. Oui, vélo de façon permanente 4. Oui, vélo occasionnellement 7. Non
 2. Oui, moto de façon permanente 5. Oui, moto occasionnellement
 3. Oui, voiture de façon permanente 6. Oui, voiture occasionnellement

76. Pouvez-vous disposer du véhicule de quelqu'un d'extérieur au ménage comme passager

1. Oui, vélo de façon permanente 4. Oui, vélo occasionnellement 7. Non
 2. Oui, moto de façon permanente 5. Oui, moto occasionnellement
 3. Oui, voiture de façon permanente 6. Oui, voiture occasionnellement

Utilisation du transport public

77. Utilisez-vous des véhicules de transport public

1. Oui, tous les jours ou presque 3. Non, jamais → **Question 94**
 2. Oui, de temps en temps

Lors des 7 derniers jours, combien de fois avez-vous pris un...	Nombre de trajets pendant les 7 jours	Montant de la dépense pendant les 7 jours
78. Taxi collectif		
79. Clando		
80. Bus SOCATUR		
81. Minibus		
82. Cargo		
83. Bend Skin		

Les opinions sur les transports

	Mode 1	Mode 2
84. Quels sont les deux modes de transport public que vous utilisez le plus fréquemment 1. Taxi collectif 2. Clando 3. Bus SOCATUR 4. Minibus 5. Cargo 6. Bend-Skin		
Pour ces modes, diriez-vous que vous êtes : 1. D'accord 2. Indifférent 3. Pas d'accord 4. NSP		
85. Il est bon marché		
86. Son point de chargement est proche de mon domicile		
87. Je n'attends pas beaucoup		
88. Il y en a tout le temps		
89. Il va partout où je veux aller		
90. Il est rapide		
91. Je ne risque pas d'accidents de la route		
92. Je me sens à l'abri des agressions et des vols		
93. Il me permet de transporter des marchandises		

94. Pendant vos déplacements à pied, qu'est-ce qui vous gêne le plus

 Indiquez jusqu'à 3 réponses parmi les huit proposées

1. L'encombrement des trottoirs 5. Le risque d'accidents de la route
 2. Le mauvais état ou l'absence de trottoirs 6. Le risque d'agressions
 3. Le mauvais état de la chaussée 7. De mauvaises odeurs, les ordures, la saleté
 4. Le manque d'éclairage la nuit 8. Le mauvais état des drains

95. Quand vous vous déplacez à pied, portez-vous des charges lourdes (plus de 5 kilos) ?

1. Oui, tous les jours ou presque 2. Oui, de temps en temps 3. Non, jamais

Insertion sociale

Participez-vous aux activités communautaires suivantes :

96. Associations de quartier 1. Oui 2. Non
 97. Tontines 1. Oui 2. Non
 98. Autres activités associatives 1. Oui 2. Non

Avec votre voisinage, est-ce que vous partagez :

99. Le transport occasionnel de personnes ou de biens 1. Oui 2. Non
 100. Des champs, des élevages ou des achats communs de biens alimentaires 1. Oui 2. Non

101. Comment qualifieriez-vous l'entente sociale dans votre voisinage

1. Bonne 4. Aucune relation avec le voisinage
 2. Ni bonne ni mauvaise 5. Ne sait pas
 3. Mauvaise

102. En cas de besoin, y a-t-il des personnes hors du ménage qui pourraient vous aider

1. Oui → 103. Combien ?

2. Non → *Passez au module « Déplacements de la veille » (page suivante)*

Parmi ces personnes, nous allons vous demander de nous décrire les deux sur qui vous pouvez compter le plus

	1ère personne	2ème personne
104. Cette personne est-elle 1. Un homme 2. Une femme		
105. Cette personne est-elle un 1. Membre de la famille 2. Ami(e) 3. Collègue 4. Autre		
106. Par rapport à vous, est-elle 1. Plus âgée 2. A peu près du même âge 3. Plus jeune 4. NSP		
107. A-t-elle, par rapport à vous, un niveau de revenu 1. Supérieur 2. Équivalent 3. Inférieur 4. NSP		
108. Habite-t-elle dans le même quartier que vous 1. Oui 2. Non 3. NSP		
109. Quelle est la nature de cette aide <i>Ordonnez jusqu'à 3 réponses</i> 1. Financière 2. Matérielle 3. Travail/Activité 4. Autre.....	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

OBSERVATIONS DE L'ENQUETEUR

OBSERVATIONS DU SUPERVISEUR

Enquête Pauvreté – Mobilité Douala octobre 2003. Fiche Individu adulte

Déplacements de la veille

Pour les actifs (ves) et les scolaires / étudiant(e)s : 1. Hier, étiez-vous en congé (repos ou maladie) 1. Oui 2. Non

Pour tous : 2. Hier, êtes-vous sorti de chez vous 1. Oui 2. Non → 3. Pourquoi ? 1. Malade / handicapé 3. Pas de raisons de se déplacer
 2. Motif religieux ou coutumier 4. Autre



N° Dépl.	Lieu de départ (code quartier)	Heure de départ	Lieu d'arrivée (code quartier)	Heure d'arrivée	Durée (min)	Motif (code motif)	Nbre trajets	Mode trajet 1	Mode trajet 2	Mode trajet 3	Mode trajet 4	Coût total (FCFA)	Qui a financé le dépl.
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													

Nombre total de déplacements

Motif de déplacement		Mode de déplacement		Qui a financé ce déplacement
1. Travail habituel	12. Repas à l'extérieur	1. A pied	8. Taxi collectif	1. Vous-même
2. Autre motif professionnel	13. Visite à la famille	2. Bicyclette	9. Clando	2. Quelqu'un d'autre du ménage
3. Secondaire lié au travail	14. Visite à des amis	3. Pirogue	10. Bus SOCATUR	3. Employeur
4. Recherche de travail	15. Visite à des voisins	4. Mobylette / Moto conducteur	11. Minibus	4. Autre
5. Études	16. Prière / Religion	5. Mobylette / Moto passager	12. Cargo	
6. Achats alimentaires	17. Cérémonies	6. Voiture particulière conducteur	13. Bend Skin	
7. Achats non alimentaires	18. Association	7. Voiture particulière passager	14. Car de ramassage employeur	
8. Démarches administratives	19. Activités sportives / loisirs		15. Car de transport interurbain	
9. Services	20. Accompagnement		16. Autre	
10. Santé	21. Retour au domicile			
11. Autre motif lié au ménage	22. Autre			

Réponses par le père, la mère ou un adulte du ménage

1. N° Ménage 2. Commune 3. N° Quartier 4. Zone
 5. Nom enquêteur 6. Code enquêteur 7. Jour de l'enquête L M M J V S D
 8. Date 9. N° de l'enfant 10. N° de l'individu ayant répondu

Caractéristiques de l'enfant

11. Âge de l'enfant
 12. Sexe
 1. Garçon 2. Fille

L'enfant et l'école

13. L'enfant va-t-il (elle) à l'école cette année
 1. Oui → Question 15 2. Non
 ↓
 14. Pourquoi *Ordonnez jusqu'à 3 réponses puis passez à la question 25*

1. Trop jeune	<input type="text"/>
2. Frais de scolarité trop chers	<input type="text"/>
3. Établissement trop loin	<input type="text"/>
4. Problème de transport	<input type="text"/>
5. Les frais de transport sont chers	<input type="text"/>
6. Pas de bons résultats scolaires/a échoué à l'examen	<input type="text"/>
7. Besoin de son aide pour les tâches ménagères	<input type="text"/>
8. Besoin de son aide pour d'autres activités	<input type="text"/>
9. Malade / handicapé	<input type="text"/>
10. Inutile qu'il (ou elle) aille à l'école	<input type="text"/>
11. Autre	<input type="text"/>

15. Nom de l'établissement scolaire

16. Est-ce un établissement
 1. Public 2. Privé 3. Autre

17. Localisation de l'école (code quartier)

18. Mode(s) de transport habituel(s) pour aller à l'école
 + + +
 (codes modes)

19. Mode(s) de transport habituel(s) pour le retour au domicile après l'école
 + + +
 (codes modes)

20. Temps pour se rendre du domicile à l'école ? (minutes)

21. Temps pour rentrer de l'école au domicile (minutes)

22. Va-t-il (elle) à l'école le matin ET l'après-midi

1. Oui 2. Non → Question 25

23. Retourne-t-il (elle) à la maison pour déjeuner

1. Oui, toujours 2. Oui, de temps en temps 3. Non, jamais

Question 25

24. Pourquoi

Ordonnez jusqu'à 3 réponses

<input type="checkbox"/> 1. Journée continue	<input type="checkbox"/> 5. Trop d'attente transport
<input type="checkbox"/> 2. Trop loin	<input type="checkbox"/> 6. Trop fatiguant
<input type="checkbox"/> 3. Peu de temps	<input type="checkbox"/> 7. Autre
<input type="checkbox"/> 4. Coût du transport	

L'enfant et le travail

25. Au cours des 30 derniers jours, l'enfant a-t-il exercé une activité rémunérée (en argent ou en nature), pour lui, pour un membre du ménage ou pour l'ensemble du ménage

1. Oui 2. Non → Question 46

26. Depuis combien de temps travaille-t-il / elle (années)

27. Quelle est l'activité de l'enfant

28. Est-ce un emploi permanent

1. Oui 2. Non

29. L'enfant est-il / elle salarié(e)

1. Oui 2. Non

30. Quelle est la fonction de l'enfant

1. A son compte
 2. Employé / ouvrier
 4. Vendeur(se)
 5. Manœuvre / tâcheron
 6. Apprenti
 7. Aide familial
 8. Domestique
 9. Autre

31. Dans quel secteur d'activité travaille-t-il (elle)

- 1. Agriculture
- 2. Construction, travaux publics
- 3. Industrie
- 4. Secteur public et parapublic
- 5. Services
- 6. Transports
- 7. Commerce de détail
- 8. Commerce de gros
- 9. Autre.....

32. Quelle est la fréquence du travail

- 1. Régulier
- 2. Irrégulier / occasionnel



→ Question 34

33. Préciser la fréquence

- 1. Tous les jours
- 2. Lundi à vendredi
- 3. Lundi à samedi
- 4. Le week-end
- 5. Autre

34. Quel est le lieu d'activité

- 1. Domicile → Question 40
- 2. Fixe, dans le quartier → Question 36
- 3. Fixe, ailleurs
- 4. Ambulant dans le quartier
- 5. Ambulant ailleurs → Q. 36
- 6. Autre

35. Localisation du travail (code quartier)

.....

36. Mode(s) de transport habituel(s) pour aller travailler

+ + +
(codes modes)

37. Mode(s) de transport habituel(s) pour rentrer du travail

+ + +
(codes modes)

38. Temps moyen pour aller du domicile au travail (minutes)

39. Temps moyen pour revenir au domicile (minutes)

40. Cette activité lui fournit-il (elle) un revenu

- 1. Oui → 41. Montant (FCFA)

42. Périodicité(jour /sem /mois)

- 2. Non → Question 46

43. Le revenu de l'enfant est-il utilisé pour les dépenses du ménage

- 1. Oui
- 2. Non



44. Préciser l'utilisation

- 1. Le revenu sert d'appoint au ménage
- 2. Le revenu est destiné à un but précis
- 3. Autre



45. Lequel

Autres activités

	Fréquence	Lieu	Mode de transport habituel
L'enfant se déplace-t-il sans être accompagné d'un adulte pour les motifs suivants	1. Plusieurs fois par jour Tous les jours ou presque Au moins une fois par semaine 4. Plus rarement 5. Jamais	1. Quartier du domicile 2. Ailleurs	1. Marche 2. Vélo 3. Transport public 4. Autre.....
46. Chercher de l'eau			
47. Chercher du bois ou un autre combustible			
48. Jeter les ordures ménagères ou les eaux usées			
49. Faire des courses alimentaires			
50. Faire d'autres courses			
51. Rendre visite à la famille ou aux amis			
52. Effectuer une démarche ou une course..., dans le cadre de l'activité professionnelle d'un membre du ménage			

OBSERVATIONS DE L'ENQUETEUR

OBSERVATIONS DU SUPERVISEUR

ANNEXE 3 : BILAN DU DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE MÉNAGES ET ÉVALUATION DES QUESTIONNAIRES

Nous présentons tout d'abord quelques réflexions sur le déroulement du travail de terrain (1.) avant de fournir de premiers éléments quantitatifs de bilan sur les échantillons obtenus (2.), tant pour Douala que pour Conakry.

L'administration en vraie grandeur des questionnaires de l'enquête quantitative auprès des ménages a permis de relever certains défauts (manques, difficultés, ambiguïtés...) qui n'étaient pas apparus lors de la phase de test, nécessairement plus restreinte. Les remarques qui suivent (3. à 5.) renvoient donc à des questions spécifiques, repérées par leur numéro dans les questionnaires (qui figurent, dans leur version définitive, en Annexe 1). Leur prise en compte amènerait une plus grande pertinence des réponses obtenues auprès des enquêtés, mais se traduirait aussi dans la plupart des cas par un alourdissement du questionnaire. Un compromis resterait donc à trouver pour la prise en compte de telles modifications dans une éventuelle enquête ultérieure.

On se reportera utilement aux questionnaires consignés en Annexe 2.

1. DÉROULEMENT DU TRAVAIL DE TERRAIN

La formation des enquêteurs et des superviseurs a eu lieu à Conakry du 30 septembre au 2 octobre et à Douala du premier octobre au 3. Le fait que la formation a été avancée d'un jour à Conakry a permis de transmettre chaque soir par courrier électronique à Douala des informations sur les thèmes ou les questions qui apparaissaient les plus problématiques. Au troisième jour de formation, les enquêteurs ont tous passé un test de deux heures comprenant quatre exercices sur les parties les plus importantes et les plus délicates du questionnaire : déplacement, profession et revenus, composition du ménage, et enfin motifs de déplacement. Dans les deux villes, trente enquêteurs ont été retenus sur les 34 (Conakry) ou 32 (Douala) qui ont suivi la formation. Pour des raisons d'organisation pratique spécifiques à chaque ville, 6 superviseurs ont été retenus à Conakry, 5 à Douala.

La répartition géographique des enquêteurs comme des superviseurs a obéi à plusieurs objectifs :

1. Limiter au maximum les temps de trajet improductifs des uns et des autres (en tenant compte du lieu de résidence) ;
2. A Conakry, limiter les problèmes de traduction et de compréhension du questionnaire, en fonction des langues parlées dans chaque quartier : sousou (la plus courante), poular parlée surtout par les Peuls, et Maninka parlée par les Malinkés ;

3. A Conakry encore, les problèmes de passation des questionnaires auprès des femmes dans les quartiers où un islam fondamentaliste est très présent (Hamdallaye, Koloma et surtout Wanidara), nous ont amené à choisir une enquêtrice plutôt qu'un enquêteur lorsque que cela a été possible (cas notamment de Wanidara).
4. Enfin, à Douala, à la demande des enquêteurs et des superviseurs, les enquêteurs ont systématiquement travaillé par binôme dans chaque quartier¹³, afin de limiter les risques dus à l'insécurité dans certains quartiers.

Le placement des enquêteurs dans leur zone a eu lieu à Conakry le 3 octobre (et partiellement le 4) et à Douala le 4 octobre, avec pour consigne d'éviter les logements montrant des signes extérieurs de richesse évidents.

Un premier bilan global (retour sur certaines difficultés collectives, « correction » individuelle des premiers questionnaires...) a eu lieu le lundi 6 octobre, après une ou deux journées d'enquête. Dans les deux villes, des réunions périodiques ont ensuite eu lieu avec l'ensemble du personnel, au moins une par semaine les lundis, jour sans travail de terrain puisque nous n'enquêtions pas sur la mobilité du dimanche.

Les dernières enquêtes ont été remises aux chargés d'études le 22 octobre, à Conakry comme à Douala.

Le personnel d'enquête s'est révélé en général tout à fait satisfaisant. Dans les deux villes, on a pu relever la bonne compréhension, voire la connaissance préalable pour les « professionnels », de questionnements généraux (par exemple la composition des ménages, ou encore la qualification des professions), mais la difficulté d'acquisition, en tout cas pour certains, de notions plus spécifiquement Transport : c'est tout particulièrement le cas, dans le recueil des déplacements, de la différence entre trajet et déplacement. La phase de formation s'avère donc essentielle pour familiariser le personnel d'enquête avec ces notions et il convient d'y consacrer un temps important. Ce temps de formation pourrait d'ailleurs être valorisé ultérieurement par les enquêteurs « professionnels », s'ils étaient conduits à réaliser d'autres enquêtes spécifiques ou si certaines enquêtes plus généralistes prenaient mieux en compte les questions de transport.

Dans le déroulement du travail de terrain, il faut relever les difficultés de liaison au quotidien avec le personnel d'enquête, notamment dans des villes où les difficultés de transport sont marquées et où le téléphone ne fonctionne pas ou fonctionne mal ou, trop onéreux, n'est pas suffisamment répandu. Le passage systématique par le superviseur dans la transmission des questionnaires entre les enquêteurs et les chargés d'étude (dans les deux sens) peut alors ralentir le bon déroulement de l'enquête, surtout si le superviseur n'effectue pas un contrôle rigoureux des questionnaires avant de les transmettre aux chargés d'étude.

¹³ Chaque binôme se voyait donc confier deux quartiers qu'il traitait successivement.

L'accueil des enquêteurs par les ménages a dans l'ensemble été bon, même s'il n'a pas toujours été facile d'enquêter tous les individus de plus de 10 ans en dépit de passages répétés, en particulier au sein des foyers de grande taille (parfois jusqu'à 20 personnes). Parmi les motifs d'absence ou de non-réponse principaux, on retrouve fréquemment les séjours au village, soit pour le travail des champs, soit pour motif de santé, la maladie ou le grand âge, des individus injoignables et enfin des refus. A noter, parfois, une certaine résignation de la part des enquêtés (notamment à Conakry), déplorant que leur situation n'évolue pas, voire se détériore, en dépit du grand nombre d'enquêtes sur la pauvreté et les conditions de vie dont eux-mêmes ou leurs proches ont fait l'objet (informations figurant dans la partie « Observations de l'enquêteur » des questionnaires)...

Il est à noter qu'à Conakry, la rentrée scolaire a eu lieu dans la semaine du 6 octobre et de façon progressive pour le primaire, les collèges et les lycées. Mais la rentrée universitaire n'était prévue que pour début novembre. Les déplacements pour motifs étude sont donc légèrement sous-estimés dans cette ville, par rapport à une période scolaire « moyenne ».

2. LES ÉCHANTILLONS OBTENUS

Dans les deux villes, les enquêtes se sont déroulées dans les 30 zones prévues.

Le nombre de ménages enquêtés est de 627 à Conakry et de 600 à Douala. Ils regroupent respectivement 4 533 et 2 739 individus. Parmi eux, 2 703 personnes à Conakry et 1 885 à Douala ont renseigné le questionnaire *Individu* (soit respectivement 92 % et 96 % des individus de 11 ans et plus). Le questionnaire *Enfant* a concerné 842 individus de 6 à 10 ans (99 %) à Conakry et 349 (100 %) à Douala. Ces écarts de taille des échantillons entre les deux villes renvoient à des différences socio-démographiques bien réelles. Elles étaient en effet très nettes dans des enquêtes précédentes et la taille des ménages enquêtés concorde avec les informations dont nous disposons, de même que le nombre « d'adultes » ayant rempli la fiche *Individu*.

10 056 déplacements ont été relevés à Conakry, 8 474 à Douala, soit une mobilité urbaine moyenne exprimée en nombre de déplacements de 3,7 et, 4,5 (y compris une toute petite part de déplacements non urbains), respectivement à Conakry et à Douala.

3. FICHE MÉNAGE

Pour cette évaluation des questionnaires, on pourra se reporter utilement au questionnaire d'enquête présenté en Annexe 1. Pour chaque fiche du questionnaire de l'enquête auprès des ménages, nous émettons tout d'abord d'éventuelles remarques générales, puis, par module, les questions suscitant des remarques et terminons par des propositions de rajouts de questions.

3.1. Questions existantes

Module Composition du ménage

Il n'est pas toujours aisé pour les enquêteurs de le renseigner en respectant l'ordre des individus (en fonction de leur relation au chef du ménage) indiqué dans le manuel. Mentionner les numéros du père, de la mère et du conjoint peut éviter d'être trop strict sur le respect de cet ordre. Toutefois, cette information, qui ralentit sensiblement la passation du questionnaire, n'est pas nécessairement indispensable.

Q. 13 a suscité des discussions lors de la formation des enquêteurs et ce dans les deux villes. La modalité « Marié(e) polygame » renvoie à l'état réel de la personne et non pas à un statut légal obtenu lors du mariage (« sous le régime de la polygamie ») : l'homme ou la femme relèvent de cette catégorie s'ils ont, respectivement, plusieurs épouses ou au moins une co-épouse.

Q. 15 est parfois difficile à renseigner : différences entre apport principal ou secondaire, distinction entre possession ou non d'un revenu propre et mise à disposition ou non d'une partie de ce revenu au profit du ménage.

Module Caractéristiques du logement

Des hésitations sur le caractère loti ou non de la parcelle (Q. 1).

Pour la Q. 11, remplacer « Vendeur » par « Vendeur ambulant » (modalité 7) pour distinguer de l'achat dans une boutique.

Pour les Q. 12 à Q. 14, soit prévoir un décrochage à la fin de la Q. 11 en cas de robinet intérieur, soit préciser qu'il s'agit du mode d'approvisionnement de « dépannage ». En l'état du questionnaire, tous les enquêteurs n'ont pas réagi à l'identique, ce qui a impliqué des recadrages.

Pour la Q. 13, il apparaît, après traitements, que certaines réponses correspondent au temps total consacré à l'activité (aller, attente, achat, retour). Si on ne cherche pas à connaître précisément la chronologie de l'activité, préciser alors dans la question qu'il s'agit uniquement du temps de déplacement pour y aller.

Module Véhicules possédés

Pour la Q. 27, on a actuellement une formulation complexe et restrictive, avec des risques d'erreur potentiels. Il s'agit en effet de véhicules dont on dispose en tant que conducteur pour un usage personnel : dispose/possède, conducteur/passager, usage personnel/mixte.

Module Changement de résidence du chef de ménage

Pour les Q. 39 et Q. 40, il y a un problème avec les individus n'ayant jamais quitté la demeure familiale. Soit prévoir un décrochage dans la Q. 38 (attention, car alors, l'enquêteur doit se reporter à la première page où figure l'âge du chef

de ménage), soit envisager une modalité supplémentaire pour rendre compte de cette situation.

Pour la Q. 40, autonomiser une modalité « Mariage » (pour des femmes chefs de ménage qui ont rejoint là leur mari).

Module Accès au réseau de transport

Dans la Q. 44, il est parfois difficile d'évaluer un nombre de mois (si phénomène intermittent, par exemple en cas de grosses pluies). Il faut peut-être alors revoir simultanément cette question et la Q. 45.

Module Accès aux services de base

Dans la Q. 4, il faudrait éviter d'avoir une nomenclature des modes spécifique, différente de celle utilisée pour les déplacements.

Dans la Q. 5, l'évaluation de la durée pose deux types de problèmes : que retenir si plusieurs individus fréquentent le même équipement (ce qui peut alors aussi avoir posé des problèmes pour le mode -Q. 4) ; la valeur fournie correspond à la perception qu'en a le répondant et ne correspond donc pas nécessairement au temps réellement passé par les usagers, d'où de possibles différences avec les fiches Individus.

3.2. Questions à rajouter

S'il n'y a pas de Questionnaire Chef de quartier, prévoir dans l'en-tête un code Superviseur.

Langue(s) dans laquelle s'est déroulé l'entretien.

4. FICHE INDIVIDU (11 ANS ET PLUS)

4.1. Remarques générales

Il est dommage de ne pas avoir recueilli systématiquement les mêmes informations entre le questionnaire Individu et le questionnaire Enfant, ce qui ne permet pas de « suivre » certains phénomènes au fil du temps : par exemple le statut de l'école (publique/privée), la participation aux différentes activités (Cf. le dernier module du questionnaire Enfant) ou à l'inverse le niveau scolaire, le fait de savoir lire et/ou écrire (et dans quelles langues). Ce choix initial visait à ne pas alourdir plus les questionnaires.

4.2. Questions existantes

Module Education

Dans la Q. 28, préciser plus clairement aux enquêteurs que la « Journée continue » (modalité 1) est une modalité qui se suffit à elle-même et qu'il n'est donc pas nécessaire d'ajouter d'autres réponses.

Module Activité professionnelle

La Q. 29 est parfois ambiguë (statut des apprentis par exemple, certains payant pour le temps d'apprentissage). La durée de 30 jours est parfois restrictive, notamment pour des individus avec des emplois très épisodiques. Elle est bien sûr préférable à la prise en compte de 7 jours (définition « commune ») dès lors que l'on s'intéresse non pas à l'emploi, au sous-emploi, au chômage... mais aux sources potentielles de revenus.

La notion d'emploi « permanent » devrait être mieux précisée (Q. 30).

Les Q. 36, 37 et 38 portant sur les activités secondaires ont donné des résultats intéressants, mais il manque un volet sur les fréquences/durées d'activité pour pouvoir reconstituer des rémunérations annuelles à partir du Module Ressources monétaires individuelles. Cette précision serait particulièrement utile lorsque les revenus dégagés par l'activité secondaire sont des revenus quotidiens ou hebdomadaires, ce qui est fréquent pour les petites activités de ce type.

Dans la Q. 42 (lieu de travail), il manque une modalité « Mixte », intermédiaire entre un travail ambulancier et un lieu de travail fixe, par exemple pour des chauffeurs qui garent leur véhicule hors de leur domicile et doivent donc aller le chercher avant de débiter leur journée de travailler (et le ramener le soir). Un code 7 « Mixte » a donc été rajouté après l'enquête, avant la saisie informatique.

Module Ressources monétaires individuelles

La saisie des revenus semble s'être plutôt bien passée. En particulier, la décomposition des Q. 56 à 58 permet de recueillir des informations souvent manquantes lorsque ces autres revenus ne sont pas détaillés. Toutefois, tous les problèmes du recueil du revenu ne sont bien évidemment pas résolus. On mentionnera en particulier la différence Bénéfice/chiffre d'affaires, même si l'accent sur ce point a été particulièrement marqué lors de la formation du personnel de terrain et qu'une question du test de sélection y était partiellement consacré. D'autre part, la périodicité Autre (modalité 7) est employée trop fréquemment par certains enquêteurs, ce qui complique la reconstitution d'un revenu annuel.

Module Equipement transport et accès au transport individuel

Pour la Q. 76, bien préciser lors de la formation qu'il ne s'agit pas de l'usage d'un véhicule de transport collectif en tant que passager mais de l'accès à un véhicule d'un autre ménage (par exemple recourir à la moto d'un ami et non pas prendre un bend-skin).

Module Utilisation du transport public

Dans la Q. 77, la distinction de degré entre les deux modalités d'usage (modalités 1 « Oui, tous les jours ou presque » et 2 « Oui, de temps en temps ») n'est peut-être pas utile et n'a pas toujours bien été comprise. Elle pourrait être supprimée, mais elle s'avère parfois utile pour l'apurement des dépenses en transport collectif.

Pour les Q. 78 à Q. 83, certains enquêteurs décomposaient le calcul des dépenses, ce qui pourrait être systématisé dans le questionnaire pour les aider à reconstituer la somme hebdomadaire. Le nombre de trajets s'avère déjà très utile pour vérifier la vraisemblance des dépenses et quelques informations complémentaires pourraient peut-être être demandées.

Pour les Q. 78 à Q. 83, il est important dès la formation de rappeler, mieux que cela n'a été fait dans les deux villes, que les 7 derniers jours incluent bien sûr la veille (donc concordance avec le module Déplacements).

Module Insertion sociale

Les Q. 99 et Q. 100 pourraient être placées dans le questionnaire Ménage. En tout état de cause, comme la Q. 101, elles ne sont probablement pas à poser à tous les individus : il faudrait envisager une limite d'âge ou la restriction aux seuls chef de ménage et épouse(s).

Une cohérence entre les réponses aux questions Q.102 à Q.109 et celles correspondant au recensement des revenus non professionnels pourrait être recherchée.

Dans la Q. 105, prévoir une modalité « Voisin ».

Dans la Q. 109, prévoir une modalité « Aide morale » qui a été fréquemment citée à Douala dans la catégorie « Autre ».

Module Déplacements

Le recueil des déplacements, sur lequel nous avons beaucoup insisté lors des séances de formation, n'a pas posé de problème particulier. Les consignes ont, semble-t-il, été bien suivies. La question sur le coût des déplacements en transports collectifs, dans un objectif de test de la fiabilité des dépenses des sept derniers jours, s'est avérée très utile.

Dans la Q. 1, préciser la notion de congé et mieux en spécifier le type.

Dans la Q. 2, éclater en 2 la modalité « Malade/handicapé ».

Dans le Motif, rajouter les modalités « Achat/ approvisionnement en eau » et « Travail itinérant ».

4.3. Questions à rajouter

Langue(s) dans laquelle s'est déroulé l'entretien.

5. FICHE ENFANT (6 À 10 ANS)

5.1. Remarques générales

Il a été difficile d'obtenir des informations sur le travail des enfants, qui est pourtant visible dans les rues et qui semble rarement déclaré à l'enquêteur (problème rencontré plus à Douala qu'à Conakry). Peut-être est-ce dû, mais en partie seulement, au fait que les enfants qui travaillent ne sont pas tous dans des ménages et que bon nombre vivent et travaillent dans les échoppes, dans les marchés, donc appartiennent à une population qui échappe à l'enquête. Peut-être aussi y a-t-il des réticences de la part des adultes à reconnaître cette situation. Sans doute faudrait-il envisager à l'avenir un mode de recueil de données complémentaires pour cette question spécifique.

5.2. Questions existantes

Les questions du module L'enfant et le travail ont rarement donné lieu à des réponses et sont donc difficiles à évaluer, ce qui est dommage notamment pour les questions de revenu (Q. 40 à Q. 45).

5.3. Questions à rajouter

Langue(s) dans laquelle s'est déroulé l'entretien.

ANNEXE 4 : DÉTERMINATION DES ZONES D'ENQUÊTE-MÉNAGES

La sélection des zones concernées par l'enquête quantitative s'est appuyée, dans chaque ville, sur la construction préalable de typologies des quartiers reposant sur la plus ou moins forte proportion en leur sein de ménages pauvres, assimilés ici à ceux appartenant au premier quartile de ressources. Nous revenons dans un premier temps sur les données disponibles, puis présentons la méthode d'élaboration de la typologie des quartiers.

1. LES DONNÉES DISPONIBLES ET LEURS LIMITES

Les données récentes sont sensiblement plus fournies pour Douala que pour Conakry. Une enquête sur les dépenses des ménages de Yaoundé et de Douala a été réalisée en 2000, l'enquête camerounaise auprès des ménages II (ECAM II) date de 2001, enfin l'enquête sur le cadre de vie des populations de Yaoundé et Douala (Cavie) date de 2002. Les avantages et les inconvénients de ces trois enquêtes diffèrent toutefois sensiblement.

Les deux premières prévoient un relevé des dépenses des ménages touchés par l'enquête (un millier pour Dépenses, 1200 pour ECAM II), le relevé étant plus fin pour Dépenses. La troisième se limite à une déclaration des revenus individuels, ventilés entre revenus professionnels et revenus autres, à partir d'une grille en six tranches, mais pour un échantillon beaucoup plus conséquent puisqu'il se compose de 7 500 ménages à Douala. Chacune de ces enquêtes fournit parallèlement des informations sur l'équipement du ménage en biens durables ainsi que sur les conditions d'habitat.

Les problèmes liés au repérage spatial des ZD sont assez proches de ceux rencontrés pour Conakry : échantillon réduit par ZD, plus ou moins grande facilité à localiser précisément chaque ZD, difficulté à faire coïncider des découpages spatiaux différents. S'y ajoutent ici des différences marquées d'accessibilité à cette information spatiale : elle est très bonne pour Cavie, limitée ou inexistante pour les deux autres enquêtes. Remarquons également, toujours à l'avantage de Cavie, que si les tailles « unitaires » d'échantillon (le nombre de ménages enquêtés par ZD) y restent faibles (mais avec 30 ménages par zone, on est plutôt dans le haut de la fourchette habituelle), la multiplication des ZD, au nombre de 250, permet une couverture de l'espace urbain beaucoup plus satisfaisante que dans les deux autres enquêtes.

On voit donc que ces diverses enquêtes sont complémentaires, aucune ne pouvant prétendre à l'exhaustivité vis-à-vis de nos besoins. Nous avons alors retenu l'enquête Dépenses 2000 qui donne une décomposition précise des dépenses mais sans aucun ancrage spatial afin d'évaluer le poids des consommations en transport dans les budgets des ménages (analyses présentées dans la première partie du rapport technique) et l'enquête Cadre de vie 2002, au découpage spatial fin et qui bénéficie d'un relevé du revenu (même si la qualité

de celui-ci n'est pas parfaite), pour identifier des zones dans lesquelles les populations pauvres (au sens de l'appartenance au premier quartile) sont sur-représentées.

2. LA MÉTHODE D'ÉLABORATION DE LA TYPOLOGIE DES ZONES

La constitution d'une typologie des quartiers s'est révélée plus aisée pour Douala que pour Conakry, les informations disponibles étant mieux adaptées. Cette meilleure adaptation se décline sous deux facettes : un indicateur quantitatif des ressources de chaque ménage peut être aisément qualifié, même s'il n'est pas sans défauts ni sans approximations¹⁴, et il est donc possible de classer directement les ZD selon le poids qu'y tiennent les ménages du premier quartile ; le grand nombre de ZD permet de mieux cerner dans chaque quartier les sous-ensembles les plus pauvres.

A partir des revenus individuels relevés par classe, nous avons recalculé pour chaque enquêté un revenu annuel en adoptant la méthode utilisée par la DSCN (assimilation du revenu au centre de la classe déclarée, sommation des revenus professionnel et autre). Le revenu total du ménage correspond à la somme des revenus des individus qui le composent, le revenu per capita, qui permet de définir les quartiles, étant ensuite obtenu en divisant le revenu total par la taille du ménage.

Les cinq arrondissements qui composent Douala se révèlent assez peu différenciés en ce qui concerne l'importance des populations pauvres : le poids du premier quartile varie de 20 % dans Douala I à 26 % dans Douala III¹⁵, la seule exception notable étant Douala IV (Bonabéri, zone séparée du reste de la ville par le Wouri que franchit un seul pont) où près de deux ménages sur cinq ressortissent du premier quartile. La diversité est plus marquée entre quartiers et, surtout entre ZD, pour lesquelles le taux de ménages du premier quartile se situe entre 0 et 76 %. Si une ZD sur trois présente plus du tiers des ménages dans le premier quartile, 21 (sur 250) comptent au moins un ménage sur deux dans le premier quartile : 9 se situent dans Douala IV et 7 dans Douala III.

3. LES ZONES RETENUES

Comme pour Conakry, une première liste de 26 ZD a été établie sur la base de ces résultats statistiques, en cherchant à respecter des critères analogues : sélection « équilibrée » des ZD dans les cinq arrondissements en conservant l'équilibre des populations, variété dans l'éloignement au centre-ville des ZD retenues et dans leur niveau d'accessibilité. Plus spécifiquement à Douala, nous avons également cherché à obtenir une diversité des quartiers en ne retenant

¹⁴ Le relevé brut des ressources des Doualais fourni par Cavie semble sous-estimer sensiblement la consommation globale imputable aux ménages : pour assurer une bonne cohérence entre les mesures issues de Cavie et d'ECAM II, les déclarations de revenu de Cavie sont systématiquement augmentées de plus d'un tiers ! Remarquons néanmoins, par rapport à la question qui nous préoccupe ici, que cette procédure n'affecte pas le classement des ménages, et donc des zones, puisque le coefficient d'expansion est constant.

¹⁵ Et 23 % dans le deuxième, 24 % dans le cinquième.

qu'une ZD par quartier. Ces différentes conditions ont imposé de remonter assez loin dans la liste des ZD ordonnées selon la part décroissante du premier quartile puisque la dernière n'apparaît qu'en 84^{ème} position. En effet, comme à Conakry, les espaces plus centraux (ici les deux premiers arrondissements) hébergent des populations plutôt moins défavorisées que les espaces périphériques et les ZD où la concentration de la pauvreté est élevée y sont plus rares.

Cette première liste a été validée par des entretiens avec nos partenaires locaux et des visites sur le terrain ont permis, comme prévu, de rajouter quatre zones, non enquêtées à l'occasion de Cavie car d'urbanisation trop récente à la périphérie de la ville.

L'échantillon final comprend 4 ZD dans Douala I, 3 dans Douala II, 9 dans Douala III, 6 dans Douala IV et 8 dans Douala V. La liste définitive est présentée dans le Tableau 1.

Tableau 1 : Les quartiers retenus pour l'enquête quantitative à Douala

Douala I	Bonalembé (273) Bonatene (261) Bonejang (275) Nkongmondo (289)	Douala IV	Besseke (423) Bilingue (430) Bojongo (440) Bonambappe (418) Mabanda (438) Ndobó (442)
Douala II	New Bell (323) Ngangue (335) Nkololoum (321)	Douala V	Bepanda (451) Bepanda tonnerre (462) Bonangang Makepe II Yoyong (461) Ndogbati (486) Ndogbong (475) PK 8 (490) PK 14
Douala III	Bilongue (368) Logbaba (384) Mboko (395) Mboppi (340) Ndogpassi Nyalla Nylon (350) Oyack (376) Soboum (356)		

Entre parenthèses, le code Cavie de la ZD retenue dans le quartier.

ANNEXE 5 : POSITIONNEMENT DE L'ÉCHANTILLON DE L'ENQUÊTE-MÉNAGES PAR RAPPORT AUX DONNÉES ANTÉRIEURES

Après avoir reconstitué des revenus annuels globaux pour les individus et les ménages de l'enquête à partir des données brutes recueillies, il est possible de comparer les résultats avec ceux fournis par des enquêtes antérieures, *Cavie* ou *Dépenses des ménages*. Nous nous limiterons ici aux informations brutes issues de l'enquête *Mobilité*, c'est-à-dire sans redressement de l'échantillon de 600 ménages.

1. LE CADRE DES COMPARAISONS

Une telle comparaison n'est toutefois pas sans limites. Indépendamment du fait que l'enquête *Mobilité* est supposée connaître par construction (choix initial des zones d'enquêtes) une surreprésentation des ménages pauvres et que des comparaisons globales sont donc dénuées de sens, il convient de noter que les deux enquêtes antérieures dont nous disposons, pourtant toutes deux représentatives de l'agglomération de Douala, fournissent des indicateurs parfois sensiblement divergents¹⁶. Ainsi, tandis que les ressources moyennes par ménage sont proches dans les deux enquêtes, la distribution des revenus y diffère sensiblement : la limite de revenu *per capita* définissant le 1^{er} quartile de *Dépenses* agrège 38 % des ménages selon les données *Cavie*, le deuxième 20 %, les troisième et quatrième respectivement 20 et 22 %¹⁷. De tels écarts sont probablement dus partiellement aux différences dans la méthode de recueil des données (dépenses déclarées et observées *vs* revenus déclarés¹⁸), mais d'autres facteurs (dont probablement la taille des échantillons) jouent également sur la variabilité des résultats.

2. POIDS DES QUARTILES ET RESSOURCES MONÉTAIRES DES MÉNAGES

L'enquête *Mobilité* présente une surreprésentation des ménages du premier et du deuxième quartiles issus de *Cavie*, au détriment du troisième et surtout du quatrième (Tableau 1). Néanmoins, le premier quartile y est sous-représenté si l'on se réfère non plus à l'ensemble de *Cavie*, mais à son poids dans *Cavie* réduite aux seules zones communes avec l'enquête *Mobilité*. Ce déficit doit toutefois être

¹⁶ Il ne s'agit bien évidemment pas uniquement de discordances dues aux deux ans qui séparent la réalisation de ces deux enquêtes. Les informations présentées dans la suite de cette section portent sur des données déflatées.

¹⁷ Il s'agit de quartiles obtenus après imputation d'un loyer aux ménages n'en payant pas. Sans loyer imputé, les valeurs limites entre quartiles sont bien sûr légèrement tirées vers le bas, mais sans que l'écart entre les distributions de *Dépenses* et *Cavie* se réduise sensiblement : le premier quartile de *Dépenses* rassemble encore 37 % des ménages de *Cavie*, les suivants respectivement 18, 20 et 25 %. Remarquons de plus que *Cavie* étant calé sur ECAM II qui intégrerait des loyers imputés, cette deuxième formulation est a priori moins pertinente.

¹⁸ On remarquera par exemple que les revenus estimés à partir des valeurs brutes déclarées dans *Cavie* sont affectés d'un coefficient correcteur pour que les données macros issues de cette enquête soient compatibles avec celles de l'enquête ECAM II, réalisée un an auparavant. Or, l'usage de ce coefficient amène à augmenter de plus d'un tiers les valeurs déclarées par les enquêtés...

relativisé en observant que la situation est bien meilleure en se calant sur les quartiles issus de *Dépenses* (ici, sans loyer imputé) puisque plus d'un ménage de *Mobilité* sur deux appartient au premier quartile et un sur quatre au deuxième quartile (Tableau 2).

Tableau 1 : Répartition des ménages selon les quartiles de *Cavie*, pour différents échantillons

	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3	Quartile 4
<i>Cavie</i> , Douala	25	25	25	25
<i>Cavie</i> , Quartiers	47	23	17	13
<i>Mobilité</i> , Quartiers	38	37	18	7
<i>Mobilité</i> , Ensemble	37	38	18	7

Cavie et *Mobilité* désignent les enquêtes homonymes. Douala correspond à la totalité de l'échantillon *Cavie*, Quartiers au sous-échantillon des quartiers communs à *Cavie* et *Mobilité*, Ensemble à la totalité de l'échantillon *Mobilité*.

Tableau 2 : Répartition des ménages selon les quartiles de *Dépenses*, pour différents échantillons

	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3	Quartile 4
<i>Dépenses</i> , Douala	25	25	25	25
<i>Mobilité</i> , Ensemble	54	24	15	7

Dépenses et *Mobilité* désignent les enquêtes homonymes. Douala correspond à la totalité de l'échantillon, Ensemble à la totalité de l'échantillon *Mobilité*.

A l'intérieur de chaque quartile, les différences de ressources moyennes entre enquêtes sont également marquées (Figures 1 et 2). On observe tout d'abord les écarts sensibles entre *Cavie* et *Dépenses*, pour tous les quartiles. Dans *Mobilité*, le déficit notable de ménages du quatrième quartile s'accompagne d'un tassement net des ressources (totales ou *per capita*) de ces ménages, ce qui confirme la bonne application par les enquêteurs de la consigne d'éviter les ménages « ostensiblement » aisés. Quel que soit le quartile, les ménages de *Mobilité* sont en moyenne moins aisés que ceux de *Dépenses*, qu'il s'agisse de ressources totale ou *per capita*. La comparaison avec *Cavie* est moins tranchée, en particulier lorsque l'on se limite pour cette dernière aux 26 quartiers communs. Néanmoins, les ménages du premier quartile tendent à être un peu plus pauvres dans *Cavie* que dans *Mobilité*, en dépit d'ailleurs d'une taille de ménage plus faible (5,3 personnes pour *Mobilité*, contre 5,1 pour *Cavie* complète et 5,0 pour *Cavie* réduite).

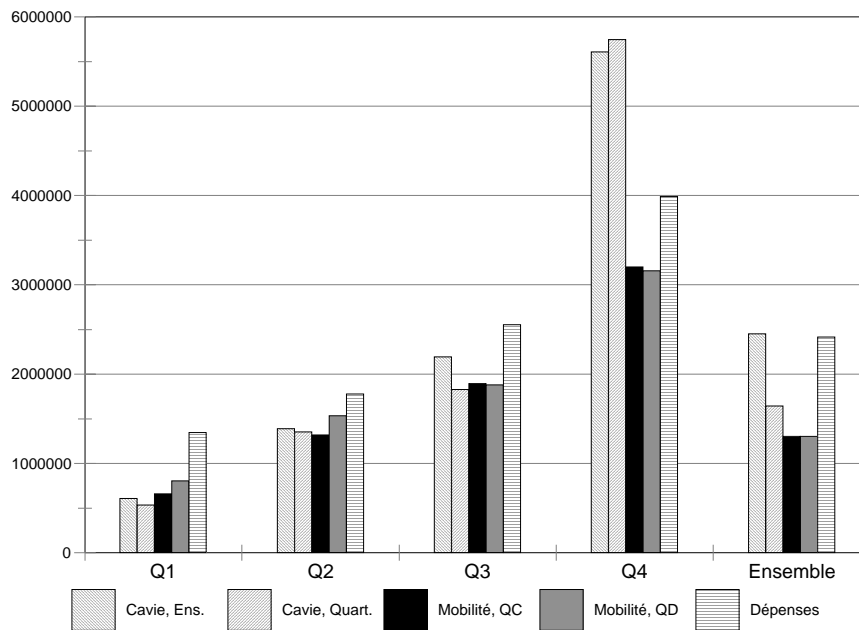


Figure 1 : Ressources moyennes par ménage, selon le quartile (FCFA)

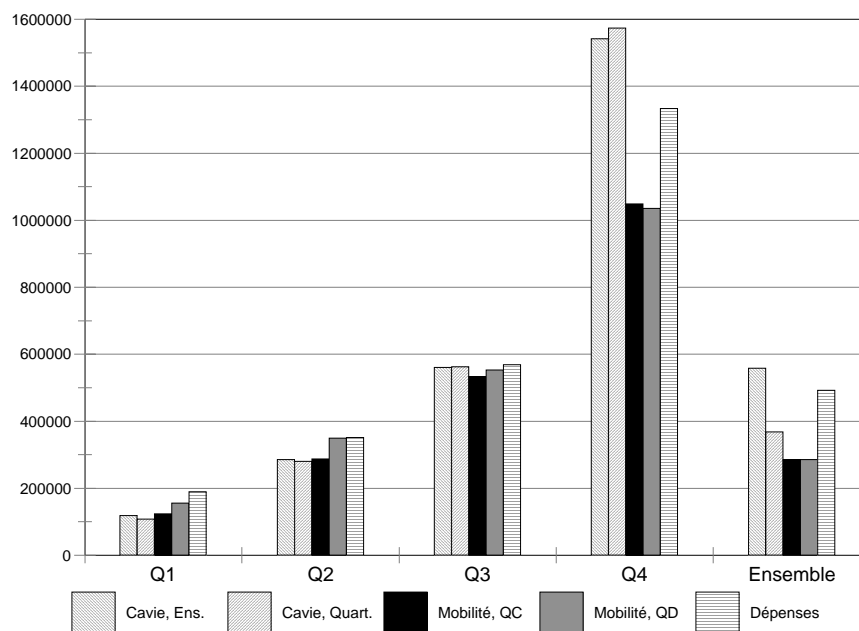


Figure 2 : Ressources moyennes per capita, selon le quartile (FCFA)

Légende : Cavie, Mobilité et Dépenses désignent les enquêtes homonymes. Ens. correspond à la totalité de l'échantillon, Quart. au sous-échantillon des quartiers communs à Cavie et Mobilité, QC aux quartiles issus de Cavie, QD à ceux issus de Dépenses.

Ressources : Revenus « corrigés » pour Cavie, Revenus pour Mobilité, Dépenses pour Dépenses

L'analyse peut être précisée en décomposant les ressources selon qu'elles proviennent ou non d'une activité professionnelle. *Cavie* distingue les revenus individuels issus de l'activité des autres, tandis que *Mobilité* permet une décomposition plus fine. *Dépenses* recense par contre les dons, cadeaux et pensions versés par le ménage enquêté à d'autres ménages, ce qui n'est donc pas directement comparable, d'autant que les bénéficiaires peuvent ou non habiter à Douala. On remarque toutefois que 85 % des ménages déclarent de tels versements, ce pourcentage s'accroissant sensiblement avec les ressources disponibles (de 65 à 93 % entre le premier et le quatrième quartile). La part des dépenses attribuées à ces transferts suit la même tendance, mais à un niveau modeste (de 1,8 à 4,5 %). Les taux de ménage concernés sont considérablement plus élevés que ceux observés aussi bien dans *Cavie* que dans *Mobilité*, alors que les montants en jeu sont beaucoup plus faibles.

En effet, selon *Cavie*, 28 % des ménages et 11 % des individus reçoivent des revenus de sources non professionnelles tandis qu'ils sont respectivement 55 et 34 % dans ce cas selon *Mobilité*. Les écarts entre les deux enquêtes sont particulièrement marqués pour le premier quartile (Tableau 3) : ces revenus extra-professionnels concerneraient à peine un ménage sur quatre selon *Cavie* et près de trois sur cinq selon *Mobilité*. Les sommes en jeu divergent également entre enquêtes, tout en étant dans les deux cas proportionnellement de moins en moins importantes lorsque l'aisance du ménage s'accroît : leur part dans le revenu total baisse ainsi du premier au dernier quartile de 21 à 5 % selon *Mobilité* et de 18 à 9% selon *Cavie*. Ces différences pourraient s'expliquer par un meilleur recueil des dons et cadeaux dans *Mobilité*, où la rubrique est autonomisée contrairement à *Cavie*, ce qui facilite probablement leur mémorisation par les enquêtés¹⁹.

Tableau 3 : Part des ménages bénéficiant de revenus non professionnels, selon le quartile

	Q1	Q2	Q3	Q4
<i>Cavie</i>	24,4	31,3	29,6	27,2
<i>Mobilité</i>	57,0	60,3	50,0	30,0

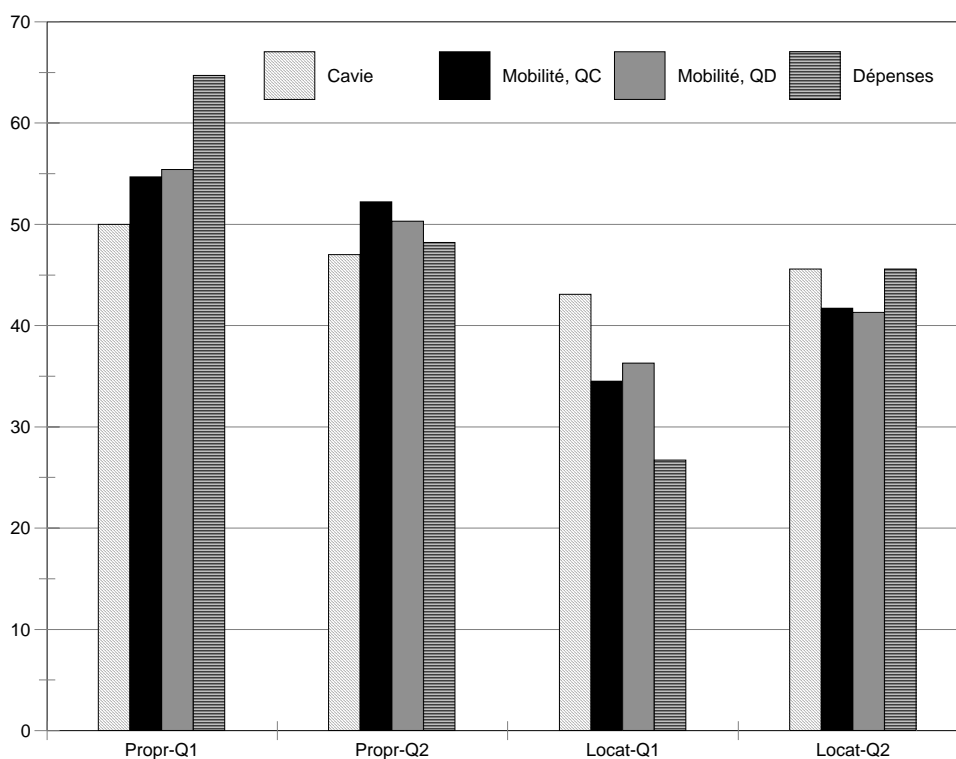
En résumé, l'analyse des revenus recueillis par les différentes enquêtes montre que les ménages de *Mobilité* se situent dans une position intermédiaire entre ceux de *Cavie* et ceux de *Dépenses*, tout particulièrement pour le premier quartile. Les revenus professionnels, aussi bien que les revenus non professionnels, paraissent systématiquement plus élevés dans *Mobilité* que dans *Cavie*. Ces écarts sont-ils corroborés par des écarts en matière d'équipement des ménages en divers biens ?

¹⁹ Dans *Mobilité*, les dons et cadeaux représentent plus de la moitié des revenus non professionnels dont ils constituent le premier poste. Leur montant moyen s'accroît des deux tiers du premier au deuxième quartile puis n'augmente plus que très faiblement. En pourcentage, leur poids décroît de 11,3 à 4,1 %.

3. QUARTILES ET ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES

La comparaison peut en effet être prolongée en observant pour les différents quartiles le statut d'occupation du logement et quelques indicateurs d'équipement. Nous nous focaliserons ici sur les deux premiers quartiles, les tableaux complets figurant dans le rapport technique.

Alors que l'enquête *Dépenses* montrait une légère prédominance des ménages propriétaires au détriment des locataires (respectivement 47 et 44 % de la population), *Cavie* fournit un panorama inverse (42 % de propriétaires pour 50 % de locataires). Toutefois les deux enquêtes s'accordent pour enregistrer une baisse du taux de propriétaires lorsque l'aisance du ménage s'accroît. L'enquête *Mobilité* présente la même tendance, le taux de propriétaire tombant de 55 à 40 % entre les quartiles extrêmes. Pour le premier quartile, *Mobilité* se retrouve dans une situation intermédiaire vis-à-vis des deux enquêtes de référence, avec un taux de propriétaire un peu plus élevé que celui de *Cavie* et sensiblement plus faible que celui de *Dépenses* (Figure 3). La situation des 3 enquêtes est plus resserrée dans le deuxième quartile, le taux de propriétaires étant toutefois légèrement plus élevé pour *Mobilité*.



Cavie, *Mobilité* et *Dépenses* désignent les enquêtes homonymes, QC les quartiles issus de *Cavie*, QD ceux issus de *Dépenses*. Propri désigne les propriétaires, Locat les locataires, Q1 et Q2 respectivement les deux premiers quartiles.

Figure 3 : Taux de propriétaires et de locataires, selon le quartile et l'enquête

Cavie et *Dépenses* divergent également fortement en ce qui concerne le poids des deux types d'habitants dominants, la maison à plusieurs logements (44 % des

ménages dans *Cavie*, mais 37 % dans *Dépenses*) et la maison à logement unique (respectivement 36 et 48 %). *Mobilité* se situe dans une position intermédiaire et présente surtout une surreprésentation des concessions, tout particulièrement dans le premier quartile (Figure 4).

Les deux enquêtes de référence sont très proches en ce qui concerne les murs du logement, tant globalement que par quintile (Figure 5). Près de 70 % des ménages bénéficient de murs en dur (béton, parpaings, briques cuites ou pierre de taille), la quasi totalité des autres recourant au bois (planches ou carabot). Dans l'enquête *Mobilité*, les murs en dur sont moins fréquents chez les ménages du premier quartile, tandis que les ménages du deuxième quartile disposent de conditions d'habitat beaucoup plus proches de celles de leurs homologues des deux enquêtes de référence (avec même un léger avantage vis-à-vis de ceux de *Dépenses*). Le raccordement aux réseaux apparaît comme un peu plus élevé dans *Cavie* que dans *Dépenses*, *Mobilité* montrant par contre des ménages moins bien desservis, tout particulièrement pour le premier quartile. Là encore, les ménages du deuxième quartile sont un peu plus favorisés dans *Mobilité* que dans *Dépenses*.

L'accès à divers biens durables montre des situations assez proches entre *Cavie* et *Mobilité*²⁰. Pour le premier quartile, les taux d'équipement sont, dans *Mobilité*, légèrement supérieurs pour la radio, équivalents pour la télévision et légèrement inférieurs pour le frigo et le téléphone portable (Figure 6). Par contre, quel que soit le bien, les ménages du deuxième quartile sont systématiquement un peu plus équipés dans *Mobilité*. Les écarts entre les deux enquêtes restent néanmoins assez modérés pour les deux quartiles.

Les écarts sont par contre plus sensibles en ce qui concerne l'équipement en moyens individuels de transport (Figure 7). La comparaison directe pour la voiture et la moto est certes quelque peu risquée, car nous avons pris soin de séparer dans le questionnaire *Mobilité* les véhicules de transport de personnes des véhicules strictement privés, ce qui tend donc à minorer le poids apparent de ces derniers. Mais agréger ces différents types de véhicules en une catégorie unique, les véhicules motorisés (Cf. dernières barres de la Figure 7), ne modifie guère le constat : les ménages de *Cavie*, en tout cas pour le premier quartile, restent sensiblement plus motorisés que ceux de *Mobilité*. Au delà de ce constat divergent, on retiendra que les ménages pauvres de Douala jouissent d'une disponibilité des modes individuels de transport extrêmement limitée.

²⁰ Nous ne disposons pas des informations équivalentes pour *Dépenses*, sauf en ce qui concerne le téléphone portable. Mais pour ce dernier, la comparaison est de toute manière tout à fait illusoire : *Dépenses* a été réalisée avant le début de sa phase de diffusion rapide et seuls 6 % des ménages en disposent (contre 52 % dans *Cavie*, deux ans plus tard !).

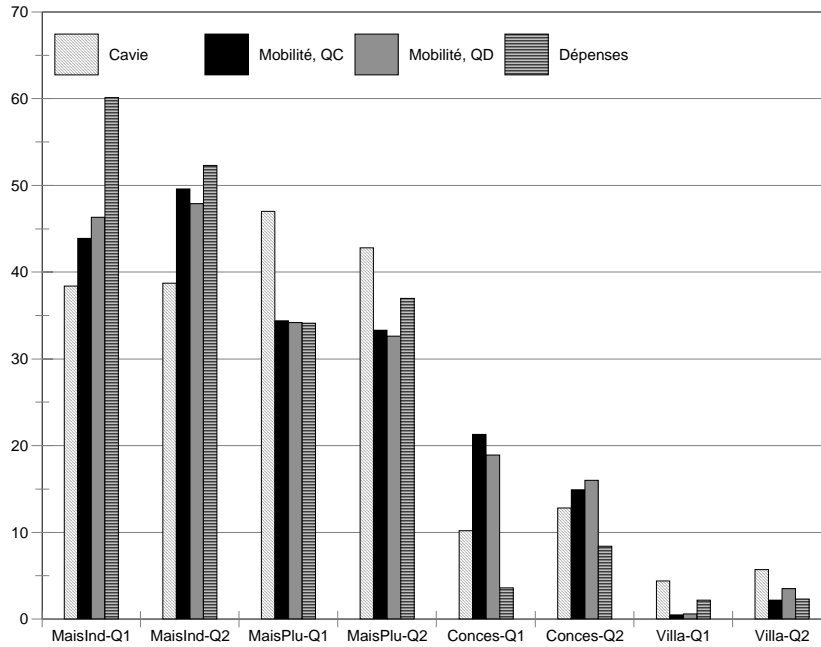


Figure 4 : Type de logement, selon le quartile et l'enquête

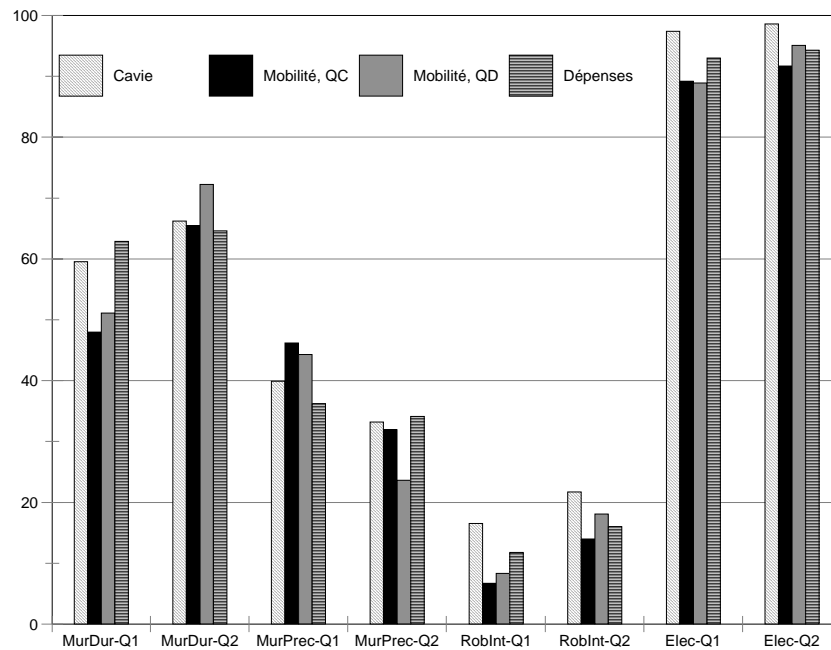


Figure 5 : Murs du logement et raccordement aux réseaux, selon le quartile et l'enquête

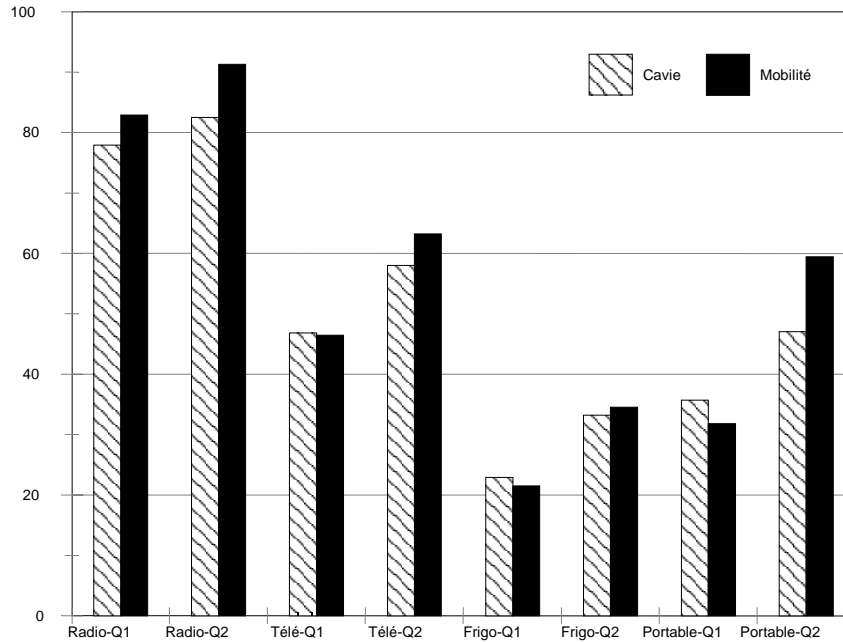


Figure 6 : Taux d'équipements pour divers biens, selon le quartile et l'enquête

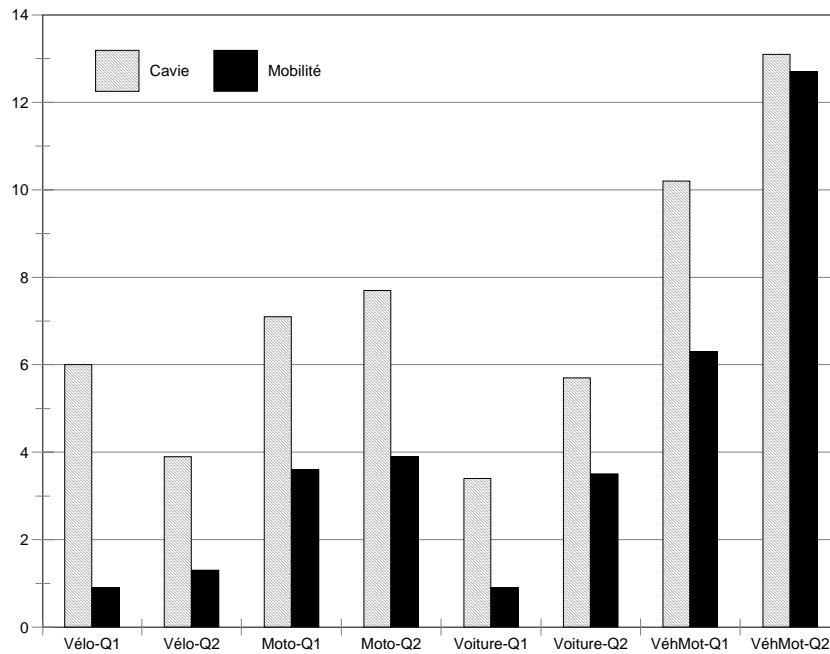


Figure 7 : Taux d'équipements en véhicules, selon le quartile et l'enquête

Cavie, Mobilité et Dépenses désignent les enquêtes homonymes, QC les quartiles issus de Cavie, QD ceux issus de Dépenses. Q1 et Q2 désignent respectivement les deux premiers quartiles.

MaisInd correspond aux Maisons individuelles, MaisPlu aux Maisons à plusieurs logements, Conces aux Concessions, Villa aux Villas. MurDur désigne les Murs en dur, MurPrec les Murs en planche, RobInt la disponibilité d'un robinet intérieur, Elec, de l'électricité, Radio, d'un poste radio, Télé, d'une télévision, Frigo d'un réfrigérateur, Portable, d'un téléphone portable, Vélo, d'une bicyclette, Moto d'un deux roues à moteur, Voiture d'une voiture, VéhMot d'un véhicule à moteur.

Avant de revenir à des considérations plus strictement monétaires, quelques enseignements doivent être tirés de cette comparaison des conditions de logement et d'équipement des ménages entre les trois enquêtes disponibles. Le premier renvoie à un constat déjà effectué précédemment : en l'état des données dont nous avons disposé, les deux enquêtes de référence ne fournissent pas systématiquement la même vision de Douala et les divergences sont parfois importantes. Le positionnement de l'enquête *Mobilité* par rapport aux informations existantes n'est donc pas toujours très aisé... Néanmoins, globalement, les données de *Mobilité* paraissent assez cohérentes avec les sources antérieures. Concernant plus spécifiquement le premier quartile, on peut relever un peu plus de propriétaires que dans *Cavie*, un peu moins que dans *Dépenses*, des murs plutôt de moins bonne qualité et un accès à l'eau et à l'électricité plus faible que dans les deux enquêtes de référence. Par contre, vis-à-vis de *Cavie*, les taux d'équipement en biens durables apparaissent comme comparables, sauf pour les véhicules pour lesquels ils sont plus faibles (mais à un niveau de toute façon très bas). Il semblerait donc que les ménages de *Mobilité*, au moins ceux du premier quartile, soient un peu plus « pauvres » que leurs homologues de *Cavie*, si l'on s'en tient à ces informations sur la possession de biens durables.

4. CONCLUSION

L'échantillon *Mobilité* compte donc moins de ménages du premier quartile (quartiles *Cavie*) que ce que l'on pouvait espérer à partir de la sélection initiale des zones d'enquête, tandis que l'on constate la faiblesse attendue du dernier quartile. Toutefois, ce relatif « manque » de ménages pauvres est en partie compensé par un plus grand nombre de ménages du deuxième quartile (quartiles *Cavie*). Il doit de plus être relativisé par le fort taux de ménages de l'enquête *Mobilité* relevant du premier quartile de *Dépenses*.

La prise en compte d'indicateurs d'équipement des ménages, indicateurs non monétaires, mais plus permanents et peut-être entachés de moins d'incertitudes que le revenu, tend à montrer des ménages du premier quartile un peu plus défavorisés dans *Mobilité* que dans les autres enquêtes. Pour résumer, si les ménages pauvres au sens monétaire sont un peu moins nombreux dans l'enquête *Mobilité* que dans l'enquête *Cavie*, ils paraissent cependant un peu plus pauvres.

Ces décalages tiennent d'abord à des modes de recueil des ressources des ménages, divergents (dépenses *vs* revenus) ou plus ou moins détaillés (agrégation ou non des revenus non professionnels). Mais ils s'expliquent aussi par le fait que les quartiers des villes africaines sont, pour la plupart, socio-économiquement hétérogènes. Cette hétérogénéité sociale des quartiers a deux conséquences immédiates, l'une concernant la base de calage, l'autre la sélection sur le terrain de l'échantillon de l'enquête. Toutes les enquêtes retiennent pour chaque zone de tirage un « petit » nombre de ménages, souvent entre 12 et 30. La qualification de zone pauvre (au sens de la surreprésentation des ménages du premier quartile dans la base de calage) est alors entachée d'un risque d'erreur important. Inversement, s'il est relativement aisé de demander aux enquêteurs d'éviter les ménages « ostensiblement » aisés (ce que confirme a posteriori la

faiblesse du quatrième quartile dans notre échantillon, en nombre comme en revenu moyen), il est par contre beaucoup plus difficile de repérer des ménages véritablement « pauvres » (au sens d'un strict indicateur monétaire), sans disposer d'une pré-enquête *ad hoc* ou d'une base de sondage solide (recensement de la population) et récente.

ANNEXE 6 : CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES GROUPES DE CITADINS

Répartition des citoyens pauvres et non pauvres, selon le groupe (%)

	Pauvres	Non pauvres	Tous
Scolaires	34	2	26
Femmes actives	18	28	21
Femmes inactives	21	4	16
Hommes actifs	18	62	30
Hommes inactifs	9	4	8
<i>Ensemble</i>	100	100	100
<i>%</i>	73	27	100

Position dans le ménage des citoyens, selon le groupe (%)

	Chef de ménage	Conjoint	Enfant	Autre parent	Autre	Tous
Scolaires	1	0	74	24	0	100
Femmes actives	22	47	17	14	0	100
Femmes inactives	4	66	14	16	0	100
Hommes actifs	68	0	18	12	2	100
Hommes inactifs	41	2	35	21	1	100
<i>Ensemble pauvres</i>	21	23	38	18	0	100
<i>Ensemble non pauvres</i>	61	16	11	11	1	100
<i>Ensemble enquêtés</i>	32	21	30	16	1	100

Statut matrimonial des citoyens, selon le groupe (%)

	Célibataire	Marié(e)	Divorcé(e), veuf(ve)	Tous statuts
Scolaires	99	1	0	100
Femmes actives	33	50	17	100
Femmes inactives	24	69	7	100
Hommes actifs	36	61	3	100
Hommes inactifs	55	36	8	100
<i>Ensemble pauvres</i>	56	38	6	100
<i>Ensemble non pauvres</i>	33	58	9	100
<i>Ensemble enquêtés</i>	50	43	7	100

Niveau d'instruction des citoyens, selon le groupe (%)

	Sans instruct.	Primaire	Sec. 1er cycle	Sec. 2e cycle	Supérieur	Tous
Scolaires	0	16	44	30	10	100
Femmes actives	14	39	37	9	1	100
Femmes inactives	11	31	42	15	1	100
Hommes actifs	3	28	39	26	5	100
Hommes inactifs	9	31	35	20	5	100
<i>Ensemble pauvres</i>	6	27	41	22	5	100
<i>Ensemble non pauvres</i>	4	21	34	27	15	100
<i>Ensemble enquêtés</i>	6	25	39	23	8	100

Répartition en classes d'âge et âge moyen des citoyens, selon le groupe (%)

	Enfant (10-13)	Jeune (14-18)	Adulte jeune (19-34)	Adulte âgé (35-54)	Personne âgée (>54)	Tous âges	Âge moyen (ans)
Scolaires	28	45	27	0	0	100	16
Femmes actives	0	7	47	38	8	100	34
Femmes inactives	0	9	58	24	9	100	32
Hommes actifs	0	3	56	34	7	100	34
Hommes inactifs	1	10	45	21	24	100	38
<i>Ensemble pauvres</i>	10	20	44	20	7	100	28
<i>Ensemble non pauvres</i>	7	15	45	26	7	100	37
<i>Ensemble enquêtés</i>	0	1	47	42	9	100	30

Activité professionnelle et revenu annuel des citoyens, selon le groupe (%)

Groupe	Type de Travail	% du groupe	Revenu Annuel (Fcf)	Revenu Annuel Pondéré(Fcf)*
Scolaires	Sans travail	94	30 000	8 000
	Avec travail	6	99 000	35 000
	Ensemble des Scolaires	100	34 000	10 000
Femmes actives	Permanent, salarié	20	328 000	130 000
	Permanent, non salarié	69	280 000	99 000
	Non permanent, non salarié	11	109 000	49 000
	Ensemble des femmes actives	100	270 000	99 000
Femmes inactives	Sans travail	100	61 000	14 000
Hommes actifs	Permanent, salarié	30	619 000	168 000
	Permanent, non salarié	53	431 000	135 000
	Non permanent, non salarié	17	258 000	106 000
	Ensemble des hommes actifs	100	458 000	140 000
Hommes inactifs	Sans travail	100	156 000	36 000
<i>Ensemble pauvres</i>			168 000	54 000
<i>Ensemble non pauvres</i>			1 073 000	506 000
<i>Ensemble enquêtés</i>			415 000	180 000

* Le revenu annuel pondéré résulte du revenu annuel déclaré par l'enquête multiplié par le coefficient « nombre total de personnes du ménage/nombre d'actifs du ménage » afin de tenir compte de la composition du ménage d'appartenance et du nombre moyen de personnes « à charge » par actif.

Localisation du lieu de travail pour les individus déclarant une activité professionnelle (% du groupe*)

	Domicile	Q. Domicile	Q Limitrophe	Autre Lieu	Tous Lieux
Scolaires	8	27	19	46	100
Femmes actives	24	27	14	34	100
Hommes actifs	7	11	12	71	100
<i>Ensemble pauvres</i>	15	20	13	52	100
<i>Ensemble non pauvres</i>	9	13	11	68	100
<i>Ensemble enquêtés</i>	12	17	12	59	100

* Pour les étudiants, le pourcentage est calculé sur les individus avec une activité professionnelle ; pour les deux autres groupes, sur les effectifs totaux de chaque groupe.

ANNEXE 7 : QUELLE REPRÉSENTATIVITÉ DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE ?

L'échantillon de l'enquête quantitative auprès des ménages n'avait pas pour ambition d'être représentatif de l'ensemble des ménages doualais. Bien au contraire, il s'agissait contractuellement de surreprésenter les ménages les plus pauvres (au sens de l'appartenance au premier quartile de la distribution des revenus per capita) afin de mieux percevoir des différences de besoins et de comportement au sein des populations défavorisées. Pour ce faire, des zones spécifiques de l'agglomération, dans lesquelles ces populations étaient proportionnellement plus nombreuses, ont été identifiées et retenues pour le travail de terrain (Cf. Annexe 4). Qui plus est, consigne a été explicitement donnée aux enquêteurs d'éviter les ménages paraissant ostensiblement très aisés : type et qualité du bâti, présence de véhicules particuliers...

Les données disponibles ne peuvent donc pas être représentatives, telles quelles, de la situation des Doualais. Il est toutefois possible de tester l'effet de divers choix de redressements sur les résultats présentés dans ce rapport. Nous avons alors redressé notre échantillon, à partir des données de l'enquête Cavie, selon trois ensembles de critères : la structure par quartile, la structure par arrondissement et par quartile, la structure par quartile et par sexe du chef de ménage. Les résultats correspondants, pour quelques indicateurs d'accessibilité et de mobilité quotidienne, sont présentés dans les Tableaux 1 et 2.

- Les estimations concernant les pratiques des pauvres (ménages ou individus) varient très peu d'un mode de calcul à l'autre : seul le redressement croisant quartile et arrondissement se distingue quelque peu, montrant une accessibilité légèrement plus favorable et des indicateurs de déplacement un peu plus fluctuants.
- En ce qui concerne les non-pauvres, pour lesquels l'échantillon est plus réduit, les estimations sont un peu moins stables, le redressement croisant quartile et arrondissement étant là aussi le plus « déviant ». Les écarts restent toutefois minimes, mais l'on notera néanmoins que les données brutes tendent à minorer la mobilité en modes individuels et tout particulièrement en voiture particulière.
- Pour l'ensemble de la population, redresser les données de base ne modifie jamais les ordres de grandeur : les variations ne dépassent par exemple que rarement 0,1 déplacement quotidien. Un redressement, quel qu'il soit, réduit toutefois la place de la marche dans les déplacements pour le marché et accroît le poids de la voiture et, dans une moindre mesure, du taxi.

En conclusion, les estimations paraissent assez peu sensibles lorsqu'elles concernent les seules populations pauvres, cible privilégiée de l'enquête, un peu moins robustes pour l'ensemble de la population et, surtout, les non-pauvres. En

particulier, les données brutes sous-estiment l'usage de la voiture, d'autant plus que les ménages les plus ostensiblement aisés, notamment en ce qui concerne l'équipement en véhicules individuels, ont été exclus de l'échantillon.

Tableau 1 : Comparaison des effets de trois modes de redressement sur quelques indicateurs d'accessibilité

	Brut	Quartile	Quart*Arrond.	Quart.*Sexe
Temps d'accès à pied à la route (minutes)				
Pauvres	3,8	3,8	3,8	3,8
Non-pauvres	3,2	3,1	2,6	3,2
Ensemble	3,5	3,4	3,0	3,4
Temps d'accès à pied aux TC (minutes)				
Pauvres	9,3	9,2	8,5	9,2
Non-pauvres	8,4	7,9	6,5	8,0
Ensemble	8,8	8,4	7,2	8,4
Ménages avec temps d'accès à pied aux TC supérieur à 15 mn (%)				
Pauvres	22,2	22,2	18,4	22,4
Non-pauvres	18,6	16,5	11,4	17,7
Ensemble	20,6	18,6	14,0	19,4
Temps d'accès école primaire publique (minutes)				
Pauvres	19,6	19,6	19,3	19,5
Non-pauvres	14,4	14,0	14,3	14,1
Ensemble	18,1	17,3	17,3	17,3
Temps d'accès école primaire privée (minutes)				
Pauvres	15,3	15,3	14,9	15,5
Non-pauvres	14,7	14,2	14,7	14,2
Ensemble	15,1	14,8	14,8	14,9
Temps d'accès au marché (minutes)				
Pauvres	17,6	17,6	17,3	17,6
Non-pauvres	14,5	14,0	13,7	13,8
Ensemble	16,2	15,3	15,0	15,2
Ménages allant à pied au marché (%)				
Pauvres	83,2	83,2	83,0	83,2
Non-pauvres	68,4	63,0	62,9	63,0
Ensemble	76,4	70,3	70,2	70,3
Ménages allant à pied au marché en + de 30 mn (%)				
Pauvres	22,2	22,1	20,6	22,2
Non-pauvres	10,0	8,0	8,5	7,8
Ensemble	16,6	13,1	12,9	13,0
Temps pour aller du domicile au travail (actifs, avec lieu de travail fixe, hors domicile)				
Pauvres	25,3	24,9	24,9	25,0
Non-pauvres	27,4	26,4	25,3	26,5
Ensemble	26,3	25,9	25,1	26,0

*Brut correspond aux données de base, Quartile au redressement de la structure par quartile, Quart*Arrond. au redressement de la structure par quartile et par arrondissement, Quart.*Sexe au redressement de la structure par quartile et par sexe du chef de ménage*

Tableau 2 : Comparaison des effets de trois modes de redressement sur quelques indicateurs de mobilité

	Brut	Quartile	Quart*Arrond.	Quart.*Sexe
Nombre de déplacements par jour				
Pauvres	4,37	4,38	4,45	4,39
Non-pauvres	4,81	4,83	4,97	4,77
Ensemble	4,49	4,55	4,64	4,53
Budget temps de transport (minutes)				
Pauvres	84	83	79	83
Non-pauvres	105	107	100	105
Ensemble	89	92	87	91
Nombre de déplacements professionnels				
Pauvres	1,62	1,59	1,54	1,59
Non-pauvres	2,29	2,39	2,36	2,33
Ensemble	1,80	1,89	1,84	1,87
Nombre de déplacements domestiques				
Pauvres	1,69	1,72	1,80	1,72
Non-pauvres	1,39	1,30	1,36	1,31
Ensemble	1,61	1,57	1,64	1,57
Nombre de déplacements de sociabilité				
Pauvres	1,05	1,06	1,10	1,06
Non-pauvres	1,14	1,13	1,25	1,13
Ensemble	1,07	1,09	1,15	1,09
Nombre de déplacements à pied				
Pauvres	3,35	3,27	3,32	3,28
Non-pauvres	2,49	2,25	2,41	2,22
Ensemble	3,12	2,88	2,99	2,89
Nombre de déplacements en deux-roues				
Pauvres	0,06	0,07	0,04	0,06
Non-pauvres	0,12	0,15	0,11	0,15
Ensemble	0,08	0,10	0,07	0,10
Nombre de déplacements en voiture				
Pauvres	0,04	0,05	0,04	0,05
Non-pauvres	0,28	0,45	0,48	0,44
Ensemble	0,10	0,20	0,20	0,19
Nombre de déplacements en taxi				
Pauvres	0,46	0,52	0,56	0,52
Non-pauvres	1,00	1,06	1,10	1,04
Ensemble	0,60	0,72	0,76	0,71
Nombre de déplacements en bendskin				
Pauvres	0,31	0,31	0,32	0,31
Non-pauvres	0,59	0,63	0,63	0,63
Ensemble	0,38	0,43	0,43	0,43
Nombre de déplacements en taxi+bendskin				
Pauvres	0,07	0,09	0,09	0,09
Non-pauvres	0,15	0,16	0,14	0,15
Ensemble	0,09	0,12	0,11	0,11
Nombre de déplacements en autres TC				
Pauvres	0,08	0,07	0,07	0,07
Non-pauvres	0,16	0,12	0,08	0,12
Ensemble	0,10	0,09	0,07	0,09

*Brut correspond aux données de base, Quartile au redressement de la structure par quartile, Quart*Arrond. au redressement de la structure par quartile et par arrondissement, Quart.*Sexe au redressement de la structure par quartile et par sexe du chef de ménage*

ANNEXE 8 : COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION

Une séance de restitution et d'échange a eu lieu le 7 mai 2004 à Douala. Elle a réuni des institutionnels du secteur, des professionnels, des membres de la société civile, des représentants des bailleurs de fonds... La matinée a été consacrée à une présentation des résultats de l'étude et des lignes d'action par les consultants SITRASS puis à une première discussion avec les participants. L'après-midi, trois groupes ont été constitués, sur la base du volontariat, autour des trois thèmes suivants : l'offre de transports collectifs ; les infrastructures de transport ; l'accessibilité aux services urbains. Les principaux enseignements de chacun de ces ateliers ont enfin été présentés en séance plénière.

Parce que les discussions menées dans les trois ateliers se recoupent partiellement, nous en proposons ici une synthèse réorganisée autour des quatre axes d'action identifiés dans le rapport (Cf. Chapitre 6).

1. ACTIONS SUR LA VOIRIE :

ELLES PASSENT PAR UNE STRATÉGIE GLOBALE PENSÉE SUR LE LONG TERME

A Douala, les besoins en termes d'infrastructures portent sur les dessertes des quartiers pauvres, mais aussi sur les axes principaux. Le souci d'une approche globale de la question a fait l'objet d'un consensus entre les participants. Certes, selon les cas, il a été préconisé de remettre à niveau le réseau structurant d'abord ou de commencer par désenclaver les quartiers. En fait, cette différence dans les approches recommandées correspond à la situation d'une ville à deux vitesses : celle des quartiers spontanés et celle tournée vers le reste du pays et l'international. Dès lors, on comprend qu'il soit difficile de dégager un accord sur le fait de privilégier une action par rapport à une autre.

Il a été toutefois noté les investissements importants en cours pour la réhabilitation du réseau principal, ce qui donne à certains l'impression que la Communauté Urbaine de Douala ne s'intéresse qu'aux « quartiers riches ». De l'aveu des personnes concernées par la remise à niveau des infrastructures viaires, les moyens mis en œuvre sont très lourds, trop lourds pour la seule Communauté Urbaine, d'où un appel à l'effort national pour une contribution financière. La décentralisation ne doit pas signifier un désengagement total des services de l'État. On peut regretter qu'une telle discussion sur les moyens et responsabilités concernant l'aménagement des dessertes locales n'ait pas eu lieu.

L'option d'une stratégie globale d'actions tant sur les réseaux principaux que sur les dessertes locales relève d'une stratégie « de développement », « de croissance économique ». Elle correspond certes à une situation d'urgence, mais doit être pensée sur le long terme. C'est dans cet esprit que divers participants ont demandé d'intégrer les modes fluvial et ferroviaire dans les actions sur l'infrastructure.

Les discussions ont insisté sur la correspondance entre type de voirie et mode de transport. Une large unanimité s'accorde à considérer que l'importance des motos-taxis résulterait de la dégradation de la voirie (les taxis-voitures ne pouvant les emprunter), certains allant jusqu'à considérer qu'un simple aménagement de cette dernière suffirait à les en chasser. Il a été reconnu l'importance des standards techniques de conception de voirie en tant que moyen de discrimination des modes de transports urbains sur telle ou telle desserte. Une stratégie globale des actions sur la voirie renverrait donc à celle concernant l'offre de transport. La conception de voirie est également un moyen de réduire les coûts de maintenance sur la voirie principale (par exemple, les pavés romains), afin que la ville puisse mieux faire face aux exigences financières des infrastructures routières.

2. ACTIONS SUR LES CONDITIONS DE LA MARCHÉ À PIED, LA MOBILITÉ À BAS COÛT :
BEAUCOUP DE RÉFLEXIONS SUR LA MARCHÉ LE LONG DES AXES ROUTIERS, PEU SUR LES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS

La marche à pied, premier mode de déplacement à Douala, se réalise dans des conditions très difficiles dans les quartiers comme le long des grands axes de la voirie principale. Si des discussions riches ont porté sur les conditions de la marche le long des grands axes routiers, on peut regretter que sur les cheminements piétonniers dans les quartiers elles se soient limitées à un simple constat d'absence d'aménagements.

Tout d'abord, l'absence de réflexion sur les conditions de la marche à pied dans les travaux de réhabilitation des grands axes a été constatée. La préconisation de la nécessité d'aménager les trottoirs s'est accompagnée de celle de penser à aménager les accotements.

Mais l'essentiel des échanges sur les actions en faveur de la marche a porté sur l'encombrement des trottoirs. Il a été exigé l'application de la réglementation pour interdire le stationnement des véhicules et les petits commerces sur les trottoirs, certains n'hésitant pas à appeler à « mater » les récalcitrants. Mais d'autres participants ont rappelé que faire respecter la réglementation exige des agents, donc nécessite des coûts. Un très large accord a été trouvé sur la nécessité d'éduquer et de sensibiliser les populations au respect de l'espace dédié à la marche. Il faudrait également construire des parkings pour éviter que les automobilistes se garent sur les trottoirs et aménager des espaces pour les petits commerçants. Cette batterie de préconisations associe bien le bâton et la carotte et doit être différenciée selon qu'on soit dans le centre que dans les quartiers : les petits commerces, vitaux pour les habitants des quartiers, ne seraient interdits que dans le centre.

3. ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT :
ELLES DOIVENT ÊTRE ENVISAGÉES DANS LE CADRE D'UNE STRATÉGIE GLOBALE ET PARALLÈLEMENT À DES ACTIONS SUR LA VOIRIE

On peut se féliciter de l'accord consensuel sur la nécessité d'aborder l'offre de transports urbains dans le cadre d'une stratégie globale. Les discussions sont même allées au-delà de ce simple accord, les participants ayant tenté d'ébaucher ce que pourrait être cette stratégie. L'offre de transports urbains devra être hiérarchisée et structurée autour d'un système lourd tel que les autobus de la Socatur. Ces derniers seraient chargés d'assurer les grandes liaisons, les taxis de la desserte par grandes zones, les bendskins du rabattement/diffusion dans les quartiers enclavés et les cargos et minibus de la desserte des quartiers périphériques. Toutefois cette ébauche doit être confortée par un diagnostic du système actuel. Bien qu'envisagé, il n'a pas encore été fait.

Là encore, l'association type de voirie/mode de transport a été constatée. La hiérarchisation de l'offre de transport serait fortement associée à celle du réseau de voirie. La voirie constituerait même un levier important pour améliorer le service de transports urbains : l'aménager tirerait l'offre vers le haut et repousserait notamment les bendskins en périphérie et, plus généralement, dans les espaces à l'infrastructure défailante.

La mise en place d'une stratégie globale d'actions sur l'offre de transports collectifs devrait s'accompagner d'une maîtrise de la tarification afin que les plus pauvres ne soient pas exclus de ce mode. Le simple fait d'aménager la voirie pourrait permettre une réduction des coûts de maintenance des véhicules. Pour ce qui est des mesures tarifaires ciblées, le contexte socio-économique doualais réduit grandement les marges de manœuvre. Il a été cependant rappelé l'avantage de la tarification unique mise en place par la Socatur qui favorise les longues distances et les habitants des périphéries de la ville. En contrepartie, l'opérateur a rappelé son souhait d'obtenir une compensation sous forme d'avantages fiscaux et douaniers.

L'éventualité de la mise en place d'une Autorité organisatrice a reçu un accueil favorable. Elle a été perçue comme une solution à la faiblesse de la coordination institutionnelle et apporterait plus de transparence sur les financements du secteur. Il a été également mis en avant l'intérêt d'une approche juridique et réglementaire pour résoudre les défaillances de l'offre actuelle de transports urbains. S'agissant des bendskins, divers participants, au premier rang desquels les institutionnels, ont rappelé qu'il faut déjà faire appliquer la réglementation existante, avant d'en mettre en place de nouvelles.

Le secteur des transports urbains est un important pourvoyeur d'emplois dans la ville. Malheureusement, cet aspect n'a été abordé que de façon marginale dans les discussions. Il a surtout été question de dénoncer la dangerosité de l'activité bendskin tant pour les passagers que pour les conducteurs. Il a ainsi été rappelé que l'apport des bendskins doit être apprécié par rapport aux coûts sociaux qu'ils génèrent.

4. ACTIONS SUR LA LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE BASE : C'EST UNE QUESTION DE PLANIFICATION URBAINE

Des actions sur la localisation des équipements de base (marchés, points d'eau potable, écoles, services de santé) et l'accessibilité à ces équipements passent nécessairement par une concertation des différents acteurs en charge de ces services avec ceux en charge des transports urbains. Il y a donc là un deuxième niveau de concertation à structurer, après celui n'intéressant que les acteurs de transport. En fait, il est ressorti que cet aspect renvoie à celui de la planification urbaine. Mais, faute de représentants des différents ministères et entreprises concernés, le dialogue sur ce point a peu avancé et les échanges ont donc essentiellement porté sur le constat des difficultés pour les services de l'État à suivre l'urbanisation à Douala, constat bien peu original pour un pays en voie de développement.

5. LISTE DES PARTICIPANTS

NOM ET PRENOMS	ORGANISME	FONCTION
ACHUO CLETUS ACHUO	ETS DZE Daniel ACHUO	Responsable
ANGOA Hyacinthe	Assoc. Parents d'Élèves du Lycée d'Oyack	Vice-président
ATEBA NANGA	SYNPROCETAC	Président National
AUDIBERT Christian	Agence Française de Développement	Ingénieur
BITJONG N. Clémentine	GIDEFEC Yaoundé	Enseignant
BOLLA Joseph	Communauté Urbaine de Douala	Chargé d'études DFFI
BOUPDA Esther	SITRASS	Consultant
DAYANG Romain	Ministère des Investissements Publics et de l'Aménagement du Territoire	Cadre d'Étude Douala
DEFFO Paul	Assoc. Parents d'Élèves du Lycée d'Oyack	Président
DIAME Apolos	SYNJETUICAM	Président
DIGNOU Thomas	SYNETCAM	Président
DIKONGUE Augustin	Ministère de la Ville	Délégué urbain
DIKOUME EBELE Eitel	Lycée d'Oyack	Proviseur
DIKOUME MOUDOUROU	Quartier BONATENE	Chef de quartier
DJEUGA Duclair	AES-SONEL (SDPNT)	Chef de Division Études
EKWALA	Ministère des Transports	Coordination SSATP
EPEE Charles		Ingénieur
ETITIKE MBANBA Samuel	SOCATUR	Responsable exploitation
ETTEINDER Bernard	Coopération française	Conseiller technique CUD
EVINA ONGOLO	Délégation Provinciale de la Sûreté Nationale du Littoral	Adj./DPSN
FOKOUN Lucas	Ministère de l'Urbanisme de l'Habitat	Chef de Service
HOUACK Jean Pierre	Quartier NYALLA HOPITAL	Chef de Quartier
KAGOU Yves Bertin	Cabinet Cible	Directeur Associé
KAMGOUE Emmanuel	S.N. CHAUTAC	Président
KAMTE François	Commune urbaine de Douala 1 ^{er}	Adjoint au Maire
KATCHANDJI Roger	SYNACTUICAM	Président Provincial
KEMAYOU Louis Roger	SITRASS	Consultant

LISSOM Vincent	Ministère des Transports	Coordination SSATP
MALONGO Calvin	Commune Urbaine de Douala 3 ^{ème}	Adjoint au Maire
MANDENG Gaëtan	Communauté Urbaine de Douala	Chef de Cellule PID
MANDENG Marie	GIDEFEC, Yaoundé	Enseignant
MBOG Jacques Didier	SCETAUROUTE	Chef de Mission
MBONG MBINE Michaël	Préfecture de Wouri	1 ^{er} Adjoint Préfectoral
MBONGUE EKWALLA Alexandre	Commune Urbaine de Douala 4 ^{ème}	Chef service Technique
MEYO SOUA Jacqueline	Ministère des Travaux Publics	Économiste
MOULOBY Lydienne	SOCATUR	DRHAG
MPOUAL Née NGO BELL	Ministère des Investissements Publics et de l'Aménagement du Territoire/DAT	Cadre
NANA NUNOU Annie	Communauté Urbaine de Douala	Chef départ. grands travaux
NDZANA Arnaud	Communauté Urbaine de Yaoundé	Directeur Services Techniques
NGALLE BIBEHE Jean	SOCATUR	PDG
NGASSA HAPPI Léopold	FESETRACAM	Président National
NGOME Abel	Quartier BILINGUE, BONABERI	Chef de quartier
NGUEGHO Dieudonné	SYNATAW	Vice-président
NGUESSIE	Commune Urbaine de Douala 5 ^{ème}	Ingénieur
NJIKAM Idrissou	SYNHTACAM	Président Provincial
NJOYA MOUNCILI Noël Clément	Communauté Urbaine de Douala	Chef de division
NKABKOB THIO' MI	Institut National de la Statistique	Cadre
NKE Clémentine	Commune Urbaine Douala 2 ^{ème}	3eme adjoint au maire
NOUGANG Georges Olivier	Ministère de la Ville	
NOVE-JOSSERAND Hubert	Banque Mondiale/SSATP	Coordinateur Étude PMU
NYETAM N. Hans	Communauté Urbaine de Douala	Directeur Urbanisme et Construction
OLOUME Roger	Ministère de la Ville	SDTU
ONGOLO Valérie	Université Yaoundé II	Enseignante
PERCHET Christian	SCETAUROUTE SCET CAMEROUN	Chef d' Agence Douala
PLAT Didier	SITRASS	Consultant
POUDJOUR Thomas	USLC	Président
PRISO Olivier	Communauté Urbaine de Douala	Directeur Adjoint Urbanisme
SAHABANA Maïdadi	SITRASS	Consultant
SARTENA Gianni	Agence Française de Développement	Chef projet C2DUH
SOKING Dominique	SYMPROTUICAM	Provincial
SONGA André	Communauté Urbaine de Douala	CSEPM
TAGNY Emmanuel	Communauté Urbaine de Douala	Chef de service Transport
TAKOUGANG Sipliant	Ministère de l'urbanisme et de l'habitat	Chef de cellule planification
TAMCHE Joseph	Institut National de la Statistique/Littoral	Responsable Provincial
TCHAMGOUE Louis Marie	SYPROTUICAM	Président
TCHANGANG Dagobert	SYNTABACAM	Président Provincial
TCHOUMTA NJEUMEN	SYNJETUICAM	Président Provincial
TCHUENTE Margaret	Ministère des Transports	Déléguée Provinciale littorale
TSABFACK Julienne	Communauté Urbaine de Douala	Expert Transport
YANGO Jean	Communauté Urbaine de Douala	Directeur Grands Travaux
YETCHANG Edouard	SYNATAW	Président

LE RÉSEAU VIAIRE DE DOUALA : LIMITÉ EN PÉRIPHÉRIE, FORTEMENT DÉGRADÉ
ET CONGESTIONNÉ SUR LES PRINCIPAUX AXES



Photo : Mairadi Sahabana, 2004

Photo 1 Le centre administratif (Bonanjo) : une voirie en bon état



Photo : Mairadi Sahabana, 2004

Photo 2 Une des artères principales dégradée et bosselée dans le centre commerçant de la ville (Akwa) ou comment avoir le mal de mer sur terre ferme



Photo : Maldiadi Sahabana, 2003

Photo 3 La dégradation de certaines artères de la ville en a fait des sites propres pour motos-taxis



Photo : Maldiadi Sahabana, 2003

Photo 4 La Route de Japoma, l'autre axe de desserte de la périphérie Est, une succession de nids « d'éléphants »

0.	INTRODUCTION	5
	LE CADRE D'ANALYSE	6
	LE DISPOSITIF D'INVESTIGATION	7
	<i>Cerner l'offre urbaine et de transport, en rencontrant les principaux acteurs</i>	7
	<i>Connaître les besoins de mobilité et les difficultés d'accessibilité, en écoutant les citoyens</i>	8
	<i>Évaluer les pratiques de mobilité, en produisant une base de données statistiques</i>	8
1.	LE CONTEXTE DIFFICILE DES TRANSPORTS URBAINS DOUALAIS	11
	1.1. CADRE INSTITUTIONNEL : MULTIPLICITÉ DES INTERVENTIONS ET ABSENCE DE CONCERTATION	11
	1.2. LE RÉSEAU VIAIRE : LIMITÉ EN PÉRIPHÉRIE, FORTEMENT DÉGRADÉ ET CONGESTIONNÉ SUR LES PRINCIPAUX AXES	12
	1.3. UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF DIVERSIFIÉE	13
	<i>Les taxis : un mode en perte de vitesse</i>	13
	<i>Les bendskins : un mode en plein essor</i>	14
	<i>Les autobus de la SOCATUR : une offre très limitée</i>	14
	<i>Les minibus et cargos : une offre restructurée suite à l'arrivée de SOCATUR</i>	15
	<i>Et « naturellement »... des transporteurs clandestins !</i>	15
	<i>Le secteur des transports urbains, un important pourvoyeur d'emplois peu qualifiés</i>	15
2.	UN SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN PERÇU NÉGATIVEMENT PAR LES USAGERS	17
	2.1. CONDITIONS D'ACCÈS AU SYSTÈME DE TRANSPORT : HANDICAP ACCRU POUR LES RÉSIDENTS DES QUARTIERS ENCLAVÉS.....	17
	2.2. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS L'USAGE DE LA MARCHÉ	18
	<i>Des obstacles diversifiés</i>	18
	<i>L'environnement du lieu de résidence est déterminant sur les difficultés rencontrées</i>	20
	<i>... alors que les pratiques de déplacement et les caractéristiques socio-économiques jouent peu</i>	22
	2.3. ATOUTS ET LIMITES DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT COLLECTIF	23
	<i>Le taxi collectif, un bilan globalement assez négatif</i>	24
	<i>Le bendskin, des atouts réels, mais une insécurité marquée</i>	24
	<i>Quatre modes plus marginaux</i>	26
	<i>Des opinions largement partagées</i>	27
3.	L'ACCESSIBILITÉ AUX NÉCESSITÉS DE BASE	29
	3.1. HABITER : RÉDUIRE LE COÛT DU LOGEMENT	29

3.2. TRAVAILLER : LE PARCOURS DU COMBATTANT	31
3.3. ETUDIER : LE RECOURS AU SECTEUR PRIVÉ FAUTE DE MIEUX.....	33
<i>En primaire : le public trop loin, le privé trop cher ?</i>	34
<i>Dans le secondaire : des obstacles à la scolarisation des enfants pauvres</i>	35
3.4. SE SOIGNER : LE SECTEUR MODERNE, UN LUXE INACCESSIBLE ?.....	37
<i>Dispensaires et centres de santé : une offre peu satisfaisante</i>	37
<i>Hôpitaux et cliniques : le public, faute de mieux.....</i>	38
3.5. MANGER ET BOIRE : LES CHARGES DU QUOTIDIEN	39
<i>Le marché, des produits trop chers.....</i>	40
<i>Se procurer l'eau potable, une corvée pesante.....</i>	41
3.6. RESTER EN CONTACT : L'INSERTION FRAGILE	43
<i>Pratique associative : liée au statut d'actif, plus qu'au revenu</i>	44
<i>Des formes de sociabilité et de vie associative assez contrastées</i>	45
<i>Une insertion toujours fragile.....</i>	46
<i>L'indispensable mobilité de sociabilité</i>	48
4. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES CITADINS PAUVRES	51
4.1. LES GRANDS TRAITES DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE.....	51
4.2. EN MATIÈRE DE MOBILITÉ, LA SITUATION INDIVIDUELLE COMPTE PLUS QUE CELLE DU MÉNAGE ...	55
4.3. LA PAUVRETÉ LIMITE L'ACCÈS AUX MODES MÉCANISÉS... ET LES ESPACES QUOTIDIENS	57
4.4. DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PAUVRES : À COMPORTEMENTS DIFFÉRENCIÉS, BESOINS SPÉCIFIQUES	59
<i>Les scolaires : compter sur ses pieds.....</i>	60
<i>Les femmes actives : rarement très loin du domicile</i>	62
<i>Les femmes inactives : mobilité peu fréquente et de faible amplitude</i>	64
<i>Les hommes actifs : une relative autonomie mais des déplacements fortement contraints</i>	64
<i>Les hommes inactifs : peu mobiles lorsqu'ils sont âgés, encore proches des scolaires s'ils sont jeunes</i>	66
5. LE FARDEAU MONÉTAIRE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE.....	69
<i>Des prix réels souvent beaucoup plus élevés que les tarifs « officiels »</i>	69
<i>Un poids du transport surévalué dans le discours des citadins, mais une charge réelle difficilement supportable pour nombre de ménages pauvres.....</i>	70
6. PROPOSITIONS DE LIGNES D'ACTION	73
6.1. ACTIONS SUR LA VOIRIE.....	73
6.2. ACTIONS SUR LES CONDITIONS DE MARCHÉ À PIED	74
6.3. ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF	75

<i>Organiser la multimodalité : aller vers la création d'une Autorité organisatrice</i>	75
<i>Contenir les tarifs : améliorer la productivité plutôt que proposer des réductions tarifaires ciblées</i>	77
<i>Préserver l'emploi dans le transport, tout en l'améliorant</i>	77
6.4. ACTIONS SUR LA LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE BASE	78
6.5. DÉFINIR DES INDICATEURS DE SUIVI	79
BIBLIOGRAPHIE	83
ANNEXES	85
ANNEXE 1 : GENRE ET LIEU DE RÉSIDENCE DES CITADINS INTERROGÉS.....	87
ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES.....	89
ANNEXE 3 : BILAN DU DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE MÉNAGES ET ÉVALUATION DES QUESTIONNAIRES	103
1. DÉROULEMENT DU TRAVAIL DE TERRAIN.....	103
2. LES ÉCHANTILLONS OBTENUS	105
3. FICHE MÉNAGE	105
3.1. <i>Questions existantes</i>	106
3.2. <i>Questions à rajouter</i>	107
4. FICHE INDIVIDU (11 ANS ET PLUS)	107
4.1. <i>Remarques générales</i>	107
4.2. <i>Questions existantes</i>	107
4.3. <i>Questions à rajouter</i>	109
5. FICHE ENFANT (6 À 10 ANS).....	110
5.1. <i>Remarques générales</i>	110
5.2. <i>Questions existantes</i>	110
5.3. <i>Questions à rajouter</i>	110
ANNEXE 4 : DÉTERMINATION DES ZONES D'ENQUÊTE-MÉNAGES.....	111
1. LES DONNÉES DISPONIBLES ET LEURS LIMITES.....	111
2. LA MÉTHODE D'ÉLABORATION DE LA TYPOLOGIE DES ZONES	112
3. LES ZONES RETENUES.....	112
ANNEXE 5 : POSITIONNEMENT DE L'ÉCHANTILLON DE L'ENQUÊTE-MÉNAGES PAR RAPPORT AUX DONNÉES ANTÉRIEURES	115
1. LE CADRE DES COMPARAISONS	115
2. POIDS DES QUARTILES ET RESSOURCES MONÉTAIRES DES MÉNAGES.....	115
3. QUARTILES ET ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES.....	119

4. CONCLUSION	123
ANNEXE 6 : CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES GROUPES DE CITADINS	125
ANNEXE 7 : QUELLE REPRÉSENTATIVITÉ DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE ?	127
ANNEXE 8 : COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION	131
1. ACTIONS SUR LA VOIRIE : <i>ELLES PASSENT PAR UNE STRATÉGIE GLOBALE PENSÉE SUR LE LONG TERME</i> 131	
2. ACTIONS SUR LES CONDITIONS DE LA MARCHÉ À PIED, LA MOBILITÉ À BAS COÛT : <i>BEAUCOUP DE RÉFLEXIONS SUR LA MARCHÉ LE LONG DES AXES ROUTIERS, PEU SUR LES CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS</i>	132
3. ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT : <i>ELLES DOIVENT ÊTRE ENVISAGÉES DANS LE CADRE D'UNE STRATÉGIE GLOBALE ET PARALLÈLEMENT À DES ACTIONS SUR LA VOIRIE</i>	133
4. ACTIONS SUR LA LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE BASE : <i>C'EST UNE QUESTION DE PLANIFICATION URBAINE</i>	134
5. LISTE DES PARTICIPANTS.....	134
ANNEXE 9 : PLANCHES.....	137
TABLE DES MATIÈRES	139