



HAL
open science

Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry

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 Conakry. 2004. halshs-00087800

HAL Id: halshs-00087800

<https://shs.hal.science/halshs-00087800v1>

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/CKR



PAUVRETÉ ET MOBILITÉ URBAINE À CONAKRY

Rapport Final

Région Afrique
Banque mondiale

Septembre 2004



PAUVRETÉ ET MOBILITÉ URBAINE

À CONAKRY

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) et du Ministère des Transports de la République de Guinée, a pour objectif une connaissance fine des conditions de mobilité et d'accessibilité aux services urbains des populations pauvres à Conakry, 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 Douala : entretiens auprès de citadins pauvres et enquête-ménages sur la mobilité quotidienne, focalisés 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. Un système de transport déficient, une mobilité contrainte et coûteuse

La mobilité urbaine à Conakry est caractérisée par deux contraintes majeures : (i) un réseau viaire insuffisant, mal réparti et fortement dégradé par endroits, (ii) des transports collectifs (TC) insuffisants et mal organisés. Ces deux contraintes, conjuguées à la structure linéaire de la ville et à la localisation de la plupart des pôles d'activités dans la presqu'île de Kaloum ou à proximité, déterminent fortement les conditions de déplacements urbains.

A.1 UNE OFFRE DE TRANSPORT DÉFAILLANTE

Constitué de trois principaux axes radiaux et de quelques voies transversales, le réseau viaire a bien du mal à irriguer les extensions périphériques. L'enquête-ménages confirme que le fait de résider loin de la zone « centre » réduit fortement les chances d'être desservi par une voie revêtue (18 % en troisième périphérie, contre 65 % au centre). Les pauvres sont un peu plus loin du « goudron » que les non-pauvres car ils résident un peu plus souvent en périphérie.

Les véhicules particuliers sont hors de portée des pauvres et les citadins défavorisés ne peuvent compter que sur les transports en commun. L'offre TC est constituée de minibus (*magbanas*) et de taxis collectifs concentrés sur les grands axes radiaux, en nombre insuffisant aux heures de pointe. A travers notre enquête, le *magbana* est perçu comme relativement bon marché par ses utilisateurs, mais la qualité de service qu'il offre est défailante. A l'inverse, le taxi est le mode collectif proposant la moins mauvaise qualité de service, mais son coût est quasi unanimement jugé trop élevé par ses usagers pauvres. Globalement, le bilan qui se dégage de ces opinions sur les TC est assez négatif et l'offre de transport ne permet de répondre à la demande ni qualitativement ni quantitativement.

A.2. LE FARDEAU MONÉTAIRE DE LA MOBILITÉ

Le taxi revient en moyenne 50 % plus cher que le *magbana* : 460 Francs Guinéens (FG), contre 300. Les tarifs officiels (300 FG, contre 200) rendent donc mal compte du coût effectif, car le prix de la course doit souvent être négocié, en fonction de la distance, de l'heure ou des bagages ou du fait des pratiques de « sectionnement » qui renchérissent brutalement le prix de course. Si le *magbana* est « le mode du pauvre », c'est d'abord du fait de ses tarifs plus abordables. Le lieu de résidence est un facteur marquant d'inéquité : un déplacement en TC revient, en moyenne, 30 % plus cher au citadin s'il réside en grande périphérie plutôt qu'au centre (470 FG, contre 360).

Les foyers pauvres consacrent en moyenne 19 % de leurs revenus aux déplacements urbains (12 % pour les non-pauvres), ce taux atteignant 30 % pour un ménage pauvre sur quatre. Et pourtant, la mobilité motorisée des ménages pauvres est fortement restreinte. Par individu, les ménages pauvres consacrent deux fois moins d'argent aux TC que les non-pauvres : ainsi, en proportion, les pauvres sont moins nombreux dans les transports collectifs que les citoyens plus favorisés.

Ces résultats sont un constat d'alerte majeur sur la pression monétaire exercée par une mobilité indispensable pour accéder à une activité et donc survivre. La contrainte budgétaire limite fortement la consommation de transport des citoyens les plus pauvres. Relâcher cette contrainte ne peut passer que par un accroissement des ressources de ces populations, ou par des mesures de réduction des tarifs.

A.3 L'OMNIPRÉSENCE DE LA MARCHÉ À PIED

Les individus pauvres se déplacent autant que les non-pauvres mais utilisent beaucoup moins les modes motorisés. La marche est de loin le premier mode de transport à Conakry, et ce, plus encore chez les pauvres (tableau). La plupart des déplacements pédestres sont courts, mais les longs déplacements à pied ne sont pas rares, symptôme de l'inadaptation de l'offre TC aux besoins, ainsi que de leurs tarifs trop élevés pour les populations pauvres.

Sans même évoquer la pénibilité inhérente à la marche dans des conditions climatiques peu propices (fortes chaleurs, pluies abondantes), les conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements à pied sont souvent difficiles. Les obstacles ressentis sont de deux ordres : absence ou insuffisance de voies ou de trottoirs d'une part, et gênes liées plus largement à l'environnement urbain (absence d'éclairage, insécurité routière, insalubrité...), d'autre part. L'emprise ferroviaire sert ainsi de chemin piétonnier pour de nombreux Conakrykas, notamment en saison des pluies : pas de gêne liée aux transports motorisés et site plutôt sec.

Outre un usage des TC plus restreint, les pauvres ont également plus souvent à marcher que les non-pauvres avant et après le trajet en TC proprement dit, pour différentes raisons : usage plus fréquent des minibus, moins bonne desserte de leur lieu de résidence, et recours complémentaire à la marche de manière à réduire la longueur du trajet TC et son prix.

En semaine, parmi les populations pauvres, le travail et les études motivent moins de déplacements (30 %) que les activités domestiques (40 %, en grande partie des achats et des approvisionnements), la sociabilité constituant le troisième grand pôle d'activités en semaine (30 %). La marche est le mode habituel des déplacements domestiques (86 %) et est également très utilisée pour les déplacements scolaires (76 %) de sociabilité (74 %) et même pour le domicile-travail (72 %, contre 49 % chez les non-pauvres).

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

	Pauvres	Non-pauvres
Nombre de déplacements tous modes	3,8	3,9
- Dont marche à pied	78 %	61 %
- Dont marche à pied de 30 mn ou plus	11 %	9 %
- Dont <i>magbanas</i>	14 %	15 %
- Dont taxis collectifs	6 %	20 %
- Dont autres TC (bus, clandestins...)	1 %	1 %
- Dont véhicules particuliers	1 %	3 %
% des usagers TC marchant plus de 5 mn en début et en fin de déplacement	41 %	21 %
Budget Temps de Transport	1h20	1h45

A.4 LE CANTONNEMENT AU QUARTIER, LA VILLE SOUS CONTRAINTES

Les besoins de mobilité sont fortement déterminés par le sexe, l'âge et le statut d'activité, deux grands profils de mobilité se dégageant parmi les pauvres :

- ✓ Le profil dominant correspond à une mobilité organisée autour du domicile, dans le quartier, quasi exclusivement à pied. Les sorties en ville pour visites ou motifs domestiques sont rares, tout comme l'usage des TC. Ce profil correspond généralement aux inactifs, hommes ou femmes, mais aussi à la plupart des scolaires et à un grand nombre d'actifs pauvres.
- ✓ Un second type de pratiques concerne des actifs, des scolaires plutôt âgés, des personnes à la recherche d'un travail, dont l'activité effective ou potentielle se déroule en ville. L'individu doit alors arbitrer entre le caractère onéreux, les difficultés d'accès aux TC d'une part, et le temps et la pénibilité de la marche, d'autre part.

B. De multiples difficultés d'accès aux services de base

Les problèmes d'accès aux différents services, comme à l'emploi, apparaissent plus limitants pour les citoyens pauvres que pour les autres, et tendent à se cumuler, pesant ainsi fortement sur les conditions de vie des ménages défavorisés.

B.1 L'ACCÈS AU TRAVAIL : LE PARCOURS DU COMBATTANT

En période de crise, l'accès au travail est plus difficile, il est pourtant encore plus vital. Dans les ménages pauvres, chaque actif doit prendre en charge 4,4 inactifs (3,3 dans les ménages non pauvres).

L'usage des TC pour aller au travail, fréquent chez les salariés, l'est moins dans le secteur informel, du fait d'une proximité plus grande des lieux d'habitat et d'emploi, et du caractère plus aléatoire des revenus. Une conjonction de facteurs (distances importantes, embouteillages aux heures de pointe, temps d'attente et de rabattement), explique que les durées de trajet en TC soient élevées, notamment en *magbana*. Parmi les actifs, les difficultés sont renforcées chez les pauvres : lorsqu'ils travaillent « en ville », ils sont plus nombreux à devoir s'y rendre à pied... et parcourent alors de plus longues distances.

Pourtant, se rendre en ville permet d'accéder à des activités plus rémunératrices. Ainsi, parmi les commerçants indépendants pauvres, ceux qui travaillent en ville et s'y rendent en TC ont des revenus d'activité supérieurs en moyenne d'un tiers à ceux qui travaillent dans le quartier (+28 %, une fois déduits les frais de transport supplémentaires). Il n'en demeure

pas moins que certains actifs peuvent être amenés à dépenser une part très importante de leurs revenus pour les trajets domicile-travail.

Recours exclusif à la marche à pied ou usage coûteux et malaisé du mode collectif, la pénibilité semble être le dénominateur commun de nombre de trajets domicile-travail. L'accès aux véhicules relève bien souvent du parcours du combattant. Ainsi, cette vendeuse de friperie : « *Je peux banalement passer 2 heures d'attente pour venir à Madina. C'est vraiment du sport musculaire pour s'embarquer dans un véhicule pour atteindre son lieu de travail avec la présence des travailleurs qui doivent joindre leurs boulot également* ».

B.2 UN ACCÈS PROBLÉMATIQUE À L'ÉDUCATION

Dans les stratégies de sortie de pauvreté axées sur le développement du capital humain, l'accès à l'éducation tient une place centrale. Mais à Conakry, le plein accès des enfants à l'école primaire n'est pas assuré. Il reste systématiquement plus faible chez les pauvres que chez les non-pauvres. De plus cette scolarisation déclarée n'est pas toujours effective : à peine plus de trois enfants scolarisés sur quatre ont effectivement fréquenté l'école la veille.

Les conditions d'accès aux établissements scolaires apparaissent dégradées pour les ménages pauvres : plus grand éloignement des établissements fréquentés, recours plus général à la marche à pied. En effet, l'alternative que représentent les écoles privées est bien souvent hors de portée financière des foyers à bas revenu. Les problèmes d'accessibilité apparaissent comme le second obstacle majeur à une bonne scolarisation (derrière la qualité de service pour les écoles publiques, loin 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 et pèse lourdement sur les chances de réussite scolaire de leurs enfants.

B.3 LES SERVICES DE SANTÉ : UN LUXE POUR LE PLUS GRAND NOMBRE

Hôpitaux et cliniques (publics ou privés), sont délaissés par une grande partie de la population, tandis que le service proposé par les centres de santé est jugé peu satisfaisant.

Les cliniques privées sont trop onéreuses, en particulier pour les ménages pauvres, et les deux hôpitaux publics sont peu accessibles. La situation s'aggrave lorsque le lieu de résidence est éloigné du centre : le temps moyen d'accès des ménages pauvres à l'hôpital public passe ainsi de moins de 30 mn pour les résidents du centre à près de 2 heures pour les résidents de la grande périphérie. La fréquentation du service s'en ressent fortement. Quant aux dispensaires publics, ils sont eux aussi trop peu nombreux et trop sous-équipés pour jouer le rôle d'alternative de proximité. Face à l'insuffisance de l'offre sanitaire et à son coût élevé, l'automédication et la médecine traditionnelle deviennent la seule solution abordable, le recours à la médecine « moderne » étant plus exceptionnel.

B.4 LE MARCHÉ ET L'EAU, LES CONTRAINTES DE L'APPROVISIONNEMENT AU QUOTIDIEN

La marche est le mode utilisé pour se rendre au marché (pour plus de 90% des ménages), même lorsqu'il se trouve en ville (encore à plus de 70 %). Les temps d'accès au marché sont plus élevés dans les zones enclavées. La difficulté majeure que les citoyens relèvent est celle du coût du service (prix des produits) devant l'accessibilité.

Seuls 30 % des ménages pauvres (et 50 % des non-pauvres) bénéficient d'une adduction d'eau dans le logement, et les coupures sont fréquentes chez les ménages pauvres. En dépit d'une relative proximité du point d'eau, une minorité (15 %) de ménages pauvres parcourent plus de 100 m pour s'approvisionner. Cette tâche demeure essentiellement féminine, souvent réservée aux jeunes.

B.5 L'INSERTION SOCIALE CONTRARIÉE

Dans un contexte où les possibilités d'emploi, comme les capacités d'épargne, sont faibles, l'entretien d'un réseau de sociabilité représente un investissement pour l'avenir et plus sûrement un filet de protection minimal en cas de coup dur. Même si notre connaissance de l'insertion sociale des Conakrykas reste partielle, les informations recueillies mettent en évidence l'importance de la sociabilité dans la vie quotidienne des citoyens.

Mais l'insertion dans ce système de solidarité nécessite d'aller rencontrer les personnes sur qui l'on compte, qui résident un peu partout dans la ville. Visites, présence dans les cérémonies et participations associatives prennent du temps et nécessitent une mise de fonds propre, même si des transferts d'argent ont fréquemment lieu lors de ces rencontres. En particulier, le rôle limitant joué par le transport (coût en argent et en temps) dans la fréquence des déplacements de sociabilité est déterminant. Ces difficultés dans l'entretien des relations sociales apparaissent omniprésentes chez les pauvres qui font alors face à une capacité d'insertion limitée.

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 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, ou sur les trottoirs du centre-ville. Des actions essentielles doivent consister à faciliter ces déplacements pédestres par un ensemble de mesures d'aménagement de 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 partant des formes de transport existantes, autobus et *magbanas* sur les grands axes, taxis collectifs pour la desserte des 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 tarifs. Cela suppose au préalable la réalisation d'une étude spécifique d'un plan de transport collectif à Conakry.

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 sur l'organisation du transport à Conakry.

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. 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. Les conditions d'accessibilité des équipements doivent être prises en compte dès la phase de conception, en concertation avec les administrations concernées.

Encart méthodologique

Trente entretiens qualitatifs, de type structuré et semi-directif, ont été réalisés auprès d'individus aux caractéristiques sociales diversifiées. Les répondants ont été contactés et interrogés sur leurs lieux d'activité (pour les actifs/actives) et dans certaines zones piétonnières où l'on rencontre nombre de « marcheurs », comme le long des voies de chemins de fer de Conakry.

L'enquête quantitative a touché 627 ménages à leur domicile en octobre 2003 (soit 2703 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 Conakry. 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 dans le voisinage du domicile. 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 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 minibus, réalise un déplacement composé de deux trajets, le premier à pied, le second en minibus. 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 transports collectifs 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.

Les ménages pauvres disposent d'un revenu *per capita* inférieur à 450 000 FG annuel (77 % des ménages de notre échantillon). Par analogie, les individus pauvres ont un revenu (corrigé par le facteur nombre total de personnes du ménage / nombre d'actifs du ménage) inférieur à ce seuil (85 % des enquêtés de plus de 10 ans sont dans ce cas). Ce seuil monétaire correspond à la fois à l'équivalent en Parité de Pouvoir d'Achat (PPA) du seuil retenu pour Douala, et à l'équivalent annuel d'un salaire minimum à Conakry. Cette définition monétaire est restrictive car les manifestations de la pauvreté sont multidimensionnelles. Toutefois, les relations structurelles mises en évidence entre pauvreté et mobilité quotidienne demeurent lorsqu'on élargit la définition de la pauvreté en prenant en compte les conditions d'habitat et d'équipement ou encore le niveau de satisfaction des besoins alimentaires.

PAUVRETE ET MOBILITE URBAINE A CONAKRY

Rapport final

SOMMAIRE

0.	INTRODUCTION	5
1.	LE CONTEXTE DIFFICILE DES TRANSPORTS URBAINS À CONAKRY	11
2.	UN SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN PERÇU NÉGATIVEMENT	17
3.	L'ACCESSIBILITÉ AUX NÉCESSITÉS DE BASE.....	27
4.	LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES CITADINS PAUVRES.....	45
5.	LE FARDEAU MONÉTAIRE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE	61
6.	PROPOSITIONS DE LIGNES D'ACTION	65
	BIBLIOGRAPHIE	73
	ANNEXES.....	75
	ANNEXE 1 : CARACTÉRISTIQUES DES CITADINS INTERROGÉS	77
	ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES	79
	ANNEXE 3 : BILAN DU DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE MÉNAGES ET ÉVALUATION DES QUESTIONNAIRES.....	93
	ANNEXE 4 : DÉTERMINATION DES ZONES D'ENQUÊTE-MÉNAGES	99
	ANNEXE 5 : POSITIONNEMENT DE L'ÉCHANTILLON FINAL DE L'ENQUÊTE <i>MOBILITÉ</i> PAR RAPPORT AUX DONNÉES ANTÉRIEURES	107
	ANNEXE 6 : CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES GROUPES DE CITADINS	115
	ANNEXE 7 : QUELLE REPRÉSENTATIVITÉ DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE ?	117
	ANNEXE 8 : COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION	121
	ANNEXE 9 : PLANCHES	129
	TABLE DES MATIÈRES	135

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 Conakry. Cette étude vise à mettre en évidence la nature et l'ampleur des besoins les plus importants de mobilité des pauvres à Conakry, en analysant les logiques sociales, économiques et spatiales à l'œuvre. La ville de Douala 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 recherches dans le secteur des transports et de la sécurité routière en Afrique sub-saharienne.

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 SE M. Le Ministre des Transports, au Secrétaire Général du Ministère des Transports, au Gouverneur de la ville de Conakry, ainsi qu'à Monsieur IRACI MARA, Directeur de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation et Président du Comité consultatif de la mobilité urbaine à Conakry qui, avec M. Bano SOW (Directeur National des Transports), a su mobiliser l'ensemble des membres de son comité pendant toute la durée de l'étude. Nos remerciements vont également 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 ADOLHOUME (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 POCHET (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 8).

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 mesures 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.

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'automne 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, susceptibles 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 627 ménages (comprenant 2 703 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.

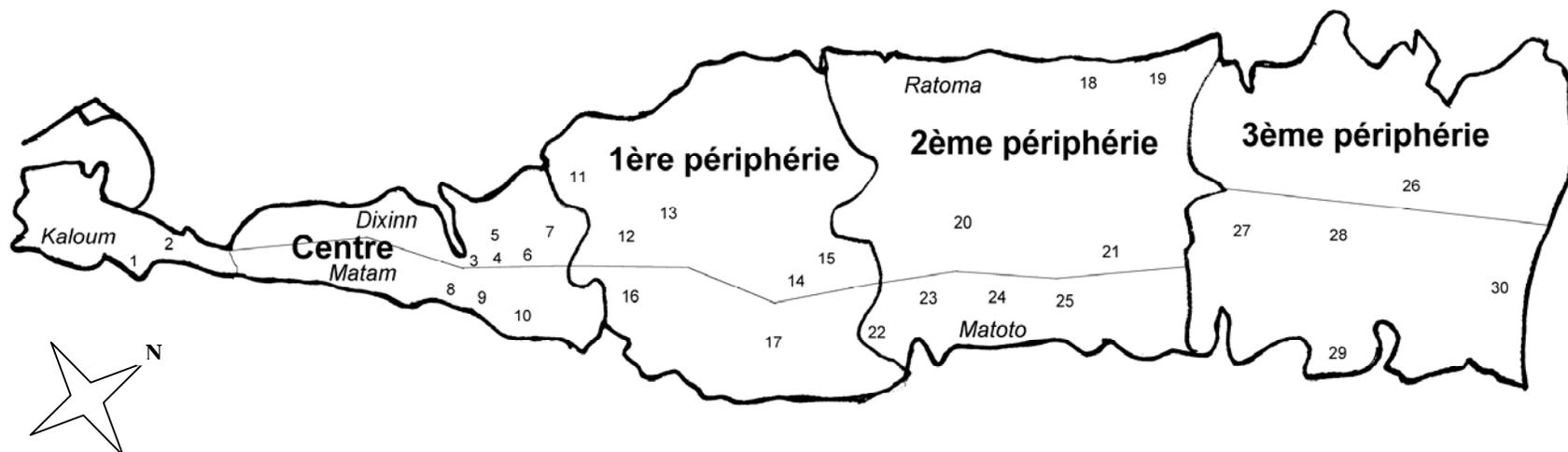
L'estimation de ces variables au sein de chaque agglomération trouve son sens surtout de façon comparative, de sorte qu'il convient logiquement de pouvoir, dans un premier temps, situer ces variables pour les autres groupes de population. Ceci a été possible en constituant un échantillon non pas de ménages 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 de Conakry, est présentée sur la Carte 1. Toutefois, du fait même de cette relative mixité 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 450 000 FG par an. Faute d'une enquête consommation récente, ce seuil a été déterminé par analogie avec celui retenu pour Douala ; il correspond également aux plus bas salaires annuels déclarés. 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 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 de Conakry. Le deuxième point 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 point met en évidence les difficultés d'accès aux principales nécessités de base, tandis que le quatrième décrit la mobilité des Conakrykas, en distinguant divers groupes de citoyens. Le poids du transport dans les budgets des ménages est évalué au point 5. Enfin, un dernier point identifie diverses lignes d'action favorables à la mobilité des citoyens pauvres.

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



Légende :

Kaloum : *Commune*

— : Limite de commune



- | | | | |
|---------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|
| 1. Sans Fil | 11. Hamdallaye Mosquée | 18. Lambandji | 26. Sonfonia Gare |
| 2. Tombo | 12. Hamdallaye 1 | 19. Kobaya | 27. Kissosso |
| 3. Dixinn Gare | 13. Hamdallaye 2 | 20. Simbaya Gare | 28. Tombolia |
| 4. Kenien | 14. Koloma 1 | 21. Wanidara | 29. Tombolia Wassa Wassa |
| 5. Belle Vue Marché | 15. Koloma 2 | 22. Yimbaya Permanence | 30. Dabompa |
| 6. Hafia Mosquée | 16. Dabondy 2 | 23. Simbaya 1 | |
| 7. Hafia 1 | 17. Tanéné Marché | 24. Matoto Centre | |
| 8. Boussoura | | 25. Matoto Khabitaya | |
| 9. Touguiwondy | | | |
| 10. Matam Lido | | | |

1. LE CONTEXTE DIFFICILE DES TRANSPORTS URBAINS À CONAKRY

Située en bordure de l'Océan atlantique, la ville de Conakry est une presqu'île d'environ 11 300 ha avec une longueur de 36 kilomètres et une largeur comprise entre deux et six kilomètres. Avec une population estimée entre 1,3 millions et 1,5 millions d'habitants (certains avancent le chiffre de 2 millions), Conakry concentre près du quart de la population totale de la Guinée, mais aussi l'essentiel de l'activité économique : dans le secteur des transports par exemple, le parc de véhicules en circulation à Conakry représenterait environ 90 % du parc total du pays. Par ailleurs, la ville s'est développée selon une configuration linéaire spécifique : l'ancien noyau originel de la ville mis en place au temps colonial (à partir de 1889), la presqu'île de Kaloum, est resté encore aujourd'hui le centre de la capitale (au sens fonctionnel du terme), concentrant ainsi la plupart des activités : administration, port, sièges de sociétés, marchés et gare routière.

Même si la localisation géographique de la pauvreté est caractérisée par sa répartition sur l'ensemble de la ville, des situations particulièrement aiguës sont présentes dans les communes de l'Est (Ratoma et Matoto) qui concentrent de vastes zones sinistrées. Cela explique la prépondérance des zones d'enquêtes de ces communes dans notre échantillon (cf. Carte n° 1).

La mobilité urbaine à Conakry est ainsi caractérisée par deux contraintes majeures :

- (i) un réseau viaire insuffisant, mal réparti et fortement dégradé par endroits,
- (ii) un système de transports collectifs insuffisant et mal organisé.

Ces deux contraintes conjuguées à la structure linéaire de la ville avec une localisation des pôles d'activités (administration, port, sièges de sociétés, marchés et gare routière) sur le bout de la presqu'île (Kaloum et Matam notamment) déterminent fortement les conditions de déplacements urbains.

1.1. CADRE INSTITUTIONNEL : ABSENCE DE CONCERTATION ET MOYENS LIMITÉS

Sur le plan administratif, l'agglomération est structurée autour de cinq communes et quatre-vingt dix-neuf quartiers, les communes périphériques de Matoto et Ratoma étant de loin les plus peuplées (Tableau 1). Selon les différentes personnes rencontrées, la population dépasserait aujourd'hui 1,5 million d'habitants.

Tableau 1 : Répartition des quartiers et de la population de Conakry par commune

Communes	Nombre de quartiers	Estimation de la population 2002*	Population en %
Kaloum (à l'ouest)	11	80 000	6,1
Matam (au centre-sud)	20	177 000	13,5
Dixinn (au centre-nord)	17	171 000	13,0
Ratoma (au nord)	20	415 000	31,6
Matoto (au sud-est)	31	470 000	35,8
Total Conakry	99	1 313 000	100,0

* Estimation sur la base du recensement de 1996 avec un taux d'augmentation de 3,12% par an.

Les différentes communes constituent des circonscriptions administratives décentralisées dotées de l'autonomie financière. Elles sont dirigées par des maires élus, alors que le Gouverneur de la ville, nommé par décret présidentiel, est l'exécutant des décisions du Conseil de ville. La ville de Conakry dispose d'un service déconcentré spécifiquement dédié aux problèmes de transport, de

voirie et d'habitat. Les maires des communes disposent de leur côté de services techniques ayant les mêmes attributions que celui de la ville à un échelon inférieur.

Bien que la répartition des responsabilités en matière de construction et d'entretien de l'infrastructure routière semble claire (réseau primaire à l'État, réseau secondaire et tertiaire à la collectivité locale), ainsi que la gestion réglementaire et stratégique des transports urbains, le schéma souffre d'une part de moyens humains et financiers inadéquats, et d'autre part, de manque de concertation et de coordination institutionnelles, d'où parfois de graves dysfonctionnements sur le terrain.

Une des conséquences de ces faiblesses - institutionnelles et de moyens - est l'incapacité à maîtriser les statistiques du parc automobile et l'absence en général d'un suivi statistique et économique du sous-secteur des transports urbains. La Direction Nationale des Transports Terrestres délivre pour chaque véhicule une autorisation de transport public, renouvelable chaque année. La majorité des transporteurs ne repassent pas à la DNTT après la première autorisation ! Par ailleurs, le fichier de la Direction de la Police qui délivre des numéros de portière pour les véhicules de transports urbains aurait pu permettre d'avoir une idée du parc de transport public urbain à Conakry. Malheureusement, pour différentes raisons, ce fichier n'est pas informatisé et les dossiers papier ne sont guère exploitables !

Les syndicats de transport constituent un autre acteur du fonctionnement et de l'organisation du secteur. Établis au niveau de chacune des cinq communes de l'agglomération, ces syndicats sont à la base des syndicats de chauffeurs, mais la réalité est plus complexe car le syndicat peut comporter de nombreux chauffeurs devenus des propriétaires et il semble que le syndicat lui-même puisse être propriétaire de véhicules.

Le syndicat est rattaché à la FSNP-TMG (Fédération du Transport et Mécanique Générale) sous la Centrale CNT.

La gestion des gares routières est ainsi du domaine des syndicats de chauffeurs. Plusieurs types de relations sont entretenus entre le syndicat et les adhérents chauffeurs :

- simple adhésion de chauffeurs ayant un contrat avec un propriétaire,
- crédit apporté par le syndicat dans une relation travail payé (véhicule remboursé au bout de quelques années à partir des recettes versées) ;
- rôle d'intermédiaire du syndicat que le propriétaire d'un véhicule charge de trouver un chauffeur.

Les situations varient selon les syndicats des cinq communes : le syndicat de Matam a un rôle de fournisseur de crédit auprès des chauffeurs accédant à la propriété avec la formule du travail payé, tandis que le syndicat de Matoto ne joue pas ce rôle financier.

Le syndicat de Matam joue un rôle particulier dans la mesure où il exerce l'exploitation de la Gare Routière de Madina en secondant le Gouvernorat. Cette gare est la principale gare qui régit les transports interurbains. Elle devrait être déplacée courant 2004 à l'occasion des travaux de l'échangeur de l'autoroute à hauteur de Madina. Après avoir été envisagée au Km 9, une implantation probable se situerait vers le Km 17, reposant les questions d'aménagement physique et d'organisation de la gare.

Le syndicat communal a ses propres agents sur le terrain (trois à six agents par ligne), pour veiller au mouvement des véhicules et régler les éventuels incidents.

1.2. LE RÉSEAU VIAIRE : INÉGALEMENT RÉPARTI, DÉGRADÉ ET FORTEMENT CONGESTIONNÉ SUR LES PRINCIPAUX AXES

Le réseau routier est en effet un des problèmes de la ville de Conakry. Constitué de trois principaux axes longitudinaux (corniche Nord, route Leprince et Route nationale 1) et de quelques voies transversales (une dizaine de transversales dont quatre bitumées), le réseau viaire est inégalement réparti sur l'ensemble des cinq communes : si à Kaloum (et dans une moindre mesure à Matam et à Dixinn) l'on note la présence d'un réseau de voirie dense et bien structuré, dès que l'on s'éloigne des axes principaux, l'habitat se déploie sur un relief très accidenté, notamment dans les quartiers de Matoto et de Ratoma.

Depuis quelques années, des efforts sont cependant faits pour améliorer la situation notamment dans le cadre du projet de développement urbain (PDU). Le PDU3 actuellement en cours doit entre autres permettre le désenclavement des quartiers défavorisés de Conakry. De nouvelles voiries sont ainsi créées dans le cadre de ce programme dans les quartiers récents enclavés (Photos 7 et 8).

La construction en cours d'un échangeur au niveau de la gare routière de Madina est un des éléments marquants de la voirie de Conakry. Cet échangeur devrait permettre de réguler la circulation Est-Ouest mais aussi vers les quartiers sud et nord de la ville.

1.3. L' OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF : UNE VILLE SOUS CONTRAINTES

Depuis la cessation des activités de la SOGETRAG, la société de transport en commun de Conakry, dans le milieu des années quatre-vingt dix, la ville de Conakry vit sous la double contrainte du déficit de l'offre et de la désorganisation du fonctionnement du système de transport collectif. L'offre est ainsi réduite aux minibus communément appelés magbanas et aux taxis exploités en collectif ou en individuel. Quelques rares bus assurent des liaisons urbaines à partir (ou en direction) du port et en direction de la haute banlieue. Complètement ce tableau, quelques véhicules privés (personnels ou même de l'administration ou des entreprises semble-t-il) opérant occasionnellement en transport public « clandestin », notamment en période de pointe.

En raison de la faiblesse de cette offre, les déplacements sont en grande majorité assurés par une combinaison de marche à pied et de modes de transports publics (taxis et magbanas essentiellement), la marche étant dans certains cas pratiquée de bout en bout.

Par ailleurs, le parc de minibus a fortement diminué ces dernières années, et les taxis collectifs ont donc pris un relais partiel dans l'offre comme en témoignent les comptages de 1995 et 2002 (Bceom, 2003) : la part des taxis dans le trafic est passée de 15 % à 32 % tandis que celle des magbanas qui était de 31 % est tombée à 10 %. Il s'agit en très grande partie de véhicules d'occasion importés et d'un âge très avancé, comme on peut le voir dans différentes capitales africaines.

Les taxis

Ils constituent le mode le plus important en termes de véhicules dans le trafic urbain collectif. On peut évaluer leur nombre entre 5 000 et 6 000 mais ce chiffre doit être pris avec les précautions d'usage en raison de ce qui a été dit plus haut sur les statistiques du parc. Les taxis fonctionnent sur tout le réseau urbain de la capitale, tant sur les axes principaux que sur la voirie secondaire, les transversales, les marchés.... Ils offrent le confort le plus acceptable, et les tarifs pratiqués sont de l'ordre de 200 Fg sur les petits tronçons secondaires et de 300 Fg sur les grands axes. Le marchandage reste cependant une pratique courante nécessitée par la faiblesse du pouvoir d'achat. Les taxis fonctionnent aussi en mode individuel, appelé alors « *déplacement* », et dans ce cas, les tarifs, nettement plus élevés, sont systématiquement négociés avant la course.

Les minibus magbanas

Les magbanas constituent le second mode collectif après les taxis et desservent en général les principaux axes du réseau routier dont les principaux sont : du Km 3- à Kaloum en passant par l'autoroute ou par la route Le Prince, de ENTA à Madina via la route Le Prince ou la route du Niger, de Madina à Kaloum ou à Lambanyi, ou de Kaloum à Lambanyi en passant par Dixinn. Ce sont des véhicules de 15 à 18 places mais la surcharge est de règle, notamment en période de pointe. En raison du déficit d'offre, les forces de l'ordre toléreraient, semble-t-il, la surcharge des véhicules en période de pointe.

Le parc de minibus a connu une sensible augmentation grâce à l'afflux de véhicules venus du Liberia au début des années 1990 au plus fort de la crise politique dans ce pays, puis de la Sierra Leone en 2000. Ces véhicules ont été autorisés à circuler en Guinée sans dédouanement mais certains privés guinéens ont aussi importé d'autres minibus d'occasion d'Europe pendant la même période. En 2001-2002, avec le retour du calme en Sierra Leone, des facilités ont été accordées aux transporteurs dans ce pays, et un certain nombre de minibus, difficile à évaluer selon l'administration des transports, a alors pris le chemin de Freetown. Toutefois, le phénomène ne s'est pas prolongé, semble-t-il.

En raison des problèmes de gestion administrative du secteur (Cf. plus haut), et faute d'enquêtes spécifiques, nous ne pouvons que donner ici des ordres de grandeur sur le parc de minibus magbanas à Conakry. Sur la base du recoupement de plusieurs sources d'informations (opération ré-immatriculation de 1992/1993, statistiques d'immatriculation de véhicules, discussions avec différents acteurs, notamment les syndicats, etc.), on peut, en 2002, estimer le parc de magbanas en circulation à Conakry entre 1 200 et 1 500 véhicules. Cette fourchette reste cependant à prendre avec les précautions d'usage.

Les bus urbains

Malgré la configuration linéaire de la ville qui se prête bien à un système de transport collectif de masse sur l'axe central, les grands véhicules sont au contraire inexistant sur le réseau urbain. Seule la société Futur Transports (FT) assure quelques lignes urbaines avec une douzaine de bus sur un parc total de 50 bus (les autres étant positionnés sur l'interurbain ou l'inter-Etats).

Quatre lignes sont ainsi exploités sur l'urbain avec comme point focal le port autonome de Conakry : Lambanyi en passant par Dixinn, Enco5, Tombolia/Dabompa par l'autoroute, Tombolia/Dabompa par la route du Niger.

Le parc des véhicules de Future Transport est très hétérogène en termes de marques (GMC, Toyota, Saviem, DAF...), et est essentiellement constitué de véhicules d'occasion. En raison de l'état du parc (matériel très âgé et « fatigué »), FT dispose d'un service technique que l'on peut qualifier de pléthorique : 52 personnes sur un total d'un peu plus de 200 personnes. L'un des principaux problèmes pour les bus reste celui de l'infrastructure conjugué à celui des embouteillages dû à la désorganisation totale du secteur. Ainsi, il est fréquent, semble-t-il, que les bus de FT ne fassent qu'un seul tour l'après-midi (à partir de 16h00) du port vers la haute banlieue.

Il faut cependant reconnaître qu'une entreprise telle que FT ne pourra agir significativement sur le système de transports urbains de Conakry que si certaines conditions sont réunies, notamment une volonté politique affirmée de promouvoir ce type de transport avec la mise en place de conditions favorables incitatives pour les privés.

Et "naturellement" des transporteurs clandestins !

Les transports clandestins sont assurés à Conakry par des voitures particulières mais aussi des véhicules d'entreprises ou même de... l'administration. Sans que l'on puisse dire exactement l'ampleur du phénomène (certains avancent le chiffre de 500 à 800 véhicules effectuant trois à cinq voyages par jour), il est admis par tous. Une enquête plus précise sur l'organisation et le fonctionnement du secteur devrait permettre d'approcher la réalité.

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

Le secteur des transports urbains est par essence un important pourvoyeur d'emplois, directs et indirects. Sur la base d'un parc de taxis entre 5 000 et 6 000 unités, de magbanas entre 1 200 et 1 500 véhicules, on peut estimer entre 12 000 et 15 000 les emplois directs permanents (chauffeurs, receveurs, agents des syndicats, coxeurs). A ces emplois permanents, on peut adjoindre une réserve de 3 000 à 5 000 emplois plus partiels dans les gares. Par ailleurs, on peut estimer que certains propriétaires de magbanas ou de taxis exercent la gestion de leurs véhicules comme activité principale. Au total, le secteur des transports urbains à Conakry génère quelques 20 000 emplois directs.

A ces emplois directs, il faudrait encore ajouter une multitude d'emplois indirects, à savoir, les garagistes, les vendeurs de pièces détachées, les pompistes, les petits commerces autour des gares...

Des enquêtes plus précises devraient permettre d'affiner et de préciser plus en détail ces différentes estimations. Sur cette base, on peut considérer que la modernisation du secteur du transport urbain à Conakry, qui paraît une nécessité, devrait pouvoir être faite sans nuire à l'emploi, qui représente un enjeu important dans un programme de lutte contre la pauvreté. Mais il faudra admettre que la recherche d'efficacité et d'organisation du secteur ne pourra conduire à intégrer tous les demandeurs d'emploi fonctionnant actuellement à la marge du système.

2. UN SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN PERÇU NÉGATIVEMENT

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 des transports collectifs et de la marche.

Nous n'aborderons pas ici le thème des modes individuels, car même si nombre de citoyens interrogés dans le cadre des entretiens déclarent aspirer à en posséder un (une voiture de préférence), ces véhicules sont très rares au sein de la population touchée par l'enquête-ménages : les vélos sont marginaux (1 % des ménages), les voitures particulières concernent moins d'un ménage pauvre sur cinquante et à peine un ménage non pauvre sur vingt-cinq¹. Le deux-roues moteur est un peu plus répandu, mais il n'est toutefois possédé que par 6 % des ménages non pauvres et, chez les pauvres, population sur laquelle nous nous focalisons, il reste en deçà de 1%. L'accès aux modes mécanisés des pauvres passe donc nécessairement par le recours aux transports collectifs.

2.1. ACCÈS AU SYSTÈME DE TRANSPORT : ENCORE PLUS DIFFICILE DANS LES ZONES ENCLAVÉES

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 Conakrykas.

Les ménages pauvres sont un peu moins souvent que les non-pauvres à proximité d'une route goudronnée (43 % contre 51 %) et lorsque cela est le cas, son accès prend un peu plus de temps (7 minutes contre 5) ; 19 % des pauvres mettent au moins un quart d'heure pour l'atteindre (contre 12 % des non-pauvres).

Mais plus que la pauvreté du ménage, c'est la position du logement dans la ville qui va définir les conditions d'accès aux réseaux de transport. Ainsi, l'éloignement du quartier au centre réduit fortement les chances d'être desservi par une voie goudronnée (65 % au centre, 18 % en troisième périphérie) et l'éloigne très sensiblement (5 minutes au centre, 18 en troisième périphérie). Qui plus est, les ménages habitant en zone enclavée² ont moins fréquemment un axe goudronné à proximité du domicile (42 % contre 48 %) et, surtout, cette voie goudronnée est plus loin (9 minutes au lieu de 4) ; tous types de voies confondus, le temps d'accès fait plus que doubler entre zones enclavées (7 minutes) et zones accessibles (3 minutes). De plus, 13 % des ménages des zones enclavées se plaignent que la route (tous types confondus) n'est pas praticable toute l'année (5 mois en moyenne), contre 10 % dans les zones plus accessibles.

Les écarts entre pauvres et non-pauvres restent globalement faibles en ce qui concerne le temps de marche moyen pour rejoindre le point de chargement en transports collectifs le plus utilisé : 11 minutes contre 10. De nouveau, la localisation dans la ville importe plus : le temps d'accès est,

¹ Rappelons qu'il ne saurait y avoir là une estimation de l'équipement en automobile des ménages aisés de Conakry, puisque, par construction, l'échantillon de l'enquête quantitative ne prenait pas en compte les ménages « ostentatoirement » trop riches, donc ceux parmi lesquels l'équipement en voitures particulières est le plus élevé.

² Ces écarts ne sont guère étonnants : les zones enclavées ont été définies comme étant situées en moyenne à plus de 10 minutes du point de chargement en transports collectifs utilisé par les membres des ménages, d'après les déclarations recueillies lors de l'enquête. Toutefois cette distinction montre bien les situations très différentes qui peuvent coexister dans la capitale guinéenne.

pour les pauvres, en moyenne de 10 minutes pour les résidents du centre comme des première et deuxième périphéries, mais bondit à 18 minutes en troisième périphérie. Il fait plus que doubler entre les habitants des quartiers accessibles et ceux des zones enclavées, de 7 à 16 minutes. Une majorité de 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. La situation est sensiblement plus favorable dans les zones non enclavées, puisque seuls 6 % des ménages doivent marcher au moins un quart d'heure du domicile au point de chargement.

En conclusion,

La structure très radiale des liaisons à Conakry apparaît a priori favorable à une certaine qualité de desserte et à une bonne « massification » des flux motorisés. Pourtant, du fait des insuffisances patentes en matière de voirie, une partie importante des citadins souffre de conditions d'accessibilité au réseau routier et de desserte très dégradées. La configuration et l'état actuels du système de transport ne facilitent pas les échanges à l'échelle de la ville. Au contraire, un certain nombre de quartiers, généralement périphériques, se trouvent enclavés : une majorité de pauvres sont situés à un quart d'heure ou plus des transports en commun. Résidant souvent en périphérie, et comptant principalement sur les transports collectifs pour leurs besoins de mobilité motorisée, les pauvres sont les premiers concernés, mais cette question de l'enclavement va bien au-delà des populations pauvres et concerne tous les citadins.

2.2. SE DEPLACER A PIED : DES OBSTACLES AUX ORIGINES MULTIPLES

Tout le monde marche à Conakry : plus ou moins longtemps, plus ou moins souvent, sur la totalité des déplacements et/ou en complément des transports en commun. A des titres divers, les citadins sont concernés par les conditions d'usage du mode pédestre. Les enquêtés devaient se prononcer sur les gênes les plus importantes rencontrées dans la pratique de la marche, en sélectionnant jusqu'à trois facteurs de gêne parmi la liste de sept proposée :

- 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.

Les trois premières modalités désignent des problèmes directement liés à l'état de la voirie, les quatre dernières mettent en évidence des difficultés plus larges, liées aux risques encourus par les piétons (agressions, accidents) ou à des problèmes de qualité de l'environnement (manque d'éclairage, insalubrité). En moyenne, les enquêtés ont mentionné 2,7 gênes (77% ont indiqué trois réponses et 20 %, deux ; seuls 2 % n'ont mentionné qu'un problème). La fréquence moyenne théorique de réponse de chaque item est de 39 % (2,7/7), chiffre auquel les taux observés doivent être comparés.

Les obstacles ressentis sont de nature très variée

Chez les individus pauvres comme chez les non-pauvres, les réponses apparaissent très dispersées (Tableau 2). Les mauvaises odeurs, les ordures, la saleté sont le problème qui revient le plus souvent, et ce plus encore chez les pauvres. Vient ensuite un ensemble de difficultés assez peu hiérarchisées : mauvais état de la chaussée, encombrement des trottoirs, risque d'agressions (ces problèmes étant légèrement moins mis en avant par les individus pauvres), manque d'éclairage, et risque d'accidents de la route (auxquels les pauvres sont légèrement plus sensibles). Enfin, le

mauvais état ou l'absence de trottoirs n'apparaît pas le plus gênant, notamment chez les pauvres. Mais sous ses deux dimensions, l'inadéquation des espaces en théorie réservés aux piétons que sont les trottoirs, entraîne des gênes dans les déplacements à pied pour 57 % des enquêtés pauvres (63 % des non-pauvres).

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

	Pauvres	Non-pauvres
De mauvaises odeurs, les ordures, la saleté	52	46
Le mauvais état de la chaussée	41	45
L'encombrement des trottoirs	41	44
Le risque d'accidents de la route	40	39
Le manque d'éclairage la nuit	39	36
Le risque d'agressions	38	42
Le mauvais état ou l'absence de trottoirs	23	28

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

Qu'il s'agisse de l'insalubrité, des zones non éclairées, des risques d'accidents ou d'agressions, la mauvaise qualité de l'environnement urbain global est très présente : 96 % des pauvres citent au moins une gêne environnementale. La comparaison du nombre de gênes liées à l'environnement d'une part, et à la voirie d'autre part, met bien en évidence que le problème dépasse le manque, bien réel, d'aménagements de voirie pour les piétons. Chez 62 % des pauvres (58 % des non-pauvres), les gênes environnementales sont plus nombreuses que celles liées à la voirie alors que l'inverse n'est vrai que pour 16 % des pauvres (17 % 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

Les déplacements à pied se produisant d'abord dans l'environnement du lieu de résidence, les différences selon le revenu renvoient en fait très largement aux caractéristiques du lieu de résidence et à l'urbanisation plus ou moins achevée des quartiers de Conakry. Les résidents des quartiers accessibles, légèrement moins pauvres, sont plus nombreux à mentionner l'encombrement des trottoirs et les différents risques encourus par les piétons (agressions, accidents), alors que les habitants des zones enclavées mettent plus en avant les problèmes d'insalubrité des espaces publics, le mauvais état des routes et le manque d'éclairage (Tableau 3).

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
De mauvaises odeurs, les ordures, la saleté	46	41	58	51
Le mauvais état de la chaussée	32	40	51	52
L'encombrement des trottoirs	44	53	38	31
Le risque d'accidents de la route	47	48	33	27
Le manque d'éclairage la nuit	36	28	42	45
Le risque d'agressions	45	42	30	41
Le mauvais état ou l'absence de trottoirs	22	24	25	34

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

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 périphérie	2ème périphérie	3ème périphérie
De mauvaises odeurs, les ordures, la saleté	56	52	39	54
Le mauvais état de la chaussée	50	34	34	48
L'encombrement des trottoirs	39	53	42	30
Le risque d'accidents de la route	46	45	34	30
Le manque d'éclairage la nuit	37	23	47	50
Le risque d'agressions	22	42	46	55
Le mauvais état ou l'absence de trottoirs	21	28	25	23

Dans le centre, trois problèmes se détachent : l'insalubrité, devant le mauvais état de la voirie et les risques d'accidents alors que le risque d'agressions est en revanche proportionnellement peu cité. En première périphérie, les problèmes liés aux trottoirs sont autant cités que l'insalubrité et reviennent plus fréquemment que les risques d'accidents et d'agressions, alors que les problèmes d'éclairage sont peu ressentis. En seconde et troisième périphéries, l'insécurité routière cède la place aux risques d'agressions (et de façon liée, au manque d'éclairage). Ces résultats sont logiques puisque, dans ces zones, les trafics plus faibles et le mauvais état de la chaussée limitent les risques d'accidents, alors que le manque d'aménagement et la situation à l'écart des grands flux et des lieux fréquentés rendent la pratique pédestre plus risquée, notamment en soirée et tôt le matin. Toutefois, au-delà des convergences, en seconde et troisième périphéries, la hiérarchie des problèmes est quelque peu différente (insalubrité et mauvais état de la chaussée plus ressentis en troisième périphérie, à l'inverse de l'encombrement des trottoirs).

Les gênes ressenties sont peu liées à l'usage des modes et aux conditions de pratique de la marche

L'usage différencié que font les citoyens des modes et, en particulier, la façon dont ils pratiquent la marche à pied n'ont pas d'influence sur les difficultés perçues dans l'usage de ce mode de transport. Porter de lourdes charges, marcher longtemps sur une journée, ne semblent pas avoir réellement d'impact sur la hiérarchisation des obstacles à la marche, les écarts, irréguliers, ne paraissant pas relever de ce comportement spécifique. Seul résultat : la minorité des usagers des modes individuels donne en effet un poids plus important aux problèmes directement liés à la voirie (mauvais état de la chaussée et non-disponibilité des trottoirs) et au manque d'éclairage et met moins en avant les problèmes d'insécurité routière et d'insalubrité des espaces publics. Cette appréhension différente apparaît directement liée à leur statut, dominant, de conducteur.

Parmi les populations pauvres, les femmes sont plus gênées par les problèmes d'insécurité et liés à l'environnement, les hommes plus sensibles à la voirie

Hommes et femmes n'ont pas tout à fait la même perception des gênes à la marche. En particulier, les risques d'agressions sont plus ressentis par les femmes que par les hommes (11 points de plus), ces derniers mettant un peu moins l'accent sur les problèmes d'environnement urbain et un peu plus sur les aspects directement liés à la voirie. Plus précisément, des écarts liés

au genre sont perceptibles parmi les scolaires et les actifs, mais apparaissent plus limités chez les inactif(ve)s, à l'exception de la peur des agressions qui constitue visiblement un problème clef pour les femmes (Tableau 5). Les femmes actives sont moins sensibles à l'encombrement des trottoirs que la moyenne, peut-être parce que certaines d'entre elles sont partie prenante de cet encombrement du fait de leur activité de petit commerce. Les écolières mettent plus en avant les dimensions environnementales (insalubrité notamment) et moins les aspects relevant spécifiquement de la voirie.

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

	Écolières Étudiantes	Écoliers Étudiants	Femmes actives	Hommes actifs	Femmes inactives	Hommes inactifs
Mauvaises odeurs, ordures, saleté	58	50	53	48	51	54
Le mauvais état de la chaussée	34	42	43	47	41	38
L'encombrement des trottoirs	41	46	34	43	42	43
Le risque d'accidents de la route	40	42	38	41	40	42
Le manque d'éclairage la nuit	37	42	39	38	37	41
Le risque d'agressions	41	28	43	36	44	32
Mauvais état ou absence de trottoirs	20	23	25	25	22	25

La distinction selon les grandes catégories d'âge apporte peu d'informations supplémentaires, si ce n'est que le risque d'agressions est le plus fortement ressenti par les adultes en charge de famille (35-54 ans), et le moins par les enfants (11-13 ans). Ceux-ci, comme les personnes âgées, craignent nettement plus les accidents de la route.

En conclusion...

Les opinions sur la marche à pied, traduisant de multiples obstacles d'origine assez diverse, dépendent de la position géographique du lieu de résidence, plus que du positionnement socio-démographique des individus (le genre principalement). Les problèmes n'apparaissent pas les mêmes selon les lieux et les caractéristiques du lieu de domicile. Les résidents des quartiers accessibles mentionnent d'abord l'encombrement des trottoirs et les différents risques encourus par les piétons, alors que les habitants des zones enclavées mettent plus en avant les problèmes d'insalubrité des espaces publics, le mauvais état des routes et le manque d'éclairage. Quant à l'usage des modes, il n'a pratiquement aucun impact sur les difficultés ressenties, à l'exception de la toute petite minorité d'usagers de véhicules individuels. En particulier, les modalités de pratique pédestre de la veille du jour de l'enquête ne mettent pas en évidence des gênes spécifiques à telle ou telle catégorie de « marcheurs ».

2.3. L'IMAGE DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF : ENTRE MAGBANAS ABORDABLES MAIS DEFAILLANTS ET TAXIS COLLECTIFS PLUS PRATIQUES MAIS TROP CHERS...

Sur l'ensemble de l'échantillon, les minibus sont la forme de transport collectif que les Conakrykas de plus de dix ans déclarent utiliser le plus fréquemment. Pour la plupart des citoyens, le magbana fait partie du quotidien (Tableau 6). Les taxis collectifs sont le second type de transport en commun très utilisé, mais assez loin derrière, tandis que les bus sont utilisés par moins de 10 % des citoyens, et les taxis clandestins, par moins de 2 %. Mais il est à noter que les citoyens, lorsqu'ils sont un peu plus à l'aise financièrement, s'orientent plus volontiers vers les taxis collectifs (+24 points) au détriment des magbanas (-11 points). Certes, les non-pauvres résident un peu moins fréquemment que les pauvres dans des zones enclavées (à 44 % contre 48 %) mais les écarts selon le revenu demeurent très forts même dans les zones enclavées, et

donc à niveau de desserte équivalent. Parce qu'ils sont plus chers que les minibus, les taxis collectifs (respectivement, pour le tarif de base, 300 Fg contre 200) sont moins utilisés par les pauvres que par les non-pauvres, au profit des magbanas. La contrainte économique détermine, avant tout autre critère, le choix du mode de transport collectif à Conakry.

Tableau 6 : Pourcentage de citoyens de plus de 10 ans déclarant utiliser chaque mode de transport collectif, selon les ressources de l'individu

	Taxi collectif	Clandestin	Magbana	Bus
Non-pauvre	70	2	77	7
<i>Dont vivant en zone enclavée</i>	67	2	74	6
Pauvre	46	1	88	9
<i>Dont vivant en zone enclavée</i>	47	1	89	9
Echantillon total (pauvres + non-pauvres)	50	1	87	8

De plus, cette offre de transport collectif est fortement concentrée sur les grands axes radiaux bitumés, les voies internes aux quartiers étant le plus souvent non carrossables, lorsqu'elles existent : « *Chez nous ici à Wanidara, on ne peut même pas parler de routes. Même les 4X4 ne peuvent pas venir* » (Inactif de 27 ans).

Aussi, les temps de marche à pied et les temps d'attente peuvent être très longs, notamment le matin comme l'attestent à nouveau les entretiens individuels : « *Pour venir au marché le matin, je souffre énormément avant de trouver un véhicule et je pense que c'est surtout dû à l'état des routes, il n'y a pratiquement pas de routes. Surtout qu'il faut marcher pendant longtemps avant de retrouver la route nationale où on peut trouver un moyen de déplacement* » (Vendeuse de 58 ans du marché Bonfi, habitant Sonfonia (km 24). Cette difficulté est encore plus aiguë dans les zones extérieures à Conakry, ainsi ce professeur qui habite Coyah et travaille au lycée Aviation proche de l'aéroport : « *Mais si c'est facile au retour, à l'aller c'est un calvaire. Avant tout c'est la crise de véhicule qui se pose à nous. Le matin, avant d'avoir une occasion, il arrive que je passe plus de 2 heures à l'attente* ».

Ces différentes caractéristiques ressortent des opinions recueillies à travers la partie du questionnaire portant sur la perception des transports en commun adressée aux individus de plus de 10 ans enquêtés au sein des ménages. Les usagers avaient à dire s'ils étaient d'accord ou pas avec les neuf affirmations suivantes, pour chacun des deux modes les plus utilisés :

- 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 chez les non-usagers, tout au moins sur ces dimensions.

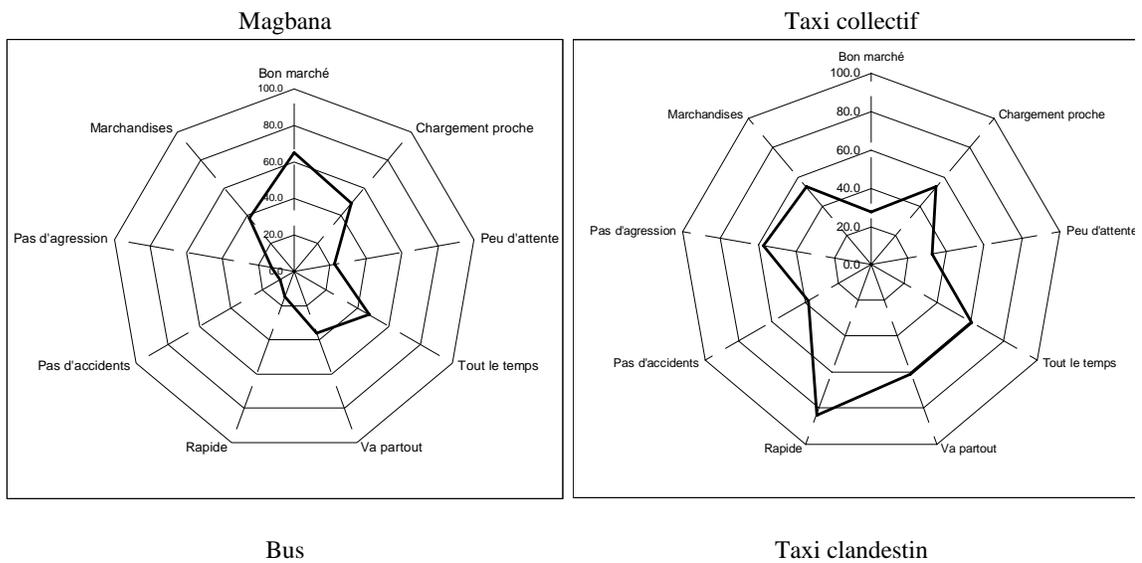
Le magbana, le mode du pauvre

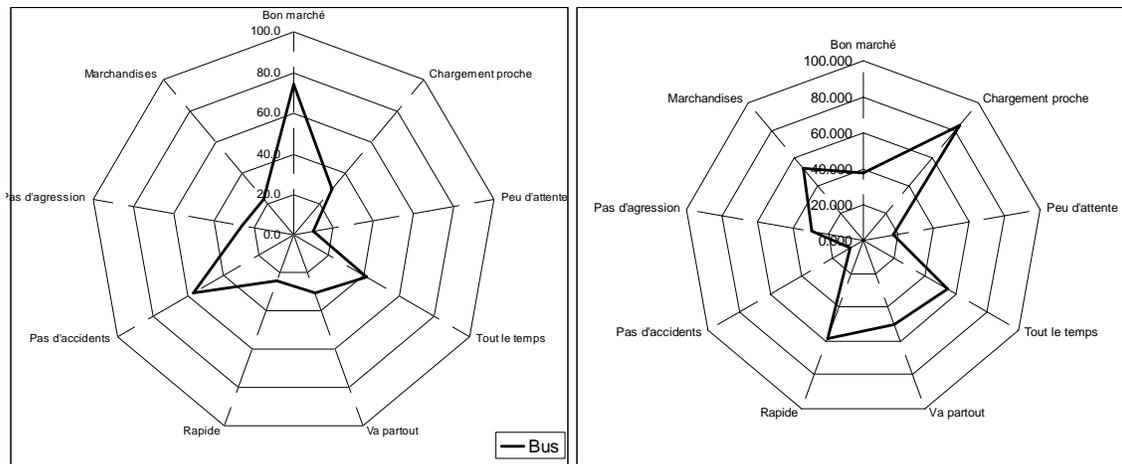
Si le magbana est le mode le plus fréquenté, chez les pauvres plus encore que chez les non-pauvres, le service proposé est loin de remporter l’adhésion. Chez les utilisateurs pauvres, les insatisfactions sont nombreuses et les avis négatifs l’emportent quasi systématiquement sur les avis positifs, parfois très largement comme pour les risques encourus (agressions, accidents), la rapidité ou l’attente. La disponibilité du mode au cours de la journée comme la proximité du point de chargement suscitent des jugements plus équilibrés. Toutefois, concernant la desserte, cette perception globalement correcte constitue une moyenne entre résidents des zones accessibles, dont les deux tiers jugent positivement cet attribut, et habitants des quartiers enclavés qui ne sont que 30 % à approuver cette affirmation et s’estiment donc délaissés par ce type de service.

Le seul véritable atout du magbana est son coût abordable pour les pauvres, bien qu’il reste quand même un usager sur trois qui ne le considère pas comme bon marché. Ainsi, ce soudeur-charpentier de 36 ans qui habite Tombo et travaille au port : « *Le prix du transport fatigue les gens. Par exemple moi pour la plupart de mes déplacements, je négocie le transport pour que l’apprenti ou le chauffeur me fasse des rabais de 100 Fg ou de 200 Fg, cela dépend. Quelquefois je marche à pied pour aller travailler au port* » (à 4 km de là). Si ses caractéristiques donnent au magbana l’image du mode du pauvre, il n’est malgré tout pas accessible tout le temps à l’ensemble des populations les plus pauvres.

Les temps d’attente et de rabattement à pied, comme la lenteur des minibus et les risques d’embouteillage font que l’on prévoit un délai important pour le déplacements : « *Il n’est pas facile de trouver du véhicule à Enco5 les matins. Je peux banalement passer 2 heures d’attente pour venir à Madina. C’est vraiment du sport musculaire pour s’embarquer dans un véhicule pour atteindre son lieu de travail avec la présence des travailleurs qui doivent aussi joindre leurs boulots également* » (Vendeuse de friperie au marché Madina).

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





Lecture : en ce qui concerne le taxi collectif, 27 % des citoyens pauvres approuvent l'affirmation « Il est bon marché » et 53 % « Son point de chargement est proche de mon domicile ».

Le taxi collectif, déjà trop cher pour un usage quotidien

Le taxi est systématiquement mieux évalué par les usagers pauvres que le magbana, généralement assez nettement. Seule exception, mais elle est essentielle, le prix du service qui n'est jugé bon marché que par un usager pauvre sur quatre. Aussi, utilise-t-on le taxi quand on n'a pas le choix du type de véhicule (« *Quand je suis très pressé j'emprunte un taxi pour éviter le retard. Sinon je prends les minibus et les cars* », à nouveau le soudeur de 36 ans qui travaille au port) ou réserve-t-on l'usage des taxis aux occasions particulières, ainsi, cette commerçante du marché Bonfi : « *Quand je m'habille très bien je m'embarque dans un taxi mais quand ce sont des occasions simples alors je prends le minibus* », et lorsqu'on a l'argent sur le moment : « *Quand j'ai un peu d'argent et [que je suis] bien habillé, je prends un taxi. Sinon, le reste du temps je prends un minibus* » (Docker de 36 ans).

La rapidité³, la disponibilité temporelle et spatiale, la protection vis-à-vis des agressions et des vols sont majoritairement reconnues aux taxis collectifs. Le taxi s'avère d'ailleurs le mode collectif le mieux considéré par les usagers pauvres. Toutefois, un second bémol apparaît, après le tarif élevé : les taxis collectifs ne mettent pas à l'abri des accidents de la route. Enfin, et ces deux aspects sont importants, en ce qui concerne le temps d'attente et la qualité de desserte du quartier du domicile, le taxi collectif n'est que légèrement mieux considéré que le minibus (moins d'un usager sur trois trouve qu'il l'attend peu, alors que pour le magbana la proportion était d'à peine d'un quart). De même, derrière les 52 % estimant que son point de chargement est proche du domicile, il transparaît que le taxi collectif a la même difficulté à desservir les zones d'habitation à l'écart des grands axes routiers. En effet, ce taux de satisfaction ne dépasse pas 30 % chez les usagers pauvres des quartiers enclavés.

Ces chiffres laissent entrevoir les difficultés concrètes éprouvées par les Conakrykas lorsqu'ils souhaitent utiliser un transport collectif. La pénurie de véhicules aux heures de pointe et les longs trajets à pied reviennent fréquemment dans les discours recueillis au cours des entretiens qualitatifs. Ainsi ce mécanicien de 17 ans qui habite à Kountia (km36) et travaille à Dixinn : « *Le matin [à 6 h] je sors de chez moi et parfois j'attends parfois près de deux heures avant de trouver un véhicule. En attendant un véhicule, si l'attente est longue, surtout que j'habite loin des arrêts*

³ 84 % des pauvres la reconnaissent. Ce chiffre élevé, qui peut surprendre compte tenu des problèmes de circulation récurrents dans la capitale guinéenne, doit probablement s'interpréter en opposition relative au magbana.

des magbanas, je marche toujours à pied jusqu'au carrefour de la cimenterie [près de 30 mn de marche]. Pour arriver à mon lieu de travail, je passe 1h45 minutes dans les magbanas ».

D'un usage beaucoup moins répandu, les deux autres formes de transport collectif présentent chacune une spécificité forte. Trois usagers pauvres sur quatre estiment le bus bon marché, 83 % des usagers pauvres du clandestin considèrent que son point de chargement est proche. Après le taxi, le clandestin est le transport en commun qui recueille le plus d'opinions favorables. Mais ces qualités doivent être très fortement relativisées en observant que le nombre de leurs utilisateurs est très faible, voire marginal pour les clandestins.

Pour les clandestins et les bus, il n'est pas possible de savoir si ces niveaux d'appréciation diffèrent sensiblement en fonction des caractéristiques socio-démographiques des individus, faute d'effectifs suivants. En revanche, les différences d'appréciation du taxi collectif comme du magbana sont relativement minimales lorsque l'on distingue, chez les citadins pauvres, entre des scolaires, des actives, des inactives, des actifs et des inactifs. En particulier, un large consensus se fait entre ces cinq groupes sur le prix abordable du magbana, et élevé du taxi collectif. Les actives, dont la majorité sont des commerçantes à leur compte, reconnaissent plus volontiers au magbana la possibilité de transporter des marchandises.

En conclusion,

Ces appréciations sont portées par les utilisateurs des différents modes et il n'est donc pas possible ici de savoir pourquoi les autres citadins ne les utilisent pas. Toutefois, l'absence d'usage traduit très probablement une inadéquation du mode aux besoins de l'individu interrogé et le bilan qui se dégage donc de ces appréciations n'est guère positif. Le magbana est perçu comme bon marché (relativement...), mais la qualité de service qu'il offre est défailante. A l'inverse, le taxi est le mode collectif proposant la meilleure qualité de service (ou plutôt la moins mauvaise...), mais son coût est jugé trop élevé par les Conakrykas pauvres. Si les magbanas (comme les bus, mais ces derniers ne proposent qu'une offre très limitée) sont le mode le plus abordable pour les pauvres, leur utilisation quotidienne ou fréquente est synonyme de nombreux désagréments : attente et marche à pied, coût malgré tout non négligeable, qui pousse à négocier le tarif, au risque parfois de conflits avec les apprentis... Le taxi permet d'améliorer l'ordinaire pour une part, et de compléter les manques des minibus, d'autre part. Enfin, il ressort de ces opinions que dans des situations de pauvreté déjà pénalisantes, les résidents des périphéries peinent plus que les autres pour venir en ville en transport en commun, notamment ceux qui sont éloignés des grands axes de desserte des transports collectifs.

Dans les difficultés des habitants de Conakry en matière de transport en commun, tout ne vient pas des dysfonctionnements du secteur artisanal. La rareté et le mauvais état des routes limitent les dessertes envisageables, favorisent les embouteillages et renforcent encore l'inconfort du trajet. La pauvreté ambiante ne permet pas d'envisager un réel choix modal au sein des différentes composantes de l'offre pour les citadins 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 citoyens, 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 citoyens 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. SE LOGER : LA PROPRIÉTÉ OU LA LOCATION AU MOINDRE COUT

Les citoyens pauvres sont un peu plus fréquemment propriétaires de leur logement actuel que leurs homologues non pauvres (50 % contre 40 %). 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). Cette ancienneté plus importante des propriétaires dans leur logement met en évidence 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	55	22	33	55	21	34
Hébergé	47	15	32	48	14	34
Locataire	46	9	37	42	6	36

L'arrivée dans le logement actuel a impliqué un moindre mouvement pour les locataires que pour les propriétaires : 50 % des ménages pauvres locataires arrivent du même quartier ou d'un quartier limitrophe contre 39 % provenant d'une autre zone de Conakry, alors que ces taux sont plus qu'inversés (respectivement 32 et 55 %) dans le cas des propriétaires. Les différences entre propriétaires et locataires sont encore plus marquées pour les ménages non pauvres qui paraissent également un peu 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, les trois quarts des ménages y font référence, près de 20 % notant également qu'il s'agissait alors de réduire les frais d'hébergement. Un ménage pauvre sur trois, un non-pauvre sur cinq signale un facteur connexe, le fait de pouvoir disposer d'un logement indépendant. L'amélioration du

logement est également régulièrement évoquée (un ménage pauvre sur quatre, un non-pauvre sur trois). Deux autres raisons apparaissent dans un ménage sur cinq : se rapprocher de la famille ou des amis, aller dans un quartier plus sécurisant et tranquille. Les autres facteurs sont peu évoqués, en particulier la qualité de la desserte en transport qui n'est citée que très marginalement, par moins de 2 % des ménages (tant pauvres que non-pauvres).

L'accession à la propriété apparaît ainsi comme une fin en soi. 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 régulier 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.

Les raisons du choix résidentiel avancées par les locataires sont bien différentes. Elles varient quelque peu entre ménages pauvres et non-pauvres, bien que ce soient les mêmes thèmes qui apparaissent aux six premiers rangs (sur 14 facteurs potentiels). Plus d'un ménage pauvre sur deux, deux ménages non-pauvres sur cinq mettent en avant une diminution du loyer (Tableau 8). Les pauvres signalent ensuite trois facteurs avec la même ampleur (un ménage sur quatre) : se rapprocher de sa famille, améliorer son logement et aller dans un quartier tranquillisant et sûr. Un peu moins fréquemment, ils évoquent l'accession à l'indépendance et le rapprochement d'avec le travail. Après la réduction du loyer (43 % des ménages), les non-pauvres semblent, plus que les pauvres, rechercher une certaine forme d'isolement, en préférant la tranquillité du quartier et l'indépendance aux dépens de la proximité de la famille. Comme chez les ménages propriétaires, les autres facteurs sont sensiblement moins cités, mais les préoccupations en matière de déplacements quotidiens sont plus présentes : la place accordée au rapprochement vis-à-vis du lieu de travail en est un premier signe que vient conforter le fait que près d'un ménage sur dix signale avoir cherché à disposer d'une meilleure desserte en transport.

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	Rapprocher de la famille	Améliorer le logement	Quartier tranquille, sûr	Être indépendant	Rapprocher du travail	Meilleure desserte
Pauvre	55	26	25	25	19	19	8
Non-pauvre	43	23	28	32	28	17	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 monétaires, mais d'autres facteurs peuvent également jouer qui amènent d'ailleurs 10 % des ménages (pauvres comme non-pauvres, propriétaires comme locataires) à considérer ne pas avoir eu le choix du quartier de résidence, à l'image de ce mécanicien de 17 ans au déjà long parcours résidentiel imposé qui le mène de plus en plus loin du centre : « *J'ai d'abord habité à Kenien, ensuite à Dixinn, puis à Kaporo rails, Enta et enfin au Km 36. Quand j'habitais Kenien, j'étais apprenti tailleur. J'ai décidé de changer de métier, ne pouvant payer le transport de Kenien à Dixinn, j'ai déménagé à côté de l'atelier de mon maître. Quand mon tuteur de Dixinn a déménagé moi aussi j'ai été obligé de le faire. A Kaporo rails, j'étais en location et quand on a cassé le quartier, j'ai déménagé à Enta. A Enta, c'est mon logeur qui m'a mis au dehors, n'ayant pas le choix, j'ai été amené à accepter le premier loyer disponible* ».

Dans un contexte où les contraintes sont fortes, l'accès à la propriété ou la diminution du loyer prédominent largement sur les autres facteurs de choix du lieu de résidence, mais le manque de « moyens », tout particulièrement pour les pauvres, contribue à ne pas

occulter totalement les conditions de déplacements (proximité du travail, niveau 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 71 % des revenus des ménages pauvres (85 % chez les ménages non pauvres). Or, dans les ménages pauvres, chaque actif a en charge 4,4 inactifs (chômeurs, scolaires, ménagères, autres inactifs...) alors que ce chiffre n'est que de 3,3 dans les ménages non pauvres, en dépit d'un nombre d'actifs par ménage proche (1,9 contre 2,2). 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 1,2 dans les ménages pauvres contre 0,8 chez les non-pauvres (0,6 et 0,4 sur les seuls 25-55 ans). Les ménages pauvres sont donc d'une taille plus élevée, mais on y trouve aussi proportionnellement moins d'actifs dans les tranches d'âge les plus susceptibles de travailler⁴.

A l'exception des salariés du secteur moderne, les actifs pauvres exercent très majoritairement leur activité soit au domicile, soit dans ces alentours et sont donc peu nombreux à travailler « en ville » (Tableau 9). La situation est un peu moins marquée pour les actifs non pauvres, mais les non-salariés ne sont que de l'ordre de deux sur cinq à travailler dans un quartier éloigné.

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	40	60	0	2	23	75
Salarié, informel	11	8	50	31	10	5	32	53
Indépendant	11	27	44	18	5	17	42	36
Autres non-salar.	10	10	52	28	9	13	36	42
Non rémunérés	6	17	55	22	-	-	-	-

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

L'usage des transports en commun pour aller au travail est alors moins fréquent dans l'informel que chez les salariés, chez les pauvres que chez les non-pauvres, à la fois du fait d'une proximité plus grande des lieux d'habitat et d'emploi, et du caractère souvent plus faible des revenus (Tableau 10).

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	39	56	5	27	61	12
Salarié, informel	64	33	3	40	57	3

⁴ Ces résultats sont logiques compte tenu de la définition monétaire de la pauvreté que nous avons privilégiée, d'une part, et du fait que l'indicateur de niveau de vie est le revenu per capita (qui tend à majorer la pauvreté chez les grands ménages), d'autre part.

Indépendant	79	19	2	56	42	2
Autres non-salariés	72	27	1	51	49	0
Non rémunérés	82	18	0	-	-	-

Il en résulte des temps moyens de déplacement domicile-travail en transports collectifs élevés, 44 minutes pour les pauvres (36 minutes pour les non-pauvres), et près d'un actif pauvre sur trois allant travailler en transport collectif (deux fois plus que chez les non-pauvres) met alors plus d'une heure pour s'y rendre (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... Sur un plan méthodologique, les entretiens mentionnent des durées de trajet domicile-travail nettement plus élevées que l'enquête quantitative, puisqu'ils font, pour certains, état de deux heures d'attente à l'arrêt de transports collectifs. Ces situations existent, mais ne se produisent vraisemblablement pas tous les jours, et côtoient des cas moins problématiques, comme ce témoignage d'une vendeuse de fruits à Kaloum : « *Si je me déplace pour acheter des fruits en banlieue, je rencontre des difficultés mais c'est rare* ».

Tableau 11 : Temps passé pour aller au travail selon le mode, pour les actifs pauvres et non pauvres (moyenne en minutes et % des actifs utilisant le mode et mettant plus de 60 minutes)

	Actif pauvre				Actif non pauvre			
	A pied		Transport collectif		A pied		Transport collectif	
	Moyenne	>=60 mn	Moyenne	>=60 mn	Moyenne	>=60 mn	Moyenne	>=60 mn
Salarié, moderne	14	0	51	38	17	0	41	22
Salarié, informel	16	6	48	32	13	0	49	25
Indépendant	15	4	43	28	15	3	32	13
Autres non-salariés	17	5	37	22	14	0	28	5
Non rémunérés	14	4	42	40	-	-	-	-

Les difficultés de transport paraissent donc sensiblement renforcées chez les actifs pauvres qui accèdent moins fréquemment aux transports collectifs et passent plus de temps à se déplacer. L'accès « à la ville » s'en trouve alors compliqué : d'une part ils sont moins nombreux à y travailler ; d'autre part ceux qui y vont sont plus nombreux à devoir s'y rendre à pied (26 % contre 12 % chez les non-pauvres) et y consacrent alors sensiblement plus de temps (respectivement 34 minutes contre 26 à pied, et 46 minutes contre 37 en transport collectif).

Or, pouvoir se rendre en ville permet d'accéder à des activités plus rémunératrices. En particulier, plusieurs commerçantes interrogées mentionnent l'importance du lieu de vente sur le volume de vente et la rentabilité. En dépit des difficultés quotidiennes de transport, cette vendeuse vient de loin (Yimbaya pharmacie) pour vendre au marché Niger : « *Mon type de commerce ne fonctionne pas bien dans ma zone, ou j'allais accepter de rester dans mon quartier au lieu de déboursier régulièrement cette somme d'argent pour me rendre au centre-ville afin de faire mon commerce. Je viens dans cette zone à cause du fait que la vente de la viande est plus rentable là que dans mon quartier. Ce qui s'achète plus dans mon quartier je n'ai pas l'habitude de l'acheter* ». Une vendeuse d'effets de toilette du marché Madina qui habite Dixinn tient un discours analogue : « *A côté de mon commerce, je tricote des nappes et des draps de lit pour combler mon petit commerce. [...] Mon commerce rapporte si les clients achètent. [...] Je peux rester une journée sans vendre à plus de deux clients. [...] Mon commerce peut me rapporter 50 000 Fg [par mois] en bénéfice. [...]. Pratiquement je m'embarque tous les matins pour venir acheter de la marchandise et revendre en même temps à Madina. Les contraintes liées au transport surtout les matins pour venir vendre à Madina sont énormes car je dois perdre beaucoup de temps à l'arrêt pour avoir un minibus puisque le taxi est cher. J'ai choisi en fait l'emplacement de Madina, parce qu'il y a du monde donc tout marche plus vite du point de vente de marchandises* ».

D'autres exemples significatifs de ces stratégies sous contraintes sont apportés par deux vendeuses de riz.

La première vient en minibus pour vendre du riz local au marché de Tanéné, endroit choisi à cause des arrivages fréquents de marchandise : « *Les jours de marché on peut vendre jusqu'à un sac de riz du pays. Surtout si le jour de marché tombe sur le début du mois. [...] Sur le sac, le bénéfice est faible. Au maximum on gagne 5000 francs. Malgré les difficultés liées au transport je préfère vendre au marché de Tanéné qu'ailleurs parce que je suppose que c'est le bon endroit de vente de riz du pays. [...] On peut toujours vendre dans son quartier, mais ce n'est pas certain de trouver des clients comme dans les grands marchés* ».

Mais parfois les conditions de transport font que l'on en vient à changer de marché. Ainsi, la seconde vendeuse de riz (42 ans, avec deux enfants scolarisés, son mari, tapissier, est au chômage), qui habite à Gbessia à 500 m du marché où elle vend : « *A Gbessia, le commerce du riz ne rapporte pas beaucoup. Il faut attendre une semaine pour vendre un sac. [...] Pratiquement, mon commerce ne dépasse pas 2500 Fg par jour. Auparavant je vendais au marché de Tombo, mais vu les contraintes liées au transport, j'ai cherché une table au marché de Gbessia. Même si j'ai une opportunité de vendre ailleurs, je préfère rester en place. Car c'est plus proche de mon domicile* ». Mais, si ce choix lui permet vraisemblablement de mieux concilier activités familiales et professionnelles, les volumes vendus et les bénéfices ne sont pas les mêmes....

L'enquête confirme ces informations qualitatives sur une base statistique. Ainsi, le revenu d'un commerçant indépendant pauvre est supérieur d'un tiers en moyenne lorsqu'il travaille « en ville » et s'y rend en transport collectif plutôt que s'il reste dans le quartier du domicile et y va à pied. Certes, l'accès à la ville a 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 28 % 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.

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 conakrykas, pénibilité qui ressort également des entretiens qualitatifs. L'accès aux véhicules collectifs relève bien souvent du parcours du combattant, ce que résume cette coiffeuse du marché Madina lorsqu'elle déclare : « *Non seulement ma maison est distante de la grande route pour emprunter le véhicule. Donc c'est la bagarre tous les matins à Hamdallaye pour avoir un véhicule partant pour la ville. Souvent je suis trempée de sueur et dégoûtée. Les voitures arrivent déjà pleines à notre niveau à Hamdallaye. Une fois dans le véhicule encore, on est coincé comme dans une boîte de sardines les uns contre les autres. Et le plus souvent, je viens trouver que certaines de mes clientes m'ont porté absente* ».

L'accès à la ville permet de gagner un peu plus, notamment chez les commerçantes, et autorise également à en profiter pour s'approvisionner à des prix un peu moins élevés, pour les propres besoins du ménage. Mais cet accès a un coût élevé (en argent, en temps, en effort physique). Pour les vendeurs et les actifs du secteur informel qui n'ont pas la chance d'habiter près d'un marché important, le repli sur le quartier pour leur activité ne constitue pas la solution car il risque fort de se traduire par une baisse de revenu.

3.3. ÉTUDIER : LE PRIVÉ AU SECOURS DU PUBLIC, MAIS À QUEL PRIX ?

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 Conakry, le plein accès des enfants à l'école primaire ne paraît pas assuré chez les pauvres, ce qui confirme les résultats d'enquêtes récentes. Jusqu'à 6 ans, le taux d'inscription reste très faible tant dans les ménages pauvres que non-pauvres. Entre 7 et 14 ans, un enfant sur six n'est pas inscrit dans les ménages pauvres, ce taux tombant à un sur neuf dans les ménages non-pauvres. Chez les plus âgés, alors que le taux de scolaires diminue progressivement, il reste systématiquement plus élevé chez les non-pauvres que chez les pauvres. Mais au delà de ces chiffres qui rendent compte des déclarations des parents concernant l'inscription de leurs enfants, le taux d'enfants scolarisés s'étant rendus à l'école la veille montre un nouveau décrochage par rapport à une situation de pleine scolarisation : à peine plus de trois inscrits sur quatre⁵ ont fréquenté lors du jour d'enquête (en semaine).

Les conditions de déplacement jusqu'aux établissements aux différents niveaux de la hiérarchie scolaire et les opinions des ménages sur les obstacles quant à leur usage mettent en évidence un certain nombre de difficultés, plus fortement ressenties lorsqu'il s'agit d'établissements publics.

En primaire, le public malgré sa faible qualité de service et sa mauvaise accessibilité ou le privé malgré son coût

En primaire, deux tiers des ménages (aussi bien pauvres que non-pauvres) déclarent scolariser des enfants dans le public et près d'un sur deux en confie également au privé. Les écoles privées utilisées sont un peu plus souvent localisées dans le quartier du domicile que les écoles publiques, à 79 % contre 71 % chez les ménages pauvres (77 % contre 60 % chez les non-pauvres).

La marche reste le mode quasi unique pour les parcours domicile-école et les durées moyennes, de l'ordre du quart d'heure, sont à peine plus élevées pour atteindre l'école publique que l'école privée (Tableau 12). Mais, dans 16 % des ménages pauvres recourant au public et dans 8 % de ceux utilisant le privé, les enfants 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.

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 tous modes (mn)	15	13	15	10
% à pied	96	96	97	85
% à pied, + de 30 mn	16	8	15	2

Concernant les écoles publiques, la mauvaise qualité de service (pas de place, classes surchargées, manque de personnel, de fournitures...) est le problème le plus fréquemment cité, tant lorsque le ménage y a recours (cité alors par 71 % chez les pauvres) que lorsqu'il le délaisse (cité par 63 %). Mais les problèmes d'accessibilité (trop éloigné du domicile et/ou coût du transport trop important) sont très fréquemment évoqués, par les non-utilisateurs d'abord puisque

⁵ Ce taux doit toutefois être considéré avec précaution parce que l'enquête s'est déroulée au moment de la rentrée scolaire. Si l'on ne tient pas compte de la première semaine d'école durant laquelle la fréquentation reste encore peut-être un peu chaotique, le taux monte alors à 88 %, et même 93 % si l'on se limite aux seuls enfants de 7 à 14 ans. Néanmoins, même dans ce cas, une part non négligeable des inscrits a manqué l'école le jour d'enquête. Qui plus est, la présence est susceptible de s'effiloche au fil de l'année...

trois ménages pauvres sur cinq en font alors état, mais aussi par ses utilisateurs (un ménage pauvre sur quatre).

Concernant les écoles privées, en revanche, le coût est le problème quasi unique relevé par les non-utilisateurs : 91 % des ménages pauvres le mentionnent, alors qu'ils ne sont que 5 % à citer la qualité de service ou l'accessibilité. Le coût reste très souvent mentionné chez les utilisateurs du privé (55 % chez les ménages pauvres), mais les problèmes de qualité de service sont relevés par plus du quart des ménages pauvres et les difficultés d'accessibilité par 21 %.

Dans le secondaire, le public malgré tout, du fait de la cherté du privé

Les établissements privés sont peu présents dans le secondaire : moins d'un ménage pauvre sur dix, un ménage non pauvre sur quatre y recourt. C'est bien sûr le coût qui est mis en avant pour ne pas l'utiliser, à plus de 90 % tant chez les pauvres que chez les non-pauvres. Quant aux utilisateurs, ils sont encore plus de la moitié chez les pauvres à relever le prix, mais plus de 40 % d'entre eux critiquent son accessibilité et plus du quart la qualité de service.

En regard, le public, retenu par neuf ménages pauvres sur dix et les trois quarts des non-pauvres, souffre d'une qualité de service insuffisante (trois ménages pauvres l'utilisant sur quatre), mais aussi de difficultés d'accès notables (trois ménages sur cinq, tant chez les pauvres que les non-pauvres). En effet, le collège ou le lycée se trouve en moyenne à une demi-heure du domicile, aussi bien pour les ménages pauvres que pour les non-pauvres (Tableau 13). Les collégiens et lycéens sont proportionnellement plus nombreux à marcher pour aller à l'école. Leur accessibilité à l'établissement public apparaît moins bonne :

- Ils utilisent nettement moins les transports collectifs et jamais un véhicule individuel pour se rendre à leur établissement ;
- Leurs déplacements à pied, plus fréquents, sont aussi légèrement plus longs (24 minutes contre 20 minutes chez les membres de ménages non pauvres) ; 21 % mettent 30 minutes à pied ou plus, alors qu'ils ne sont que 10 % chez les non-pauvres.

Tableau 13 : Temps passé pour aller au collège ou au lycée (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 tous modes (mn)	28	26	31	22
% à pied	61	75	45	56
% à pied, + de 30 mn	20	30	11	6

En conclusion,

La pauvreté du ménage abaisse encore les taux de scolarisation des enfants, alors même qu'elle est déjà déficitaire chez les non-pauvres. De plus, les conditions d'accès aux établissements scolaires apparaissent dégradées pour les ménages pauvres : plus grand éloignement, recours plus général 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, loin 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 plus lourdement sur la réussite ou l'échec scolaire des enfants issus de ménages pauvres.

3.4. SE SOIGNER : UN LUXE POUR LE PLUS GRAND NOMBRE ?

Les hôpitaux et cliniques, tant publics que privés, sont délaissés par une part non négligeable de la population. Près d'un tiers des ménages pauvres (et 17 % des non-pauvres) déclarent ne pas être concernés par ces institutions, alors qu'ils ne sont que 9 % (et 11 % chez les non-pauvres) dans la même situation en ce qui concerne les dispensaires et centres de santé.

Centres de santé et dispensaires : le public plus loin, le privé trop cher

En ce qui concerne les services de base, le secteur public est privilégié par les Conakrykas. Les centres de santé publics sont fréquentés par 83 % des ménages (tant pauvres que non-pauvres), mais leurs homologues privés touchent tout de même 26 % des ménages pauvres et 30 % des ménages non pauvres. Les établissements privés utilisés sont plus fréquemment situés dans le quartier d'habitat (58 % pour les pauvres) que les services publics (37 %).

La marche s'avère le premier mode pour atteindre un service de santé de base (Tableau 14). Elle est utilisée par les ménages pauvres dans 72 % des cas pour le public mais dans 79 % pour le privé, plus proche. Le magbana est loin derrière (18 % pour le public, 17 % pour le privé), le taxi étant peu utilisé par les pauvres (8 % pour le public, 3 % pour le privé). Cette répartition modale plus favorable aux transports collectifs pour le secteur public explique que le temps mis pour atteindre ce dernier, 22 minutes, soit un peu plus réduit que pour le secteur privé, 25 minutes.

Tableau 14 : Temps passé pour aller au centre de santé (minutes), 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 tous modes (mn)	22	25	21	17
% à pied	72	79	56	68
% à pied, + de 30 mn	16	18	6	3
% en TC, + de 30 mn	14	13	22	18

Au vu de ces temps moyens, le premier échelon du système de santé n'apparaît donc guère comme un service de proximité. Il n'est alors pas étonnant que près de 4 ménages pauvres sur 5 qui n'utilisent pas le secteur public lui reprochent ses conditions d'accessibilité, la qualité de service et le coût n'apparaissant que dans 37 % des cas. Par contre, ses utilisateurs critiquent moins fréquemment son accessibilité (35 %) mais mettent en avant les problèmes de qualité de service (70 %). La cause de la non-utilisation du privé est bien différente et elle est identique à celle avancée en matière de scolarisation : pour pratiquement tous les ménages pauvres, elle résulte de son coût, l'accessibilité ou la qualité de service n'étant citées que marginalement (un ménage sur vingt). Chez les utilisateurs pauvres du privé, le coût reste le premier problème (60 % des ménages), mais la qualité de service est évoquée par 39 % des ménages et l'accessibilité par 27 %.

Hôpitaux et cliniques : le public, faute de mieux

Les hôpitaux et cliniques fréquentés par les populations enquêtées sont essentiellement des établissements publics. Deux ménages pauvres sur trois se rendent dans des institutions

publiques, contre 5 % dans le secteur privé. La situation est un peu moins marquée chez les non-pauvres, mais reste très favorable au public (81 % contre 10 %).

Le magbana est le moyen de transport privilégié pour atteindre un établissement public (72 % des ménages pauvres, 67 % des non-pauvres), généralement en combinaison avec la marche. Le taxi collectif apparaît en deuxième position, plus présent chez les non-pauvres (26 %) que chez les pauvres (14 %). Enfin, la marche n'est que rarement citée, conséquence du fort éloignement de ces services (Tableau 15). En effet, les deux hôpitaux publics (Ignace Deen et Donka), situés dans des quartiers centraux ou péri-centraux, sont le plus souvent physiquement loin des populations : pour 9 ménages sur 10, ils se situent hors du quartier du domicile et des quartiers limitrophes. Le temps moyen pour se rendre à l'hôpital public est alors en moyenne d'une heure pour les pauvres, de trois quarts d'heure pour les non-pauvres. Cette forte durée paraît l'un des éléments favorables au recours à un établissement privé, puisque les utilisateurs de ce dernier ne mettent, pour s'y rendre, « que » 30 minutes s'il s'agit d'un ménage pauvre (et 26 pour les non-pauvres).

Tableau 15 : Temps pour aller à pied à l'hôpital/clinique (minutes), 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 tous modes (mn)	60	30	48	26
% à pied	10	60	5	38
% à pied, + de 30 mn	13	10	20	0
% en TC, + de 30 mn	71	25	62	23
% en TC, + de 60 mn	44	5	29	8

* Effectifs faibles

En effet, 85 % des ménages pauvres ne recourant pas au public évoquent des problèmes d'accessibilité de ce service, très loin devant le coût (47 %) et la qualité de service (18 %). Cette difficulté est relevée presque aussi souvent par ceux y ayant recours (71 %), mais l'usage rend de plus très critique sur la qualité du service, évoquée par 54 % des ménages pauvres, devant même le coût (46 %). Les ménages non pauvres montrent la même hiérarchie, mais plus resserrée. Le problème majeur du privé est son coût, ses utilisateurs comme ses non-utilisateurs étant pratiquement unanimes à le citer. Ces derniers évoquent à peine l'accessibilité (15 %), quoique les ménages pauvres utilisant le privé la citent dans près d'un cas sur deux.

En conclusion,

Les raisons de la fréquentation relativement limitée des services de santé apparaissent assez clairement. Le secteur privé est trop onéreux, et ce tout particulièrement pour les ménages pauvres. Ils se tournent alors vers les établissements hospitaliers publics, dont le coût est pourtant perçu comme non négligeable par un ménage pauvre sur deux. De plus, leur éloignement physique les rend peu accessibles et près d'un ménage pauvre sur trois se retrouve donc exclu de fait de l'hôpital public. La situation s'aggrave lorsque le lieu de résidence s'éloigne du centre : le temps moyen d'accès des ménages pauvres à l'hôpital public passe ainsi de 28 minutes pour les résidents du centre à 57 minutes en première périphérie, puis 72 minutes en deuxième périphérie et près de 2 heures (113 mn) en troisième périphérie. La fréquentation du service s'en ressent fortement puisque les trois quarts (78 %) des habitants du centre et de la première périphérie déclarent l'utiliser contre à peine plus de la moitié (56 %) de ceux des deux périphéries les plus lointaines.

Quant aux dispensaires et centres de santé publics, ils sont eux aussi trop peu nombreux pour jouer le rôle d'un service de proximité. Face à l'insuffisance de l'offre sanitaire et à

son coût élevé (pour soigner ses enfants, il faut bien souvent emprunter), le recours à l'automédication et à la médecine traditionnelle devient la seule alternative abordable. Ces pratiques ne peuvent être perçues à travers l'enquête mobilité, mais elles transparaissent à plusieurs reprises dans les entretiens. Ainsi, ce musicien à temps partiel de 20 ans vivant à Coronthie : « *J'ai recours au traitement traditionnel que je trouve sur place. Quelquefois je vais à l'hôpital Ignace Deen si j'ai de l'argent* » ; cet étudiant en médecine de 26 ans de Dixinn : « *Quand je tombe malade, je me traite à la maison par le biais de mes amis médecins. Aussi ma grand-mère m'aide par la vertu de la médecine traditionnelle* » ou ce docker de 36 ans habitant à Tombo : « *Je suis partagé entre la médecine moderne et celle traditionnelle. Quand quelqu'un est malade, on essaie de voir qu'est ce qu'il faut faire, quelquefois on l'envoie à l'hôpital Ignace ou bien je me déplace pour chercher des plantes médicinales traditionnelles au marché Nginguèma* » (secteur du grand marché de Kaloum, plus proche de Tombo, à moins d'un km). En tout état de cause, le recours à la médecine « moderne » apparaît problématique et est décidé au cas par cas, tant il paraît affaire de moyens.

3.5. MANGER ET BOIRE : LES CONTRAINTES 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 : le prix élevé des produits avant tout

La marche à pied est le mode quasi unique pour se rendre au marché : neuf ménages sur dix sont dans ce cas, un peu plus chez les pauvres, à peine moins chez les non-pauvres (Tableau 16). L'usage du magbana dépasse celui du taxi collectif, mais à des niveaux très faibles, tant chez les pauvres (respectivement 5 % et 2 %) que chez les non-pauvres (10 % contre 3 %). Dans les deux groupes de ménages, la part de la marche est moins élevée lorsque le quartier du marché est éloigné de celui du domicile, mais les trois quarts des pauvres et les deux tiers des non-pauvres s'y rendent en marchant même lorsqu'il se trouve « en ville », au delà des quartiers limitrophes.

Tableau 16 : Temps passé pour aller au marché (minutes) et part de la marche (%) selon les ressources du ménage

	Ménage pauvre	Ménage non pauvre
Temps tous modes (mn)	19	20
% à pied	92	86
% à pied, plus de 30 mn	20	22

Les ménages pauvres fréquentent un marché légèrement plus proche du domicile que les non-pauvres. Mais les écarts restent très minimes, et il convient surtout de retenir qu'en dépit de l'hégémonie de la marche, le marché n'est pas toujours un équipement de proximité. L'éloignement est encore plus marqué dans les zones enclavées, où le temps moyen d'accès est rallongé d'un quart pour les pauvres et d'un tiers pour les non-pauvres par rapport aux quartiers plus accessibles.

Seuls 15 % des ménages pauvres (21 % des non-pauvres) déclarent ne pas rencontrer de problèmes avec le marché. La difficulté majeure est celle du coût du service, en l'occurrence le prix des produits, évoquée par 72 % des ménages pauvres et 68 % des non-pauvres. L'accessibilité est citée par près d'un ménage sur trois (32 % des pauvres, 33 % des non-pauvres), la qualité de service étant sensiblement moins évoquée (20 % des pauvres, 15 % des non-pauvres). Les difficultés paraissent aggravées dans les zones enclavées, dans lesquelles seuls

7 % des ménages (pauvres comme non-pauvres) se déclarent sans problème : l'accessibilité est un peu plus souvent citée, mais c'est surtout le coût du service qui est évoqué par quatre ménages pauvres sur cinq même si le prix des produits est très vraisemblablement affecté par les problèmes d'accessibilité. La densité des marchés reste faible et accroît le temps nécessaire, et donc la pénibilité, pour s'y rendre. Mais dans un contexte inflationniste, c'est d'abord le prix des produits qui préoccupe des citoyens aux ressources limitées.

L'approvisionnement en eau : une corvée fréquente en dépit d'un taux élevé de ménages raccordés

Trois ménages pauvres (et cinq non pauvres) sur dix bénéficient d'une adduction d'eau potable dans le logement. Mais les coupures sont fréquentes, les ménages pauvres étant plus touchés. 45 % d'entre eux en subissent au moins une fois par jour, contre 32 % des non-pauvres. Ces défaillances dans la distribution d'eau obligent ces ménages pourtant a priori plus favorisés à s'approvisionner de temps en temps à l'extérieur du domicile : 10 % des ménages bénéficiant de l'adduction ont réalisé la veille au moins un aller et retour pour aller chercher de l'eau.

Le recours au robinet d'un voisin est la deuxième forme d'approvisionnement, concernant un ménage sur quatre, tant chez les pauvres que les non-pauvres, tandis que les autres formes (puits, forage ou robinet public) apparaissent comme sensiblement moins fréquentes. Il en résulte une relative proximité du point d'approvisionnement habituel (pour les ménages sans adduction intérieure). Seuls 15 % des ménages pauvres (et 6 % des ménages non pauvres) doivent parcourir plus de 100 mètres pour s'y rendre. Le temps moyen nécessaire reste alors de l'ordre de 5 minutes, tant à l'aller qu'au retour, et moins de 4 % des pauvres (2 % des non-pauvres) mettent plus d'un quart d'heure pour s'y rendre. La situation est toutefois un peu plus difficile en troisième périphérie où 10 % des ménages résident à plus d'un quart d'heure du point d'eau potable.

La corvée d'eau est d'autant plus pesante que les temps moyens présentés ici correspondent au parcours aller, du domicile au point d'eau. Ils 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 achat) ainsi que le temps de retour au domicile, généralement un peu plus long (8 % de plus en moyenne). Les ménages tentent alors de réduire cette pression sur leurs budgets temps, comme le montre le fait que la fréquence de leurs approvisionnements diminue légèrement lorsque le temps est plus long. Or, l'approvisionnement en eau demeure une activité concentrée sur des populations bien spécifiques, essentiellement féminines (le jour d'enquête, quatre de ces déplacements sur cinq ont été réalisés par des femmes), plutôt jeunes (un sur cinq seulement a été réalisé par un citoyen de plus de 30 ans) et scolarisées, sans grandes ressources (les trois quarts ont été effectués par des individus disposant en propre de moins de 250 000 Fg par an).

Le rythme quotidien imposé par l'approvisionnement en eau pèse sur l'emploi du temps de ces citoyens déjà défavorisés et limite leur capacité à entreprendre des activités lucratives ou perturbe leur apprentissage scolaire. Enfin, même si parfois, des voisins font bénéficier gracieusement de leur raccordement au réseau, l'approvisionnement extérieur est très souvent payant, si l'on en croit les entretiens qualitatifs : au moment de l'enquête, le prix le plus couramment pratiqué est de 50 Fg le bidon de 20 ou 25 litres, mais atteint parfois 100 Fg. Éprouvant, l'accès à l'eau a également un coût non négligeable pour des ménages aux budgets fortement contraints.

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.

3.6. RESTER EN CONTACT : L'INSERTION CONTRARIÉE

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 subvenir aux besoins quotidiens. Certes ces tendances sont contrariées par l'approfondissement de la pauvreté, 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 de la sociabilité dans la capitale guinéenne.

La sociabilité motive en effet plus du quart des déplacements des citadins pauvres en semaine et le tiers le samedi (le dimanche, cette part est vraisemblablement plus élevée encore). Même si la sociabilité n'est pas purement utilitaire, les visites servent à entretenir l'insertion sociale. La fréquence des visites et des motifs de déplacement liés à la sociabilité doit être rapprochée de l'importance des dons dans « l'économie » des ménages pauvres. Ainsi, à Conakry, 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 13,5 % du revenu total des ménages pauvres (9 % de celui des non-pauvres) et une part non négligeable des citadins à faibles ressources compte de façon importante sur cette source de revenu, notamment les inactifs. Pour près de trois ménages pauvres sur dix, les dons représentent en effet plus de 20 % du revenu total (Tableau 17).

Tableau 17 : Répartition de la part du revenu des ménages provenant des dons, chez les ménages pauvres et non pauvres (%)

% du revenu total	Pauvres	Non-pauvres	Ensemble
0 – 5 %	53	54	54
5 – 10 %	9	12	10
10 – 20 %	9	14	10
20 – 30 %	8	10	8
30 – 50 %	9	8	9
>=50%	11	2	9
<i>Indéterminé</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Dans quelle mesure la pauvreté est-elle liée à une moins bonne 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 dans le cadre de ce rapport, notre dispositif d'enquête n'étant pas centré sur l'insertion sociale des habitants de Conakry. 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 l'ensemble des déplacements de la mobilité de la veille nous permet de comparer sur une base statistique la fréquence des différentes formes de sociabilité pratiquées à l'extérieur du domicile. Ces éléments sont certes partiels : on ne sait rien des 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, et d'autre part on n'a pas enquêté

sur la mobilité du dimanche. Cependant, sur ces différents aspects (vie associative, visites et échanges interpersonnels...), les entretiens qualitatifs complètent et illustrent l'information statistique.

Une pratique associative moins répandue chez les pauvres

Les pauvres font moins fréquemment partie d'une association que les non-pauvres. L'écart selon le revenu est maximal pour les tontines. Ce résultat s'explique en partie par le taux d'actifs plus faible chez les populations pauvres. Parmi les actifs, les différences de participation associative liées au niveau de revenu de l'individu sont réduites de moitié mais demeurent : à nouveau le manque de revenus s'avère être la contrainte déterminante à Conakry (Tableau 18). En particulier, ces différences restent fortes chez les femmes actives : seules 39 % des actives pauvres participent à une tontine, contre 57 % chez les non-pauvres, et l'on peut penser que la cotisation financière régulière est un obstacle à son développement chez les actives pauvres.

Tableau 18 : Participation aux activités associatives, chez les pauvres et les non-pauvres (%)

	Pauvres	<i>Dont actifs-ves pauvres</i>	Non- pauvres	<i>Dont actifs-ves non-pauvres</i>
Association de quartier	18	21	26	25
Tontine	14	23	29	31
Autre activité associative	20	24	31	30
<i>Au moins une association</i>	39	52	59	59

La pesanteur de la contrainte économique est confirmée par des commerçantes interrogées : « Avec la pauvreté, on ne peut pas prétendre de participation à un groupement, ou faire partie d'une tontine » (Vendeuse de fruits de 35 ans du marché de Kaloum), ou encore : « Toutefois, je participe à aucune tontine, puisque lorsqu'on cherche juste à se nourrir, comment pourrait-on faire la tontine en ce moment ? » (Vendeuse de viande de 34 ans du marché Niger).

Parfois, le manque de temps, les conditions de transport rendent difficiles la participation aux réunions. Ainsi la même commerçante : « Je suis membre d'un groupement. Nous faisons un roulement, seulement de mon côté je suis sur le point de quitter le groupe, puisque je ne le fréquente presque plus. Mon travail ne me permet pas de prendre part aux rencontres, par manque de temps » et « [On se réunit] tous les jeudi, en banlieue. Tantôt chez elle [la chef de groupe] ou chez nous autres. Il m'est arrivé un jour d'attendre de 16h à 19h sans avoir un moyen de locomotion me permettant de me rendre chez notre chef de groupe. Le jour de rencontre qui a suivi, j'ai été obligée de payer une amende de 4 000 Fg ».

Chez les hommes actifs, les taux d'adhésion sont dans l'ensemble plus limités, de même que les écarts liés au revenu. Contrairement aux femmes, les tontines ne sont pas la forme la plus fréquente, laissant la place à d'autres formes d'entraide : « Pour ce qui est des associations, oui j'appartiens à une association. Ici au Port, nous les transporteurs sommes regroupés dans une association qui nous permette de nous entraider. Par exemple, quand quelqu'un est malade ou bien a des problèmes de famille, on se cotise à hauteur de 500 Fg pour lui venir en aide » (Chauffeur de 36 ans résidant à Matoto).

Outre la relative faiblesse de la participation associative chez les pauvres, et corrélativement, les écarts notables selon le revenu, le second résultat est le fait qu'à Conakry, parmi les populations pauvres, les actifs ne sont pas beaucoup plus partie prenante d'associations que les inactifs (à l'exception de la pratique des tontines), alors qu'on aurait pu penser que l'insertion économique favorise plus fortement une telle forme d'insertion sociale. Les différents obstacles à cette participation associative sont vraisemblablement le manque de temps, la fatigue (pour le transport), et surtout, la prédominance des contraintes financières (pour les cotisations et le transport). Dans le contexte de crise très prégnant que connaît Conakry, et compte tenu de la

prédominance du secteur informel, les revenus incertains et les budgets très serrés sont le principal obstacle à un engagement associatif qui nécessite le plus souvent une mise de fonds régulière.

Une partie non négligeable des populations pauvres apparaît relativement isolée (Tableau 19). Certes, la majorité des citoyens pauvres peut compter personnellement sur au moins un soutien en cas de besoin, mais comme les non-pauvres, plus de quatre sur dix n'en ont aucun, en dehors du ménage. Toutefois, on peut penser que pour ces derniers le besoin d'aide est moins fortement ressenti. Que l'enquêté soit pauvre ou non, le (ou les) aidant(s) est, généralement, considéré par l'enquêté comme étant plus aisé, et ce assez logiquement. En revanche, les pauvres se distinguent quelque peu des non-pauvres par le fait que les sources d'aide proviennent plus souvent de la famille élargie, et moins souvent des amis ou collègues, d'une part, et sont un peu plus centrées sur le quartier d'habitation de l'enquêté (dans près d'un cas sur deux), d'autre part.

Tableau 19 : Nombre de personnes aidantes et caractéristiques globales des personnes pouvant apporter une aide, chez les pauvres et les non-pauvres (%)

	Pauvres	Non-pauvres
Aucune	42	41
Une personne	27	28
Deux personnes	18	15
Trois personnes ou plus	13	17
Dont : proportion de parents *	65	58
Dont : proportion d'amis *	27	30
Dont : proportion d'autre relations (de travail...) *	8	12
Dont : proportion résidant en dehors du quartier de résidence de l'enquêté*	52	61
Dont : proportion ayant un revenu supérieur à l'enquêté*	89	83

* chiffres calculés sur les personnes déclarant qu'au moins une personne peut les aider financièrement, matériellement ou pour trouver du travail (hors aides morales ou spirituelles).

Des formes de sociabilité et de vie associative assez contrastées

Parmi les citoyens pauvres, le nombre de « personnes ressources » ne varie que très peu selon le sexe et le statut d'activité. En revanche, la participation associative apparaît, logiquement, plus faible chez les scolaires et plus élevée chez les actives, qui sont le seul groupe dont la majorité des membres adhère à au moins une association, du fait de la pratique assez répandue des tontines, notamment chez les commerçantes (Tableau 20).

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

	Association de quartier	Tontine	Autre association	Au moins une association
Scolaire	14	5	17	28
Femme active	20	39	23	60
Femme inactive	16	14	16	36
Homme actif	23	7	26	43
Homme inactif	26	2	21	37
Ensemble	18	14	20	39

L'analyse des motifs de sociabilité dans les déplacements réalisés la veille offre un éclairage complémentaire (Tableau 21). Les femmes actives sont le groupe qui, en moyenne, consacre le moins de déplacements à la vie sociale, du fait notamment d'une sociabilité amicale moins

fournie (comme du reste, les inactives, ce qui semble confirmer la forte prégnance des rôles sociaux féminins sur les comportements des femmes à Conakry). Le taux très marginal de déplacements pour motif associatif peut s'expliquer par le fait que les activités associatives auxquelles elles prennent part peuvent se produire sur le lieu de travail. Elles ne donnent alors pas forcément lieu à déplacement, ou alors à un déplacement interne au marché, difficile à repérer. Il en va de même des autres contacts sociaux sans doute nombreux sur les lieux très fréquentés que représentent les marchés. Ainsi, cette femme de 42 ans, vendeuse au marché Gbessia : « *Les personnes que je rencontre très souvent sont mes parents et aussi mes collègues de travail. Ces personnes viennent me voir au marché le plus souvent et je me déplace parfois pour aller à leur rencontre* » ; et cette commerçante de 40 ans du marché Tanéné : « *Les personnes qui me fréquentent sont surtout mes parents. Il y en a des catégories à qui je donne le frais de transport comme les jeunes et d'autres telles que les vieilles personnes, à qui je donne un peu de riz quant à moi, je ne vais jamais, si ce n'est que les cas sociaux. C'est le lien de parenté qui nous lie et quant aux collègues, si quelqu'un d'entre nous a un décès nous partons chez elle pour lui présenter nos condoléances et la cotisation qu'on lui apporte* ».

Les scolaires, les inactifs et les inactives, moins présents en termes associatifs, se « rattrapent » sur d'autres plans : la sociabilité amicale pour les premiers, la participation aux cérémonies pour les secondes (qui entraîne des déplacements pour une inactive sur huit, un jour moyen).

Tableau 21 : Taux de participation aux activités de sociabilité chez les pauvres à travers la mobilité de la veille, 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	7	31	3	2	1	40
Femme active	10	13	5	6	2	32
Femme inactive	14	12	5	13	1	42
Homme actif	9	25	3	5	1	38
Homme inactif	13	26	7	7	1	45
Ensemble	10	22	4	6	1	39

En dépit des difficultés de transport, les visites demeurent le moyen privilégié pour demander une aide face à un événement imprévu, une situation difficile : « *Aussi, je vois les membres de ma grande famille. Vous savez en Afrique, il faut aller voir la famille, discuter des problèmes et voir ce qu'il faut faire. Donc quelques dimanche, je me rends chez les membres de ma famille qui sont à Kaloum mais aussi à Kipé* » (Chauffeur de 36 ans résidant dans la commune de Matoto). Mais, « *La cherté du transport est un facteur de frein de fraternité entre les hommes. En Afrique c'est le frottement [le fait de se rencontrer physiquement] qui compte beaucoup. C'est ce qui nous différencie des autres continents* » (Vendeuse de légumes au marché Coléah, 24 ans).

Témoignant une marque d'estime et de respect pour la personne visitée, dans un contexte où souvent, les déplacements de sociabilité prennent du temps et sont coûteux (la moitié des aidants n'habite pas dans le même quartier que l'enquêté), ces visites s'intègrent dans un jeu de réciprocité et d'échange, avec notamment, le paiement assez courant par la personne qui reçoit la visite des frais de transport du retour, ou plus généralement un petit cadeau fait au visiteur lorsque celui-ci est démuné : « *Je me déplace souvent pour aller rencontrer certaines personnes. Ces personnes sont soit des amis, soit des parents. Ces visites me permettent d'avoir un peu d'argent de poche. Bien souvent, quand je rends visite à certains amis, ils prennent de leur poche pour me donner le retour* » (Inactif célibataire de 27 ans de Wanidara). Autre témoignage de ces transferts monétaires : « *Je vis grâce aux dons de mes parents. J'ai un frère qui m'envoie de l'argent, ma tante et mon oncle aussi me donnent de l'argent aussi puisque ma mère n'est plus [...]. Quand je vais à Hamdallaye et à Concasseur chez mes tantes, elles me donnent de l'argent* » (Inactif de 20 ans, habitant Coronthie).

Cette pratique semble, au vu des entretiens, extrêmement fréquente, même si certains, les actifs notamment, se considèrent plutôt en situation de « donneurs » que de receveurs y compris lorsque ce sont eux qui se déplacent. Les visites peuvent alors apparaître comme problématiques lorsque les moyens manquent.

Ainsi ce coiffeur de 24 ans qui travaille en ambulancier dans son quartier de Coronthie, à propos des visites rendues à la famille : « *Je paye mon transport aller et retour, il arrive que je leur donne de l'argent puisque je ne veux pas être dépendant de ma famille* » et ce, même si les contraintes financières sont bien présentes : « *De façon générale, je vois mes parents mais quelquefois avec la difficulté financière, il y a des gens que je ne peux pas voir mais ces gens-là ne sont pas les parents* ». Ou ce professeur, un peu mieux loti que les autres interviewés (il gagne 215 000 Fg par mois), qui hésite parfois à entreprendre certaines visites devant cette forme de pression sociale : « *Il y a des personnes que l'on souhaiterait rencontrer mais compte tenu du fait qu'on n'a pas son propre moyen de déplacement, on renonce. Aussi, on s'inquiète de l'appréhension qu'auront ces personnes de soi. On se met dans sa tête que ces personnes attendront toujours quelque chose de soi* ». La même appréhension face aux conséquences monétaires des visites caractérise cette femme commerçante de 27 ans qui vit avec ses parents et participe activement à l'entretien du ménage. Lorsque le thème des visites est abordé, elle avance les raisons suivantes pour expliquer certaines limitations : « *Oui, mais je n'ai pas suffisamment de temps, puisque je suis à la recherche de pain quotidien. Aussi, le manque d'argent peut poser problème, puisque mon bénéfice est peu. Comme ce bénéfice me permet de subvenir aux besoins de la famille, je m'abstiens alors de trop me déplacer. J'ai bien envie quelquefois de rendre visite à ma famille et de leur offrir des cadeaux, mais je manque de moyens financiers* ».

L'enquête quantitative confirme l'existence de pratiques de prise en charge au moins partielle du prix du transport collectif par le parent visité, mais elle en nuance fortement la fréquence : 11 % des retours des déplacements pour visite à la famille effectués en transports collectifs sont payés par un membre extérieur du ménage, alors que 24 % des visites à la famille sont financées par un autre membre du ménage auquel appartient le visiteur.

En conclusion,

Il faut tout d'abord rappeler que le regard porté sur l'insertion des Conakrykas 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, donc 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 ménagères, le travail pour les actifs et les actives...).

Toutefois, les données quantitatives issues de l'enquête mobilité auprès des ménages mettent en évidence l'importance de la sociabilité dans la mobilité des pauvres comme des citoyens plus favorisés. Elles montrent aussi les formes très variées prises par cette insertion sociale, selon le statut de l'individu. Ainsi, parmi les pauvres, les actifs, les hommes mais plus encore les femmes, sont un peu plus intégrés dans le tissu associatif (tontines notamment), les actifs se déplaçant globalement plus pour la vie sociale que les actives. Mais si celles-ci, très contraintes par leur double activité (professionnelle et familiale) font moins de déplacements liés à la sociabilité, peut-être sont-elles plus souvent visitées ? Inactives et inactifs, écoliers et étudiants font un peu plus de visites (amis, famille, voire voisins) que les actifs, mais de façon plus informelle, les inactives se distinguent toutefois par leur forte présence lors des cérémonies.

Les discours des citoyens pauvres recueillis lors des entretiens montrent bien les enjeux et les difficultés, pour eux, de l'entretien d'un réseau social diversifié. Il y a là un investissement pour l'avenir, ou plus sûrement un filet de protection minimal en cas de coup dur. Mais l'insertion dans ce système de solidarité nécessite des contacts réguliers,

prend du temps et 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, en dépit de transferts monétaires existant au cours des visites. Ces difficultés apparaissent particulièrement fortes chez les pauvres, allant jusqu'à limiter leur capacité d'insertion.

4. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES CITADINS PAUVRES

4.1. LES GRANDS TRAITES DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Les chiffres de cette section portent sur l'échantillon final de 10 024 déplacements effectués à l'intérieur de la ville de Conakry, depuis la presqu'île jusqu'aux extrémités des quartiers de Sonfonia et de Dabompa (les 37 déplacements interurbains recensés en sont donc exclus). 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 mode principal de transport⁶, aussi bien en semaine que le samedi (Tableau 22). Les magbanas et les taxis collectifs assurent la quasi-totalité des déplacements en transports collectifs (respectivement trois sur cinq et un sur trois, contre 1 % pour les autres). Les véhicules privés (voitures et deux-roues) sont marginaux. Même si cette proportion est à relativiser du fait que l'échantillon exclut, par construction, les ménages les plus aisés, il faut voir là la conséquence de la grande pauvreté qui touche la plus grande part des foyers de la capitale guinéenne.

Tableau 22 : Répartition des déplacements urbains selon le mode principal* (%)

	Semaine	Samedi
Marche à pied	76	70
Deux-roues moteur et vélos	# 0	# 0
Voiture	1	2
Magbana	14	17
Taxi collectif	8	10
Autre transport public	1	1
Autre mode	# 0	# 0
<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 sa variation entre les jours de semaine et le samedi (Tableau 23). Les déplacements avec un seul trajet (80 % de l'ensemble) sont dominés par la marche tandis que les transports collectifs, notamment les magbanas et les taxis, prédominent comme mode principal dans les autres déplacements. Mais la marche est également très fréquemment utilisée comme mode secondaire pour arriver au point de chargement en transport collectif ou pour atteindre sa destination finale après en être descendu : dans le cas le plus courant, des déplacements en transport collectif requièrent au moins un déplacement terminal à pied de plus de 5 minutes : 46 % des déplacements en transport collectif des citoyens pauvres en nécessitent un, 41 % en

⁶ Dans le cas où le déplacement comptait plus d'un trajet (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 magbana et le taxi ont été autonomisés. Les autres transports publics sont regroupés dans la catégorie « autre transport public ». Lorsque 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 ; si les trajets associent deux modes de transport collectif, quels qu'ils soient (par exemple, taxi et magbana, bus et clandestin, etc.), le mode principal est classé dans la rubrique « autre transport public ». La rubrique « autre mode » regroupe les déplacements en pirogue et des modes non identifiés.

nécessitent deux. Le samedi, l'usage des taxis collectifs et, surtout, des magbanas s'accroît, y compris sur les parcours à un seul trajet.

Tableau 23 : Répartition des déplacements urbains selon le nombre de trajets et le mode principal* (%)

Nombre de trajets	Marche	Deux-roues	Voiture	Magbana	Taxi	Autre TC	Autre mode	Tous modes
<i>Semaine</i>								
1	95	0	1	2	2	0	0	100
2	0	0	1	59	38	2	0	100
3	0	0	0	68	28	3	1	100
4	0	0	0	25	39	36	0	100
<i>Total semaine</i>	76	0	1	14	8	1	0	100
<i>Samedi</i>								
1	91	1	2	4	2	0	0	100
2	0	0	2	59	37	2	1	100
3	0	0	0	70	27	3	0	100
4*	0	0	0	17	33	50	0	100
<i>Total samedi</i>	70	0	2	17	10	1	0	100

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

En semaine, les motifs liés au fonctionnement du ménage, qui regroupent les corvées d'eau, les achats, les services et démarches, la santé et la religion (le quart de ces déplacements est lié à la prière) représentent le principal motif de déplacement (deux déplacements sur cinq), tandis que le travail et les études n'en suscitent qu'un sur trois (Tableau 24).

Enfin, les déplacements liés à la sociabilité (principalement visites, plus rarement participation à des cérémonies, des réunions d'associations) représentent un peu plus du quart des déplacements. Le samedi, le léger ralentissement des activités professionnelles et des études implique une légère réduction des déplacements induits par ces motifs, les tâches domestiques sont également en perte de vitesse au profit de la sociabilité et les trois grandes sphères de la vie quotidienne font alors pratiquement jeu égal en termes de déplacement.

Tableau 24 : Répartition des déplacements urbains selon le motif* (%)

	Semaine	Samedi
Travail, études	33	31
Activité domestique-familiale	40	35
Sociabilité	27	34
Ensemble	100	100

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

Quel que soit le motif de déplacement, la marche s'avère le premier moyen de transport, la semaine comme le samedi (Tableau 25). C'est pour les déplacements professionnels et scolaires qu'elle est, proportionnellement, le moins utilisé, mais elle assure quand même plus de deux déplacements de ce type sur trois (76 % pour les déplacements scolaires et 66 % des déplacements liés au travail). Ce dernier chiffre, élevé, est probablement à rapprocher de l'omniprésence du secteur informel.

Parmi les modes mécanisés, le magbana est systématiquement plus fréquenté que le taxi collectif, l'écart se resserrant toutefois quelque peu pour les activités domestiques. Le samedi, la hiérarchie

globale des différents modes persiste, la marche perdant toutefois quelques points au profit des modes mécanisés pour chacune des trois grandes sphères de la vie quotidienne.

Tableau 25 : Répartition modale des déplacements urbains, pour les différents motifs* (%)

	Marche	Deux-roues	Voiture	Magbana	Taxi	Autre TC	Tous modes
<i>Semaine</i>							
Travail, études	67	0	2	19	11	1	100
Activités domestiques	84	0	0	8	6	1	100
Sociabilité	73	0	1	16	9	1	100
<i>Total semaine</i>	<i>75</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>14</i>	<i>8</i>	<i>1</i>	<i>100</i>
<i>Samedi</i>							
Travail, études	60	1	3	23	11	2	100
Activités domestiques	78	0	1	13	8	0	100
Sociabilité	70	0	2	17	10	1	100
<i>Total samedi</i>	<i>70</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>17</i>	<i>10</i>	<i>1</i>	<i>100</i>

* 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 majoritaires, tandis que les liaisons lointaines ne concernent qu'un déplacement sur trois en semaine (Tableau 26). Les déplacements « intermédiaires », entre le quartier du domicile et un quartier limitrophe, restent assez limités. Cette répartition se déforme quelque peu le samedi, durant lequel les citadins délaissent un peu plus les abords du domicile et pour cela recourent, comme on l'a vu, un peu plus aux modes mécanisés.

Tableau 26 : Répartition des déplacements urbains selon le type de liaison* (%)

	Semaine	Samedi
Interne au quartier du domicile	55	48
Entre le quartier du domicile et un quartier limitrophe	12	10
Autre type de liaison	33	42
<i>Ensemble</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

Tant en semaine que le samedi, la part de la marche diminue lorsque la destination s'éloigne et, si les déplacements internes au quartier se réalisent quasi exclusivement à pied, c'est le cas de « seulement » un tiers des déplacements ayant une destination lointaine (

Tableau 27). Sur ces parcours plus longs, les transports collectifs assurent plus de trois déplacements sur cinq, le magbana en captant à lui seul deux sur trois. Par contre, les taxis collectifs font pratiquement jeu égal avec les magbanas sur les liaisons plus courtes entre le quartier du domicile et les quartiers limitrophes.

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

	Marche	Deux-roues	Voiture	Magbana	Taxi	Autre TC	Tous modes
<i>Semaine</i>							
Quartier du Domicile**	99	0	0	1	0	0	100
Limitrophe	84	0	0	7	8	1	100
Autre liaison	33	1	3	39	22	2	100
<i>Total semaine</i>	<i>75</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>14</i>	<i>8</i>	<i>1</i>	<i>100</i>
<i>Samedi</i>							
Quartier du Domicile	98	0	0	1	0	0	100
Limitrophe	87	1	0	6	6	0	100
Autre liaison	33	1	4	39	21	2	100
<i>Total samedi</i>	<i>70</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>17</i>	<i>10</i>	<i>1</i>	<i>100</i>

* Pourcentages calculés sur l'échantillon

** « Quartier du Domicile » : déplacement ne dépassant pas les limites du quartier de résidence ;

« Limitrophe » : déplacement entre le quartier de résidence et un quartier limitrophe ; « Autre liaison » : regroupe tous les autres cas.

La marche reste ainsi d'abord un mode de proximité. Il faut néanmoins remarquer que si les déplacements pédestres durent en moyenne une douzaine de minutes à l'intérieur du quartier du domicile, leur durée augmente très rapidement dès lors que l'individu quitte ce quartier. Or c'est le cas de plus d'un déplacement pédestre sur quatre. Les longs déplacements à pied ne sont donc pas rares : chez les pauvres, près de 11 % de tous les déplacements sont effectués à pied et durent 30 mn ou plus, soit, à une vitesse de 4 km/h, une distance de 2 km ou plus. L'existence de ces longs parcours pédestres traduit soit une inadaptation de l'offre assurée par les transports collectifs vis-à-vis des besoins, soit des tarifs trop élevés pour le pouvoir d'achat des populations pauvres... et vraisemblablement une conjonction de ces deux types de difficultés.

Les « marcheurs » rencontrés le long de la voie de chemin de fer (Photos 3 et 4) mettent en avant la faiblesse de leurs revenus et le coût des transports en commun : ainsi, ce surveillant dans une société de gardiennage à Matam de 45 ans qui réside à Tombo, marié, trois enfants : « *Tous les jours, pour aller au travail [à 5 km de là] et retourner à la maison, je marche à pied en longeant les rails du Conakry-Niger. J'utilise les transports en commun pour rendre des visites ou lorsque je me déplace pour le compte du service. Puisque je vais à pied au boulot et reviens à pied, je n'ai pas de contraintes sauf que mon salaire [70 000 Fg par mois] ne me permet pas de prendre un véhicule* ». Ou encore, cet étudiant en médecine : « *Je n'ai pas de revenu autre que mon pécule [60 000 Fg]. Pour aller à l'Université, je longe le chemin de fer Conakry-Niger jusqu'au niveau du bâtiment principal. J'utilise le même chemin pour mon retour. En fait, je marche toujours à pied à l'intérieur de Dixinn. Lorsque je rends visite à des parents et à des amis loin de Dixinn, je m'embarque dans les magbanas. Les contraintes que j'ai en termes de transport se résument au problème d'argent. C'est pourquoi en allant à l'Université, j'emprunte les rails ; donc je vais à pied. Quelquefois, si je gagne un peu je prends un minibus. Le nombre de fois que je me déplace à pied pour l'université équivaut sensiblement à la possibilité de prendre un minibus* ». Et enfin, cet apprenti-menuisier, qui vient à pied de Carrière à Coronthie, soit un parcours d'environ 8 à 9 km : « *Moi je suis apprenti, je travaille pour mon maître. S'il n'y a pas de travaux à l'atelier, je peux donc profiter pour faire des petites bricoles sinon la plupart du temps je fais les travaux du maître. Ce que je gagne ? C'est difficile à dire, parfois 1 000 Fg, parfois rien du tout [...] Mon maître donne à chaque apprenti 1 000 Fg, c'est dans ce montant*

qu'on mange et qu'on paye le magbana. Pour aller à l'atelier de mon maître, le plus souvent, je marche à pied en longeant les rails. Les jours où j'ai de l'argent ou lorsque le soleil est très chaud, j'emprunte un magbana. Dans la mesure où je marche le plus souvent à pied, par exemple de la ville jusqu'à Madina ou à Coléah je marche à pied. Ce qui peut me gêner c'est la longue distance sinon il y a pas de contrainte chez moi ».

Réservé aux plus longues distances, le recours aux transports collectifs est également très consommateur de temps. Nécessité de trajets terminaux à pied, faiblesse de l'offre et embouteillages sur les axes radiaux aux heures de pointe..., tous ces facteurs expliquent que les déplacements en transport collectif prennent du temps, particulièrement ceux en minibus qui durent, en semaine, en moyenne près de $\frac{3}{4}$ d'heure (soit 1h30 pour un aller-retour, contre 1h10 en taxi collectif).

En conclusion,

La mobilité quotidienne des Conakrykas⁷ est d'abord une mobilité de proximité, centrée sur le voisinage du domicile. Les déplacements liés à l'entretien du ménage prédominent en semaine et font jeu égal avec 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 : un déplacement sur neuf des citadins pauvres est effectué à pied et dure plus d'une demi-heure. Le magbana est sensiblement plus utilisé que le taxi collectif, les autres formes de transport collectif n'assurant globalement qu'un rôle très marginal.

4.2. PAUVRETÉ INDIVIDUELLE, PAUVRETÉ DU MÉNAGE

A partir de notre échantillon, nous avons défini deux niveaux de pauvreté : la pauvreté du ménage et la pauvreté de l'individu - liée à l'absence ou à la faiblesse de revenus individuels⁸. Quelle est alors l'influence de l'un et de l'autre sur la mobilité quotidienne ?

En croisant ces deux niveaux de pauvreté, il apparaît que les écarts relatifs sont beaucoup plus nets en ce qui concerne les nombres de déplacements mécanisés, que la mobilité tous modes (Tableau 28). En particulier, la pauvreté individuelle influe plus fortement sur les niveaux de mobilité atteints que la pauvreté du ménage, à la fois par une hausse nette du nombre de déplacements mécanisés, et par une baisse des déplacements à pied. Les femmes vivant dans des ménages pauvres constituent une exception, de meilleures ressources individuelles se traduisent par une stagnation de la mobilité mécanisée et par une hausse de la mobilité pédestre. Cette exception à la règle provient peut-être de la faiblesse des effectifs du groupe des femmes non pauvres appartenant à des ménages pauvres (33 individus seulement). En première analyse, et si l'on considère qu'un nombre élevé de déplacements reflète de meilleures conditions de mobilité, alors il ressort au plan statistique que les hommes profitent nettement plus d'une élévation des ressources monétaires que les femmes.

⁷ 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 puisque l'enquête ne visait pas à une identification des pratiques de mobilité de l'ensemble des Conakrykas 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).

⁸ Rappelons que les ménages pauvres sont ceux dont le revenu annuel est égal ou inférieur à 450 000 Fg/personne. Par analogie, les individus pauvres ont un revenu annuel, corrigé par le facteur (nombre total de personnes du ménage/nombre d'actifs du ménage), égal ou inférieur à 450 000 Fg.

Tableau 28 : Niveaux de mobilité selon la pauvreté du ménage et de l'individu

Genre	Ménage	Individu	Effectif	%	Niveau de mobilité tous modes	Dont : mobilité mécanisée*
Homme	Non pauvre	Non pauvre	141	13	4,1	1,8
		Pauvre	88	8	3,6	0,8
	Pauvre	Non pauvre	53	5	4,6	1,9
		Pauvre	763	73	4,1	0,9
<i>Ensemble hommes</i>			<i>1045</i>	<i>100</i>	<i>4,1</i>	<i>1,1</i>
Femme	Non pauvre	Non pauvre	101	9	3,4	1,2
		Pauvre	117	11	3,7	0,8
	Pauvre	Non pauvre	33	3	3,8	0,7
		Pauvre	814	76	3,5	0,7
	<i>Ensemble femmes</i>			<i>1065</i>	<i>100</i>	<i>3,5</i>

* Mobilité mécanisée : nombre de déplacements hors marche à pied

L'examen d'autres indicateurs de mobilité montre également quelques variations au sein de la population pauvre selon que le ménage d'appartenance est ou non pauvre (Tableau 29 à

Tableau 31). Similaire chez les hommes et les femmes, la répartition modale ne varie pas non plus en fonction du niveau de ressources du ménage. Des écarts plus importants sont observables selon les motifs de déplacement et le type de liaison. Une meilleure situation économique du ménage favorise chez les hommes pauvres un peu plus de sociabilité et de déplacements à destination lointaine, ce qui confirme sans doute les difficultés à entretenir une sociabilité quand les revenus sont bas. L'effet est similaire chez les femmes, mais moindre.

Tableau 29 : Motifs des déplacements des citoyens pauvres, selon les ressources du ménage (% des déplacements)

Genre	Ménage	Travail et Études	Activités domestiques	Sociabilité	Tous motifs
Homme	Non pauvre	32	28	40	100
	Pauvre	36	31	32	100
Femme	Non pauvre	22	50	28	100
	Pauvre	25	49	26	100

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

Genre	Ménage	Marche	Voiture	Magbana	Taxi	Autre TC	Autre mode	Tous modes
Homme	Non pauvre	78	0	14	7	0	1	100
	Pauvre	78	1	14	6	1	0	100
Femme	Non pauvre	78	0	14	7	0	0	100
	Pauvre	79	0	14	6	1	0	100

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

Genre	Ménage	Quartier	Limitrophe	Autre Liaison	Toutes liaisons
Homme	Non pauvre	50	10	41	100
	Pauvre	55	14	31	100
Femme	Non pauvre	57	11	31	100
	Pauvre	61	12	27	100

Le niveau de ressources du ménage a un impact relatif sur les caractéristiques de déplacement des citoyens pauvres, un peu plus fort chez les hommes que chez les femmes. Il pourrait être intéressant de poursuivre cette analyse en distinguant plus finement les différents groupes de citoyens pauvres en fonction des ressources de leur ménage. Mais d'une part, la taille de notre échantillon ne permettrait pas de systématiser cette approche. D'autre part, comme nous allons maintenant le voir, les écarts les plus nets dépendent de la situation propre de l'individu, ce qui nous amène à distinguer dorénavant des individus pauvres (85 % des enquêtés), disposant par eux-mêmes de peu de ressources, et des individus non pauvres, à la situation économique plus favorable⁹.

En conclusion,

Les ressources du ménage jouent assez faiblement sur les comportements de déplacement des citoyens. 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 citoyens pauvres, précisons les différences entre pauvres et non-pauvres. Les niveaux de mobilité sont quasi identiques entre ces deux groupes, les individus pauvres effectuant en moyenne 3,8 déplacements par jour, soit à peine moins que les non-pauvres (3,9). Mais plus que dans le nombre de déplacements, les différences entre les deux groupes s'observent dans les caractéristiques de ces déplacements.

Les différences apparaissent d'abord en termes de motifs de déplacements (Tableau 32). 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. Comme, de plus, ces derniers travaillent proportionnellement plus souvent à domicile lorsqu'ils ont un emploi, il en résulte un poids des déplacements pour les activités professionnelles et scolaires sensiblement plus important chez les non-pauvres que chez les pauvres (+17 points). Ce déséquilibre se produit presque uniquement au détriment de la sociabilité qui suscite proportionnellement moitié moins de déplacements chez les non-pauvres que chez les pauvres. Dans ce groupe uniquement, les pauvres se déplacent plus pour la sociabilité que les non-pauvres.

⁹ 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. De plus, comme dans toute typologie de population 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 !

**Tableau 32 : Motifs de déplacement des pauvres et des non-pauvres
(% des déplacements)**

	Travail et Etudes	Activités domestiques	Sociabilité
Non Pauvres	47	38	15
Pauvres	30	40	30

La répartition modale est également très contrastée, les pauvres se caractérisant par un usage plus limité des modes mécanisés, de l'ordre de un sur cinq, contre deux sur cinq pour les non-pauvres (Tableau 33).

La mobilité des pauvres est donc fortement structurée par l'usage de la marche comme mode de déplacement à part entière (2,9 déplacements à pied par personne en semaine contre 2,4 chez les non-pauvres). Les véhicules privés sont hors de leur portée et leur mobilité mécanisée repose donc sur les transports collectifs, mais à un niveau sensiblement plus faible que chez les non-pauvres (0,8 déplacement par jour contre 1,4). Les minibuses sont deux fois plus utilisés que les taxis (0,52 déplacements contre 0,24), à l'inverse des individus plus aisés (respectivement 0,58 et 0,77). Si le magbana est « le mode du pauvre », c'est d'abord du fait de ses tarifs plus abordables, comme le montraient déjà les opinions sur les modes.

**Tableau 33 : Répartition modale des déplacements des pauvres et des non-pauvres
(% des déplacements)**

	Marche	Voiture	Magbana	Taxi	Autre TC	Autre
Non Pauvres	61	2	15	20	1	1
Pauvres	78	1	14	6	1	0

L'usage des transports collectifs par les pauvres est non seulement plus rare, il est aussi plus compliqué (Tableau 34). Les pauvres marchent plus, avant et après le trajet en transport collectif proprement dit, que les citadins moins contraints financièrement : chez les pauvres, 4 fois sur 10, il faut marcher plus de 5 minutes en début et en fin de déplacement (contre 2 fois sur 10 chez les individus non pauvres). L'explication tient d'abord à un usage plus fréquent des minibuses que des taxis collectifs. En cas d'usage du magbana, le nombre moyen de trajets à pied avant et après est supérieur de 20 % à celui noté pour les déplacements réalisés en taxi collectif, ce qui semble traduire une desserte moins fine de la ville et des quartiers par les minibuses que par les taxis. Ces déplacements terminaux à pied très fréquents à Conakry peuvent aussi s'expliquer en partie par la pratique très répandue du « sectionnement » des trajets par les opérateurs de transport, ce qui renchérit considérablement le prix du déplacement. Dans certaines situations, le recours à la marche pour raccourcir la longueur du déplacement en transports en commun et en réduire le prix s'avère inévitable.

Tableau 34 : Répartition des déplacements en transports collectifs selon le nombre de trajets, chez les pauvres et les non-pauvres (%)

Déplacement avec ___ trajets :	Nb trajets à pied	Nb trajets en transp. collectif	% des déplac. des Non-Pauvres	% des déplac. des Pauvres
1	0	1	18	12
2	0	2	1	1
2	1	1	54	42
3	0	3	# 0	# 0
3	1	2	2	2
3	2	1	21	41
4	1	2	3	3

<i>Ensemble des déplacements en transports collectifs</i>	100	100
---	-----	-----

L'usage différencié des modes de transport par les populations pauvres et non pauvres est étroitement lié à la localisation des activités réalisées (Tableau 35). Le recours à la marche comme principal mode de transport restreint l'espace fréquenté et sept déplacements sur dix des citadins pauvres ont lieu à proximité du domicile, essentiellement à l'intérieur du quartier d'habitation (58 %). A l'inverse, les non-pauvres vont « en ville », pratiquement dans une proportion équivalente (51 %), grâce à l'usage de modes mécanisés.

Tableau 35 : Caractéristiques spatiales des déplacements des pauvres et des non-pauvres (% des déplacements)

	Dans le quartier	Avec un quartier limitrophe	Autre Liaison
Non Pauvres	42	7	51
Pauvres	58	12	30

Ces différences dans l'accès aux modes et aux espaces débouchent sur des temps de transport distincts (Tableau 36). Les durées moyennes de déplacement sont assez proches entre pauvres et non-pauvres, légèrement plus importantes chez les pauvres pour les déplacements en modes mécanisés et chez les non-pauvres pour les déplacements à pied. Mais du fait d'un recours plus important aux modes mécanisés, le budget temps quotidien est sensiblement plus élevé chez les non-pauvres (1h43, dont 42 mn à pied), même si les citadins pauvres consacrent quand même, en moyenne, près d'une heure et demie par jour à se déplacer (1h20, dont 44 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	18	40	42	61	103
Pauvres	15	44	44	36	80

En conclusion,

Les pauvres se déplacent à peine moins que les non-pauvres. Ils se déplacent surtout différemment. Les tâches liées à l'entretien du ménage 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 que faute de moyens pour utiliser les transports collectifs (en particulier le taxi). 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 sexe, la pratique ou non d'une activité professionnelle, le type d'activité professionnelle le cas échéant, l'âge et la position dans le ménage. Afin de mieux analyser les différentes pratiques de mobilité au sein de la population à faibles ressources monétaires et de repérer ainsi les contraintes et les besoins spécifiques de diverses catégories, nous allons définir cinq groupes de citadins pauvres à partir des deux principaux facteurs de différenciation mis en évidence lors de travaux précédents sur les villes subsahariennes : le genre et la pratique d'une activité professionnelle (Diaz Olvera et al., 1998). 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 (33 % des citadins pauvres de plus de 10 ans) devant les femmes inactives (21 %), les femmes actives (18 %) et les hommes actifs (17 %), les hommes inactifs étant sensiblement moins représentés (11 %). Les individus ayant une activité professionnelle rémunérée représentent donc légèrement moins de 40 % des pauvres. Les principales dimensions de la mobilité de ces cinq groupes sont présentées dans les quatre tableaux suivants, tandis que diverses caractéristiques socio-économiques figurent en Annexe 6.

Tableau 37 : Caractéristiques globales de mobilité des groupes de pauvres

Groupe	Taux de sédentaires*	Mobilité	BTT total	Dont à pied	Dont mécanisé
Scolaires	8	4,0	75	48	27
Femmes actives	10	3,9	79	50	29
Femmes inactives	21	3,0	58	33	25
Hommes actifs	5	4,3	124	53	70
Hommes inactifs	23	3,4	68	34	34

* 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	40	25	35	100
Femmes actives	38	43	19	100
Femmes inactives	0	68	32	100
Hommes actifs	45	33	22	100
Hommes inactifs	8*	51	41	100

* Recherche de travail essentiellement

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

	Marche	Voiture	Magbana	Taxi	Autre TC	Autre mode	Tous modes
Scolaires	84	0	12	4	0	0	100
Femmes actives	80	0	13	6	1	0	100
Femmes inactives	76	0	16	6	1	0	100
Hommes actifs	71	2	16	10	1	0	100
Hommes inactifs	76	2	15	6	2	0	100

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

	Q. Domicile	Q. Limitrophe	Autre Liaison	Toutes liaisons
Scolaires	54	16	30	100
Femmes actives	64	9	27	100
Femmes inactives	61	13	26	100
Hommes actifs	53	11	36	100
Hommes inactifs	62	10	29	100

Les scolaires : compter sur ses pieds

Il s'agit d'une population jeune et célibataire, dont un peu plus des trois quarts ont 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). Conséquence de pratiques de scolarisation plus discriminantes vis-à-vis des filles¹⁰, celles-ci sont moins nombreuses que les garçons (40 % contre 60 % de garçons) et, en moyenne, un peu plus jeunes. Quatre scolaires sur cinq sont des enfants du chef de ménage, un sur cinq un parent plus éloigné.

L'école primaire et le collège accueillent chacun deux scolaires sur cinq, le lycée, un sur cinq. L'enseignement supérieur est peu fréquenté par cette population car il concerne moins d'un jeune scolarisé sur quarante. Si, en moyenne, près d'un scolaire sur deux doit aller « en ville » pour étudier, le niveau d'études joue directement sur les lieux d'enseignement fréquentés. Pour près de 90 % des jeunes scolarisés dans le primaire, l'école se trouve à proximité du domicile (59 % dans le quartier, 29 % dans un quartier limitrophe). A partir du collège, la localisation des établissements scolaires dans le quartier du domicile diminue fortement : l'établissement scolaire se trouve au delà des quartiers limitrophes pour 60 % des collégiens, pour 88 % des lycéens et pour 100 % des étudiants. Corrélativement, la part de la marche sur le déplacement entre le domicile et le lieu d'éducation s'estompe au profit des transports collectifs, passant de 94 % en primaire à 6 % dans le supérieur.

Une faible part de ces scolaires (7 %) déclare avoir travaillé durant les 30 derniers jours. Cette population plus féminisée est aussi un peu plus âgée, un peu moins avancée dans le parcours scolaire et le lien familial avec le chef de ménage est un peu moins fort que pour les scolaires ne travaillant pas. Les deux tiers travaillent dans le commerce, un sixième dans les services ; près de la moitié se déclare à son compte tandis que plus du quart est aide familial. Un cinquième travaille à domicile, un quart, ailleurs dans le quartier du domicile et un autre quart comme ambulancier. La marche prédomine très largement pour se rendre au travail (83 %). Ces petits emplois permettent néanmoins à leurs possesseurs de bénéficier de ressources annuelles trois fois supérieures à celles des autres scolaires qui dépendent principalement de dons (172 000 Fg, contre 55 000).

Les scolaires font en moyenne 4 déplacements en jour de semaine, soit un niveau comparable à celui des actifs pauvres, hommes ou femmes. Ils y consacrent une heure et quart, dont une cinquantaine de minutes à pied. Comme on pouvait s'y attendre, les déplacements pour les études (et l'éventuelle activité professionnelle) représentent le principal motif de mobilité (deux déplacements sur cinq), suivi par les déplacements pour la sociabilité et enfin, des déplacements pour le fonctionnement du ménage, peu présents. 70 % des déplacements se déroulent à proximité du domicile, principalement dans le quartier lui-même. La marche assure cette mobilité de proximité mais aussi certains déplacements plus lointains car 84 % des déplacements sont effectués à pied. En fait, ce groupe se caractérise par la forte présence de « marcheurs exclusifs », six scolaires sur dix ayant effectué tous leurs déplacements du jour d'enquête à pied.

Les garçons se déplacent un peu plus que les filles et privilégient la sociabilité par rapport aux activités domestiques, reflet des rôles sociaux d'hommes et de femmes adultes qui commencent à se construire. Recourant proportionnellement un peu plus à la marche, ils consacrent alors quotidiennement un quart d'heure de plus à leurs déplacements. Plus que le genre, toutefois, c'est le niveau scolaire qui entraîne des transformations notables des pratiques de mobilité. Si le niveau de mobilité change assez peu, le temps consacré au transport augmente considérablement : + 50 % entre les jeunes encore en primaire et les lycéen(ne)s. Il y a là l'effet d'un affranchissement progressif (et imposé car il résulte de la localisation des établissements scolaires) vis-à-vis du domicile et de ses abords, la part des déplacements pour aller « en ville »

¹⁰ Sur la tranche d'âge des 15-20 ans, 46 % des filles sont déclarées scolaires ou étudiantes contre 67 % des garçons.

passant de 14 à 50 %, d'où un recours accru aux transports collectifs (de 4 à 29 % des déplacements).

Enfin, les jeunes qui travaillent et étudient simultanément présentent des caractéristiques de mobilité propres. Ils vont plus fréquemment « en ville » que les autres, mais avec un usage pratiquement équivalent de la marche, ce qui induit un budget-temps de transport élevé (1h40, dont 1h à pied). Leur mobilité est dominée par les activités professionnelles et la sociabilité y occupe une place réduite, peut-être du fait du manque de temps qu'implique le cumul des activités professionnelle et scolaire et d'un budget-temps de transport élevé. Néanmoins, une telle pratique demeure minoritaire parmi les jeunes scolarisés, fortement mobiles, mais généralement plutôt aux alentours du domicile.

Les femmes actives : rarement très loin du domicile

La majorité de ces femmes sont en charge de famille, trois sur cinq comme épouse et 8 % en tant que chef de ménage. Moins des deux tiers sont mariées, près de la moitié d'entre elles sous un régime polygame. L'âge moyen du groupe est de 33 ans, mais il est très lié à la position dans le ménage : 45 ans pour les chefs de ménage, 36 pour les épouses et seulement 25 pour les autres femmes (filles, autres parentes...). Le niveau scolaire est très bas. 85 % des actives pauvres n'ont pas été scolarisées et moins d'une sur dix a atteint ou dépassé le collège.

Le manque d'instruction conditionne le type de travail accessible aux actives pauvres. Seule une sur 14 bénéficie d'un emploi permanent et salarié, tandis qu'une sur cinq n'accède qu'à un travail non permanent et non salarié. 70 % des actives pauvres travaillent à leur compte ; majoritairement épouses, elles investissent alors presque exclusivement le secteur du commerce de détail. Lorsqu'elles ne sont pas à leur compte, elles sont principalement vendeuses ou apprenties dans le commerce de détail et les services. La pratique d'une activité secondaire est peu répandue et ne concerne que 8 % de ces femmes. Les ressources annuelles, en incluant les ressources non professionnelles (moins de 7 % de l'ensemble), restent limitées et, avec 461 000 Fg, n'atteignent pas les trois quarts de celles des actifs pauvres. Toutefois ces revenus sont très variables selon le type d'emploi : les non-salariées disposent en moyenne de 254 000 Fg quand l'emploi n'est pas permanent mais de 520 000 Fg sinon, alors que les ressources des quelques salariées s'établissent à 826 000 Fg.

Une autre caractéristique notable de ces emplois peu qualifiés est qu'ils peuvent être exercés à proximité du domicile (Tableau 41). Moins d'une active pauvre sur cinq doit se rendre « en ville », au delà des quartiers limitrophes, tandis qu'une sur quatre reste à son domicile. La nécessité de combiner travail domestique et travail professionnel limite encore l'amplitude des mouvements professionnels des femmes en charge de famille (chefs de ménage ou épouses), plus fortement ancrées au domicile que leurs cadettes.

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

	Domicile	Quartier du domicile	Quartier limitrophe	Autres lieux	Tous lieux
Chefs et épouses	31	46	7	16	100
Filles et autres parentes	18	52	8	22	100
<i>Ensemble</i>	27	48	7	18	100

Les femmes actives pauvres effectuent en moyenne 3,9 déplacements quotidiens, soit un niveau proche de celui observé pour les autres groupes avec des activités de type professionnel ou scolaire (actifs pauvres et jeunes scolarisés). Mais, contrairement à ceux-ci, le principal motif de déplacements n'est pas le travail mais les activités domestiques. La prégnance de ces deux types

d'activités contraint fortement les budgets temps quotidiens et laisse alors peu de place à la sociabilité, les femmes actives formant le groupe le moins mobile pour ce motif.

On retrouve les effets de la double contrainte professionnelle et domestique sur la mobilité, qui limite les possibilités de s'éloigner du domicile, d'autant que l'accès aux transports collectifs reste limité (un déplacement sur cinq). Après les scolaires, ce sont les actives pauvres qui, en moyenne, se déplacent proportionnellement le plus à pied. Elles doivent néanmoins consacrer en moyenne 1h20 par jour à se déplacer, partagés entre déplacements pédestres (50 minutes) et les plus rares déplacements en transport collectif (30 minutes).

Ces caractéristiques générales de la mobilité des actives pauvres sont peu sensibles à leur position dans le ménage. Certes, chez les chefs de ménage et surtout les épouses, les déplacements induits par les activités domestiques sont bien plus fréquents que ceux pour le travail (46 % contre 35, exactement l'inverse pour les autres femmes). Mais les autres caractéristiques sont quasi identiques, qu'il s'agisse de niveau de mobilité, de répartition modale, de répartition spatiale, de budget-temps de transport... Exercer une activité professionnelle ne permet ainsi guère de s'affranchir des contraintes liées aux rôles féminins lorsque cette activité ne génère que de faibles revenus.

Les femmes inactives : mobilité peu fréquente et de faible amplitude

Après les étudiants, les femmes inactives représentent le groupe le plus nombreux parmi les Conakrykas à faibles ressources. En termes de composition socio-démographique, ce groupe est très similaire à celui des femmes actives. À peine note-t-on que les autres parentes sont un peu plus nombreuses, les femmes mariées polygames un peu moins. On retrouve donc un groupe de femmes ayant très peu fréquenté l'école, majoritairement constitué de chefs de ménages et, surtout, d'épouses, ayant dépassé la trentaine, mais comportant une forte minorité (un tiers) de femmes plus jeunes, filles du chef de ménage ou autres parentes. En moyenne, ces femmes ne disposent que de très faibles revenus (111 000 Fg annuels), provenant essentiellement de dons (aux deux tiers), mais aussi de loyers et plus rarement d'allocations ou de pensions. Toutefois, la majorité d'entre elles ne déclare aucune ressource monétaire propre provenant de l'extérieur du ménage, la situation s'améliorant quelque peu avec l'âge (Tableau 42).

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

Classe d'âge	% des femmes inactives	Ressources annuelles (Fg)	% de la classe d'âge sans ressource
Enfant (10-13)*	4	27 000	83
Jeune (14-18)	12	54 000	68
Adulte jeune (19-34)	41	76 000	60
Adulte âgée (35-54)	33	131 000	55
Âgée (55 et plus)	11	269 000	39
<i>Ensemble</i>	<i>100</i>	<i>111 000</i>	<i>58</i>

* *Effectifs faibles*

Les femmes inactives pauvres présentent la mobilité la plus étriquée, en termes de nombre de déplacements d'abord (3,0 par jour en moyenne) mais aussi d'espaces fréquentés, puisque à peine un quart des déplacements dépasse les quartiers limitrophes, et de budget-temps de transport (inférieur à une heure, dont 33 minutes à pied). Les activités liées au fonctionnement du ménage suscitent un peu plus des deux tiers des déplacements, l'autre tiers relevant de la sociabilité. En proportion, leur usage des modes de transport est légèrement plus favorable que celui des femmes actives : « seulement » les trois quarts des déplacements sont effectués à pied, du fait d'un recours un peu plus fort au magbana (16 % contre 13 %). Si les actives pauvres paraissent contraintes par leur double charge professionnelle et domestique de rester aux abords du

domicile, l'espace accessible aux inactives, repliées sur le domicile, se révèle encore plus limité. Une sur cinq ne s'est d'ailleurs pas déplacée le jour d'enquête.

Ces traits dominants s'accroissent lors de l'avancée en âge. Avec le vieillissement, le niveau de mobilité se réduit, les sorties hors du quartier se raréfient, les déplacements à pied se raccourcissent. Les inactives âgées (plus de 55 ans) ne réalisent ainsi en moyenne que 1,7 déplacements quotidiens, à plus de 80 % dans le quartier, et en une vingtaine de minutes. Mais plus généralement, coincées entre les charges domestiques et le manque de moyens, les inactives pauvres apparaissent comme le groupe le plus rigide ancré au domicile.

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

Trois hommes actifs pauvres sur cinq sont chefs de ménage, un sur quatre est un enfant du chef. Les chefs de ménage sont quasiment tous mariés (trois monogames pour un polygame), tandis que le célibat prédomine chez les autres actifs pauvres. L'âge moyen est élevé (38 ans), mais les chefs de ménage sont en moyenne deux fois plus âgés que les autres (47 ans contre 24). Près des deux tiers n'ont pas fréquenté l'école, mais un sur huit a atteint, voire dépassé, le lycée.

L'accès à l'emploi paraît mieux assuré que chez les actives pauvres, bien qu'il reste fragile. Un quart des actifs pauvres dispose ainsi d'un travail permanent et salarié. Mais près des trois quarts sont non salariés, un quart exerçant de plus cette activité de façon non permanente. Un peu plus de deux hommes actifs sur cinq travaillent à leur compte et un quart occupent des fonctions non qualifiées (manœuvre, apprenti, aide familial, domestique). On les retrouve principalement dans les secteurs des services (44 %), du commerce de détail (17 %) et de la construction (16 %). La pratique d'une activité secondaire n'a été déclarée que par 8 % des hommes actifs.

Conséquence d'emplois de meilleur niveau des emplois, les ressources annuelles moyennes sont sensiblement plus élevées que celles des actives pauvres et atteignent presque 700 000 Fg (dont 92 % de revenus du travail). Mais, comme chez leurs homologues féminines, la nature de l'emploi joue très fortement sur les revenus : ils sont multipliés par 1,8 si l'activité non salariée est permanente plutôt qu'épisodique, ils triplent entre les non-salariés non permanents et les salariés.

La localisation de l'emploi, comme le revenu qu'il dégage, est fortement liée à sa nature. Les salariés exercent plus souvent « en ville », dans les quartiers, notamment centraux, où sont généralement installées les activités formelles, tandis que les non-salariés permanents restent fréquemment dans leur quartier et parfois travaillent au domicile (un sur cinq), les non-salariés non permanents étant dans une position intermédiaire (Tableau 43).

Tableau 43 : Lieu de travail des hommes actifs pauvres, selon le type d'emploi (%)

	Domicile	Quartier du domicile	Quartier limitrophe	« En ville »	Autres	Tous lieux
Salarié	2	28	12	49	9	100
Non salarié, permanent	20	33	7	32	8	100
Non sal., non permanent	7	34	8	43	8	100
Ensemble	12	32	9	39	8	100

Le niveau de mobilité des actifs pauvres, très élevé, dépasse celui des jeunes scolaires, avec 4,3 déplacements quotidiens. Il s'agit d'une mobilité structurée par les déplacements professionnels, laissant peu de place à la sociabilité en semaine. Leur relative autonomie financière rend possible un usage un peu plus fréquent des transports mécanisés (29 %) que chez les autres groupes. Toutefois, 60 % des actifs vont au travail à pied en dépit de lieux d'activité relativement éloignés.

Il en résulte un budget-temps de transport quotidien supérieur à 1h30 (dont 50 mn en mode mécanisé) et qui dépasse même deux heures si l'on inclut les travailleurs ambulants.

Ainsi, malgré une certaine autonomie financière, les hommes actifs semblent à peine mieux lotis que les autres groupes de citoyens pauvres en matière d'accès aux modes de transport motorisés et l'accès à la ville, parfois contraint par la nature du travail, reste limité. La prise en compte de la nature de l'emploi le montre bien. En proportion, les salariés fréquentent plus la « ville » que les autres catégories, marchent moins, mais le poids du travail est bien plus important et, surtout, leur niveau de mobilité est plus faible alors même que le temps consacré aux déplacements est maximal (Tableau 44).

Tableau 44 : Indicateurs de mobilité, selon la nature de l'activité

	Part de la « ville » (%)	Part de la marche (%)	Part du travail (%)	Niveau de mobilité	Budget-temps de transport (mn)
Salarié	47	62	58	4,0	152
Non salarié, permanent	36	72	44	4,4	118
Non sal., non permanent	27	77	34	4,6	108

La fréquentation forcée de la ville grève alors lourdement les budgets temps et réduit fortement le temps disponible pour pratiquer d'autres activités, notamment sociales.

Les hommes inactifs : l'absence d'activité structurante pèse moins que l'absence de revenus propres

Cette catégorie socio-démographiquement hétérogène regroupe à la fois des retraités au delà de 55 ans (ou des hommes ayant arrêté de travailler du fait de l'âge, de problèmes de santé, ou suite à une perte d'emploi) et des jeunes de moins de 35 ans, déscolarisés, chômeurs en recherche effective d'un premier emploi (les deux tiers) ou découragés, la classe d'âge des 35-55 ans étant relativement sous-représentée. L'âge moyen est le plus élevé des groupes de citoyens pauvres (45 ans), du fait de la présence d'un fort contingent d'hommes âgés (deux sur cinq ont plus de 55 ans). Par rapport à leurs homologues actifs, les inactifs pauvres sont un peu moins fréquemment chefs de ménage, les célibataires y sont plus nombreux mais simultanément la polygamie fait pratiquement jeu égal avec la monogamie chez les hommes mariés. Le niveau d'instruction est un peu plus élevé, mais il reste limité (73 % n'ayant pas dépassé le primaire).

Les ressources annuelles moyennes du groupe atteignent 334 000 Fg, mais 42 % des inactifs pauvres n'ont pas de revenus (Tableau 45). Ces ressources augmentent toutefois sensiblement avec l'âge, car l'individu voit alors s'accroître ses chances de disposer d'une ou de plusieurs sources de revenus, grâce à des activités professionnelles passées (allocations de retraite), des réseaux sociaux plus fournis (dons) ou des investissements antérieurs (loyers). Les plus âgés des hommes inactifs disposent ainsi de ressources annuelles à peine inférieures aux ressources moyennes des actifs pauvres.

Tableau 45 : Revenu annuel moyen des hommes inactifs pauvres, selon l'âge

Classe d'âge	% des hommes inactifs	Ressources annuelles (Fg)	% de la classe d'âge sans ressource
Enfant et jeune (<19)*	11	17 000	85
Adulte jeune (19-34)	29	50 000	61
Adulte âgée (35-54)	19	299 000	47
Personne âgée (55 et plus)	42	625 000	16

* Effectifs faibles

Leur faible mobilité quotidienne (3,4 déplacements) est dominée par les déplacements domestiques, mais moins fortement que chez les inactives pauvres. La sociabilité suscite deux déplacements sur cinq, quelques sorties étant consacrées à la recherche de travail. Les inactifs s'éloignent peu du domicile, et ce sont même ceux qui comptent dans leurs rangs le plus de « sédentaires » (plus d'un sur cinq ne s'est pas déplacé la veille), notamment chez les plus âgés d'entre eux. La répartition modale, dominée par la marche (76 % des déplacements), est très similaire à celle des inactives. Leur budget-temps de transport est un peu supérieur à une heure, dont la moitié passée dans des modes mécanisés.

Les caractéristiques de mobilité des inactifs pauvres sont sensibles à l'âge de l'individu. Les pratiques de sociabilité à l'extérieur du domicile tiennent de moins en moins de place, l'individu étant plus à même de par son âge de recevoir les visites que de les donner. Mais le niveau de mobilité ne diminue pas pour autant, bien au contraire, car la religion joue un rôle accru. Il apparaît ainsi, paradoxalement, que ce sont les plus jeunes, aux revenus de loin les plus faibles, qui sont les moins mobiles du groupe. Cela semble indiquer que, pour ce groupe tout au moins, l'absence de revenus propres pèse plus sur le niveau de mobilité que l'absence d'une activité structurante (travail ou formation) en dehors du domicile.

En conclusion,

Les cinq catégories de citadins 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 citadins pauvres apparaissent clairement. Toutefois, deux grandes catégories de mobilité se dégagent à travers ces analyses : le cantonnement au quartier et la ville sous contraintes.

Le premier type, qui constitue le profil dominant, 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 citadins inactifs, hommes ou femmes, mais aussi des jeunes scolarisés et d'un grand nombre d'actives et d'actifs pauvres.

Un second type de pratiques se détache également chez les citadins pauvres et concerne certains actifs, des hommes plus que des femmes, plutôt des salariés et certains scolaires ou étudiants, 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.

5. LE FARDEAU MONÉTAIRE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Le coût d'usage des transports collectifs est élevé en regard des ressources des Conakrykas : les ressources annuelles des femmes inactives pauvres ne leur permettraient même pas un déplacement en transport collectif par jour, qui plus est, sans jamais rien dépenser d'autre !

Les différentes formes de transport collectif ont toutefois des coûts d'usage qui varient sensiblement. Le taxi revient ainsi en moyenne 50 % plus cher que le magbana (459 Fg, contre 300). Les conditions réelles d'utilisation des principales formes de transports collectifs n'accroissent donc pas les différentiels relatifs déjà importants entre tarifs officiels (300 Fg, contre 200), mais la variabilité des prix effectivement pratiqués est forte. Ainsi, si 46 % des déplacements comprenant un seul trajet en magbana sont payés 200 Fg, 15 % coûtent moins cher et 38 % plus cher. 30 % atteignent voire dépassent 400 Fg, parfois jusqu'à 800 sinon 1 200 Fg selon les liaisons. De même, 44 % des déplacements réalisés en taxi collectif (avec un seul trajet, sans changement de véhicule en cours de route) sont payés au tarif de 300 Fg, 13 % coûtent un peu moins (200 Fg généralement), mais 43 % coûtent plus cher et 35 % du total coûtent même 600 Fg ou plus.

On ne peut donc se fier au tarif officiel pour estimer les dépenses réelles de transport en commun. Que ce soit pour les magbanas ou pour les taxis collectifs, le prix effectivement déboursé par les citoyens est en moyenne supérieur de 50 % au tarif officiel. Ainsi ce tarif, qui doit être entendu comme un tarif de base, ne rend que très mal compte des prix réels, moins d'ailleurs parce qu'il faudrait utiliser successivement plusieurs véhicules (5 % seulement des déplacements en transports collectifs) que parce que le prix de la course doit souvent être négocié, en fonction de la distance, de l'heure ou des bagages.

Le taxi apparaît plutôt comme un mode de relative proximité, alors que le magbana assure des déplacements à plus longue distance¹¹ (Tableau 46 et

Tableau 47). Or, les prix pratiqués 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 multiplié par plus de 2,5 lorsque la durée porte-à-porte du déplacement passe de moins de 20 minutes à plus de 90 en ce qui concerne le magbana et fait plus que doubler pour le taxi entre les déplacements ne dépassant pas 10 minutes et ceux de plus d'une heure.

Tableau 46 : Distribution des durées des déplacements en magbana (%) et prix pratiqués selon la durée du déplacement (Fg)

	-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-90	91-
%	5	22	27	11	11	10	8	6
Prix	216	222	250	291	310	382	495	576

¹¹ Il est intéressant de remarquer que l'enquête quantitative montre des parcours en taxis à peine plus rapides que ceux en magbana. Pour les 207 liaisons Origine-Destination sur lesquelles ont été recensés des déplacements en taxi et en magbana, la durée moyenne porte-à-porte est inférieure en taxi dans 58 % des cas, supérieure dans 35 et égale dans 7. Sur ces 207 liaisons, la durée moyenne est à peine différente entre les deux modes, 33 minutes en taxi, 35 en magbana, mais le prix moyen est multiplié par 1,7.

Tableau 47 : Distribution des durées des déplacements en taxi collectif (%) et prix pratiqués selon la durée du déplacement (Fg)

	-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-
%	12	24	25	11	10	9	9
Prix	337	353	432	501	518	531	768

Les écarts sont alors notables en fonction du lieu de résidence. Par rapport aux habitants des quartiers accessibles, les résidents des zones enclavées déboursent en moyenne 13 % de plus pour le minibus et 28 % de plus pour le taxi. Mais c'est surtout l'éloignement entre le quartier d'habitat et le centre-ville qui entraîne des écarts importants. La nécessité de recourir successivement à plusieurs véhicules s'accroissant du centre à la troisième périphérie (de 1 à 14 % des déplacements) et les prix unitaires de chaque mode augmentant, un déplacement en transport collectif revient, en moyenne, 30 % plus cher au citoyen s'il réside en troisième périphérie plutôt qu'au centre (467 Fg, contre 361).

Le prix élevé des transports collectifs a été fréquemment évoqué lors des entretiens. Ainsi, cette vendeuse de légumes résidant à Ratoma et travaillant à Coléah Domino, qui partage son activité avec sa sœur : « *Le transport est très cher. Si tu n'as pas beaucoup d'argent, tu ne peux pas te déplacer. Je paye par exemple par jour 2 400 Fg pour mon transport et celui de ma sœur. J'ai l'impression que le bénéficiaire qu'on génère, on le partage avec les chauffeurs* ».

Nombre d'interviewés déclarent avoir du mal à déboursier les sommes demandées par les transporteurs. Les négociations, avec les chauffeurs ou les apprentis sont, semble-t-il, monnaie courante pour faire baisser le prix du trajet : « *Le transport quotidien pour aller au boulot me fatigue. Le prix du transport est cher à mon avis, je suis obligé de négocier avec l'apprenti en lui disant : jeune frère, accepte de m'envoyer à telle somme [...]. On peut dire que le choix du Port comme lieu de travail pour moi est un calcul [...]. Le transport est dur mais abordable, je peux aussi marcher en cas de crise* » (Docker de 36 ans habitant Tombo).

Mais dans ce cas, les rapports avec les chauffeurs et les apprentis sont difficiles, comme l'illustrent ces commentaires : « *Il y a que certains passagers arrivent pas à payer l'intégralité du transport. Cela crée des tensions voire des conflits entre eux et les apprentis* », « *Si tu leur demandes de payer le demi-tarif, ils te disent que ce n'est pas de l'urine qu'on utilise* ». Marcher sur une partie du trajet représente une autre possibilité pour limiter le coût unitaire du déplacement : « *Quand c'est par exemple de très longue distance, je marche à pied jusqu'à un certain niveau puis je m'embarque pour réduire le prix du transport* » (Apprenti, habitué à marcher sur de longues distances). Pour nombre de citoyens pauvres, prendre les transports en commun demande un effort sur le budget quotidien : « *Chaque fois que je dois me déplacer, je me prépare des jours et des jours pour trouver le [prix du] transport* » (Jeune coiffeur ambulant de Coronhie). Dépenser pour les transports n'a rien d'évident, notamment pour les inactifs, tant il apparaît qu'au sein des ménages, les ressources sont peu mutualisées et les besoins de transport clairement hiérarchisés. Nécessité faisant loi, il faut d'abord satisfaire ceux des actifs travaillant en ville, puis ceux des scolaires lorsque l'établissement est très éloigné... jusqu'à ceux, enfin, des inactifs sans ressources propres, lorsqu'il reste de l'argent disponible.

Les données de l'Enquête Intégrée de Base sur l'Évaluation de la Pauvreté 2003 permettront prochainement d'évaluer la place relative du transport par rapport aux autres grands postes que sont le logement et, surtout, l'alimentation. Mais, après extrapolation des dépenses en transports collectifs de la semaine dernière sur une base annuelle, les données de notre enquête montrent déjà la lourde charge imposée par la contrainte de la mobilité quotidienne. Les ménages pauvres

consacrent en moyenne 19 % de leurs ressources aux seuls déplacements urbains (contre 12 % pour les non-pauvres). Ce fardeau dépasse même 30 % pour un ménage pauvre sur quatre.

Si l'on se focalise sur les dépenses pour déplacements en transports collectifs (donc, en ne considérant pas les dépenses pour véhicules utilisés à titre privé) ces chiffres sont respectivement de 18,6 % et 10,2 % chez les ménages pauvres et non pauvres. Une localisation plus centrale permet de limiter un peu le poids des dépenses de transport collectif urbain dans le budget. A l'inverse, les ménages pauvres résidant en périphérie et/ou dans les quartiers enclavés semblent à nouveau un peu plus pénalisés (Tableau 48, Cartes 2 et 3). En particulier les montants dépensés pour les transports collectifs des ménages pauvres sont supérieurs de 20 % lorsqu'ils résident dans les quartiers les plus éloignés du centre (« 3^{ème} périphérie », Carte 2). Si l'éloignement au centre joue, la difficulté de la desserte a également une influence sur le poids des dépenses dans le budget. En effet, au sein de chaque périphérie, le fait de résider dans une zone mal ou pas desservie par les transports en commun se traduit par quatre à cinq points supplémentaires dans la part du revenu affectée aux transports collectifs. Globalement, cet effet de l'enclavement provient d'un revenu en moyenne plus faible (de 15 %) et non de dépenses supérieures. Cela révèle donc des problèmes d'accès au logement, les pauvres étant relégués dans les zones moins accessibles.

Tableau 48 : Proportion du budget moyen des ménages pauvres consacré aux déplacements pour les transports collectifs, selon le lieu de résidence

	Revenu annuel moyen	Dépenses annuelles moyennes pour les transports collectifs	% du revenu affecté aux transports collectifs
Centre	1 919 000	304 000	15,9
1 ^{ère} périphérie	1 559 000	302 000	19,4
2 ^{ème} périphérie	1 432 000	289 000	20,2
3 ^{ème} périphérie	1 795 000	367 000	20,4
Quartiers accessibles	1 801 000	307 000	17,0
Quartiers enclavés	1 535 000	315 000	20,5

Ce constat est d'autant plus remarquable que la mobilité en modes mécanisés des ménages pauvres reste, comme on l'a vu, très limitée. Par individu, 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 non pauvres dépensent en moyenne 1,9 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. Certes, de telles répartitions moyennes ne préjugent en rien de la répartition des ressources au sein des ménages. Bien au contraire, elles demeurent fortement concentrées sur quelques membres du ménage, puisque les individus sans revenus propres dans les ménages non pauvres présentent des caractéristiques générales de mobilité proches de celles de leurs homologues des ménages pauvres et, en particulier, un usage des transports collectifs à peine supérieur.

En conclusion,

Pour les déplacements quotidiens, les ménages pauvres dépensent près d'un cinquième de leur revenu, et ce pour une mobilité motorisée qui reste relativement faible. Ces estimations quantitatives élevées, fournies par l'enquête mobilité SITRASS, sont confirmées par les témoignages de citoyens pauvres sur les difficultés récurrentes qu'ils ont à financer les transports au quotidien. Le choix du magbana plutôt que du taxi, le raccourcissement des distances, les transferts monétaires entre individus, les négociations sur le prix, la hiérarchisation des besoins selon les motifs de déplacement,

selon la position au sein du ménage..., les nombreux efforts entrepris pour réduire les coûts ne permettent pas de s'affranchir de la contrainte monétaire, mais tout juste de s'en accommoder. Les pauvres habitant dans les périphéries mal desservies apparaissent encore un peu plus contraints que les autres en termes de budget pour assurer leur mobilité quotidienne.

Ces informations doivent être prises comme un constat d'alerte majeur sur la pression monétaire induite par une mobilité obligée, pour accéder à une activité et donc survivre. Au-delà de la question de la variabilité des besoins de mobilité (en d'autres termes, les 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 citoyens 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 Conakrykas 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 défailante. 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, Conakry est une ville à deux vitesses. C'est d'une part le poumon de la Guinée, le point privilégié par où transitent les échanges, notamment, de marchandises, avec l'extérieur. Mais c'est aussi la ville habitée par près de 1,5 million 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, 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. Les différents projets de développement urbain (PDU) vont dans ce sens et sont jugés utiles mais de trop faible ampleur, insuffisants pour répondre au besoin de la ville dont le rythme d'urbanisation est élevé. Il convient alors de renforcer notamment le PDU3 dont l'un des objectifs est le désenclavement des quartiers sous-équipés : des systèmes de transport se mettent « automatiquement » en place avec d'autres services de base dès l'ouverture de nouveaux tronçons de désenclavement.

Afin de préserver le long terme, des conceptions de voirie adaptée, 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 le Gouvernorat 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 MARCHÉ À PIED

On a vu que la marche à pied est de loin le premier mode de déplacement à Conakry 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 par 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 (négocié ?) 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 Conakry (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 tentative actuelle de Futur Transports pour la mise en place d'une entreprise de transport urbain par des bus de grande capacité appartient à cette nouvelle forme d'entreprises structurées dont les montages financiers sont de moins en moins dépendants 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 un service de transport de masse sur l'axe lourd en utilisant l'emprise actuelle du chemin de fer, voire le recours à des services maritimes avec les différents ports communaux.

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.

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 (information et formation des opérateurs) ;
- appui aux services de sécurité.

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 ainsi que les parcours terminaux dans les zones enclavées et les minibus *magbanas* se limitant à la desserte des zones périphériques. Même ce schéma est loin d'être figé, certains minibus et taxis se limitant à des dessertes spécifiques de quartiers ou sur les transversales en raison de leur état de vétusté avancée.

Cette évolution 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 Conakry 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 : taxis collectifs, minibus exploités de façon artisanale mais qui peuvent entrer dans des schémas d'organisation collective, autobus exploités par une ou des entreprises structurées, 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 Conakry 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 de l'ordre de 20 000 emplois directs 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. 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'emplois.

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.

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 Conakry. 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. 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 modes de déplacement du domicile aux établissements scolaires fréquentés ;
- Temps et modes 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.
- BCEOM, 2003, Étude d'amélioration du trafic dans l'agglomération de Conakry. Ministère des travaux publics et des transports, République de Guinée, 120 p.
- 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., à paraître, Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'Ouest. Le cas de Dakar. In D. MIGNOT (éd.)
- DIRECTION NATIONALE DE LA STATISTIQUE, sd, Enquête sur le questionnaire des indicateurs de base du bien-être – QUIBB. Rapport final. Ministère du plan, République de Guinée, 68 p. + Ann.
- DIRECTION NATIONALE DE LA STATISTIQUE, décembre 2001, Enquête Intégrale sur les conditions de vie des ménages guinéens avec module Budget et Consommation (EIBC), Ministère du Plan, République de Guinée, 194 p.
- FILMER D., PRITCHETT L., 1998, Estimating Wealth Effects without Expenditure Data-or Tears: With an Application to Educational Enrolments in States of India. World Bank, Policy Research Working Papers n° 1994.
- GROUPE HUIT-BCEOM-CARIG-TAFSIR, 2003, Etude de faisabilité d'un programme prioritaire d'aménagement des quartiers sous-équipés de Conakry. Rapport de phase 1. Rapport pour la Direction Nationale de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme (Division Voirie Urbaine, assainissement et réseaux divers) du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat de la République de Guinée (financement AFD), 196 p.
- GWATKIN D.R., RUSTEIN S., JOHNSON K., PANDE R., WAGSTAFF A., 2000, Socio-economic Differences in Health, Nutrition and Population in Niger. non paginé (for the HNP/Poverty Thematic Group of the World Bank).
- LACHAUD J.-P., 2001, Bien-être des ménages et pauvreté au Burkina Faso. Dépenses versus actifs : choix pragmatique ou conceptuel ? Centre d'Économie du Développement, 26 p. (Document de travail n° 56).
- 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).
- MONTGOMERY M.R., GRAGNOLATI M., BURKE K., PAREDES E., 1999, Measuring Living Standards with Proxy Variables. The Population Council, 64 p. (Working Papers n° 129) (<http://www.popcouncil.org/pdfs/wp/129.pdf>).
- SAHN D.E., STIFEL D.C., 2000, Poverty Comparisons Over Time and Across Countries in Africa. *World Development*, Vol. 28, n° 12, pp. 2123-2155.
- SCETAURROUTE INTERNATIONAL, décembre 2001, Plan National de Transport, Actualisation de la politique des transports et plan d'action, Volume 16/16, Rapport final, Ministère des Travaux Publics et Transports, République de Guinée, 135 p.
- TROISIÈME PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PDU3), décembre 2003, Rapport d'activités, Revue à mi-parcours du PDU3, Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, République de Guinée, 175 p.
- TROISIÈME PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PDU3), juin 2000, Désenclavement des quartiers défavorisés, Méthode de programmation, Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, République de Guinée, 29 p.
- TROISIÈME PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN (PDU3), décembre 1999, Manuel d'exécution, Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, République de Guinée, 57 p. + Annexes

UNICEF - Gouvernorat de Conakry, 1999, Élaboration d'une cartographie de la pauvreté urbaine de la ville de Conakry. 54 p.

WORLD BANK, juin 2002, Poverty Reduction Strategy, République de Guinée, 208 p.

ANNEXES

ANNEXE 1 : CARACTÉRISTIQUES DES CITADINS INTERROGÉS

Les entretiens qualitatifs ont concerné 16 femmes et 14 hommes. Leurs principales caractéristiques sont résumées dans le tableau .

Tableau : Principales caractéristiques des entretiens réalisés

Lieu d'enquête	Activité du répondant	Niveau d'instruction	Âge	Sexe	Situation Matrimoniale
KALOUM	Vendeuse Poisson	Analphabète	40	Femme	Polygame
	Inactif	Primaire	24	Homme	Célibataire
	Soudeur	Analphabète	38	Homme	Monogame
	Docker	Analphabète	36	Homme	Polygame
	Vendeuse Viande	Secondaire	34	Femme	Célibataire
	Vendeuse Fruits	Primaire	35	Femme	Célibataire
	Surveillant	Primaire	45	Homme	Monogame
	Inactif	Primaire	20	Homme	Célibataire
DIXINN	Vendeuse Cosmétiques	Analphabète	28	Femme	Monogame
	Etudiant	Universitaire	26	Homme	Célibataire
	Apprenti menuisier	Primaire	17	Homme	Célibataire
	Etudiant	Universitaire	23	Homme	Célibataire
MATAM	Vendeuse feuilles	Analphabète	34	Femme	Polygame
	Vendeuse Poisson	Analphabète	55	Femme	Monogame
	Vendeuse Légumes	Analphabète	24	Femme	Célibataire
RATOMA	Inactif	Primaire	27	Homme	Célibataire
	Inactif	Analphabète	26	Homme	Célibataire
	Vendeuse Légumes	Analphabète	26	Femme	Divorcé
	Vendeuse Friperie	Analphabète	33	Femme	Monogame
	Coiffeuse	Analphabète	28	Femme	Monogame
MATOTO	Chauffeur	Analphabète	36	Homme	Monogame
	Vendeuse Viande	Analphabète	56	Femme	Polygame
	Vendeuse Fruits	Analphabète	54	Femme	Monogame
	Vendeuse Condiments	Primaire	25	Femme	Monogame
	Vendeuse Riz	Analphabète	40	Femme	Polygame
ZONES EXTERIEURES	Enseignant	Professionnel	52	Homme	Monogame
	Enseignant	Professionnel	40	Homme	Monogame
	Vendeuse de Condiments	Primaire	58	Femme	Veuve
	Mécanicien	Analphabète	28	Homme	Monogame
	Ouvrier	Primaire	29	Homme	Monogame

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES

Enquête SITRASS « Pauvreté – Transport » Conakry octobre 2003. Fiche ménage

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(e) 8. Sans lien de parenté 9. Domestique	12. Âge <i>(nombre d'années révolues)</i>	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 <i>(11 ans et plus)</i> 2. Enfant éligible <i>(6-10 ans)</i> 3. Adulte absent longue durée <i>(préciser pour quelle raison)</i> 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
 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

(Francs Guinéens)

6. Quel est le montant du loyer mensuel

(Francs Guinéens)

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
 3. Tôle

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 votre ménage utilise 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 36



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

Parcours résidentiel du chef de ménage

38. Depuis combien de temps habitez-vous dans ce logement ?

(nombre d'années)

39. Où habitiez-vous avant ?

1. Le même quartier 4. Autre ville
 2. Un quartier voisin 5. Au village
 3. Autre quartier de Conakry 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 gravier 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 → <i>Question 6</i> 4. Service pas nécessaire, non concerné → <i>Service suivant</i>	3. Dans quel quartier se trouve ce service <i>(code quartier)</i>	4. Comment vous (ou une autre personne du ménage) y rendez vous habituellement 1. A pied 2. Vélo 3. Moto / mobylette 4. Voiture particulière 5. Taxi collectif 6. Clandestin 7. Bus 8. Minibus « Magbana » 9. Autre	5. Avec ce mode de transport, combien de temps faut-il pour vous y rendre depuis votre domicile <i>(minutes)</i>	6. Avez-vous des problèmes pour l'usage de ce service <i>Ordonnez jusqu'à 3 réponses</i> 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

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. Conakry 2. Autre ville 3. Village 4. Etranger

15. Nationalité

1. Guinéenne 3. Autre Afrique
 2. CEDEAO 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. Lycée
 2. Primaire 5. Supérieur
 3. Collège

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

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 travaill(i)ez-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 → | <input type="checkbox"/> 4. Ambulant dans le quartier | → Q. 44 |
| <input type="checkbox"/> 2. Fixe, dans le quartier | <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)

- | | |
|---|--|
| <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 | |

Enquête Pauvreté – Mobilité Conakry octobre 2003. Fiche Individu adulte

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 92*
 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. Clandestin		
80. Bus		
81. « Magbana »		

Les opinions sur les transports

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

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

 Indiquez jusqu'à 3 réponses parmi les sept 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

93. 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 :

94. Associations de quartier 1. Oui 2. Non
 95. Tontines 1. Oui 2. Non
 96. Autres activités associatives 1. Oui 2. Non

Avec votre voisinage, est-ce que vous partagez :

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

99. 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

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

1. Oui → 101. 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
102. Cette personne est-elle 1. Un homme 2. Une femme		
103. Cette personne est-elle un 1. Membre de la famille 2. Ami(e) 3. Collègue 4. Autre		
104. Par rapport à vous, est-elle 1. Plus âgée 2. A peu près du même âge 3. Plus jeune 4. NSP		
105. A-t-elle, par rapport à vous, un niveau de revenu 1. Supérieur 2. Équivalent 3. Inférieur 4. NSP		
106. Habite-t-elle dans le même quartier que vous 1. Oui 2. Non 3. NSP		
107. Quelle est la nature de cette aide <i>Ordonnez jusqu'à 3 réponses</i> 1. Financière 2. Matérielle 3. Travail/Activité 4. Autre.....	_ _ _	_ _ _

OBSERVATIONS DE L'ENQUETEUR

OBSERVATIONS DU SUPERVISEUR

Enquête Pauvreté – Mobilité Conakry 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. Clandestin	2. Quelqu'un d'autre du ménage
3. Secondaire lié au travail	14. Visite à des amis	3. Pirogue	10. Bus	3. Employeur
4. Recherche de travail	15. Visite à des voisins	4. Mobylette / Moto conducteur	11. « Magbana »	4. Autre
5. Études	16. Prière / Religion	5. Mobylette / Moto passager	12. Car de ramassage employeur	
6. Achats alimentaires	17. Cérémonies	6. Voiture particulière conducteur	13. Car de transport interurbain	
7. Achats non alimentaires	18. Association	7. Voiture particulière passager	14. Autre	
8. Démarches administratives	19. Activités sportives / loisirs			
9. Services	20. Accompagnement			
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
 ↓
 Ordonnez jusqu'à 3 réponses puis passez à la question 25

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

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 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. Manceuvre / tâcheron
6. Apprenti
7. Aide familial
8. Domestique
9. Autre

Enquête « Pauvreté – Transport » Conakry octobre 2003. Fiche Enfant (6 – 10 ans)

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 (FG)
- 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 quartier¹², afin de limiter les risques dus à l'insécurité dans certains quartiers.

¹² Chaque binôme se voyait donc confier deux quartiers qu'il traitait successivement.

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.

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 avant de terminer par la présentation des quartiers retenus pour l'enquête.

1. LES DONNÉES DISPONIBLES ET LEURS LIMITES

Au moment de l'enquête Pauvreté et mobilité urbaine, il n'existe pas pour la ville de Conakry d'enquête de type consommation récente¹³. Par contre, deux enquêtes réalisées dans les dernières années fournissent diverses informations sur les ménages de Conakry : l'enquête UNICEF, conçue pour élaborer une cartographie de la pauvreté dans la capitale guinéenne, réalisée en 1999 (UNICEF, Gouvernorat de Conakry, 1999), et l'enquête QUIBB portant sur les conditions de vie des citoyens, réalisée en 2002 (Direction Nationale de la Statistique, sd).

L'enquête QUIBB comme l'enquête UNICEF ne permettent pas de disposer du revenu ou des dépenses de chaque ménage¹⁴. Par contre, elles recensent toutes deux la possession par le ménage d'un certain nombre de biens durables ainsi que diverses caractéristiques du logement et de ses habitants. Parce qu'elle livre des informations plus récentes mais aussi du fait d'un accès plus aisé aux fichiers informatiques de données, nous avons retenu l'enquête QUIBB pour la construction de la typologie des quartiers. Diverses limites de l'enquête, voire plus générales, doivent toutefois être préalablement mentionnées.

Comme nombre d'enquêtes auprès des ménages, la taille de l'échantillon dans chaque unité spatiale d'enquête est réduite, ce qui limite la qualité des informations lorsqu'on se situe à l'échelle du Quartier (le secteur étant lui totalement inaccessible). En ce qui concerne QUIBB, sauf pour quelques quartiers où plusieurs zones de dénombrement (ZD) ont été retenues, l'effectif enquêté est de 12 ménages par quartier : le passage d'un seul ménage d'un quartile au suivant se traduit donc mécaniquement en pourcentage par une variation du poids du quartile de 8,5 %.

Une deuxième limite de l'enquête renvoie à un problème récurrent lorsque l'on réalise des enquêtes dans les villes africaines : la difficulté à disposer d'une liste exhaustive des « quartiers » et des « sous-quartiers » (en désignant par ces termes le résultat de découpages fins de l'espace intra-urbain, indépendamment des dénominations officielles, variables d'une ville à l'autre) et corrélativement, le flou qui entoure leur localisation précise dans l'espace. Ici, on remarque immédiatement que la liste des quartiers issue de l'enquête QUIBB ne correspond pas parfaitement avec les autres sources disponibles (enquête UNICEF, rapport G8-BCEOM concernant les quartiers sous-équipés), soit que des lieux retenus dans l'échantillon QUIBB n'apparaissent pas dans ces sources, soit à l'inverse que des zones apparaissant dans l'enquête UNICEF n'aient pas été sélectionnées dans le cadre de QUIBB. Pour ces dernières, il est alors bien évident qu'il ne sera pas possible de les classer sur une échelle de pauvreté, limitant par là

¹³ Plus précisément, une telle enquête (EIBEP) est en cours de réalisation, à l'échelle d'ailleurs de l'ensemble de la Guinée. Mais les fichiers n'en sont bien évidemment pas disponibles, la phase de terrain s'achevant en septembre-octobre 2003.

¹⁴ Notons que la Direction de la Statistique dispose, dans l'attente des résultats de l'EIBEP, d'une estimation des ressources des ménages de l'enquête QUIBB, à partir du calage d'une régression linéaire multiple $dépense = f(\text{biens du ménage, caractéristiques diverses...})$ sur les données de l'enquête Budget de 1994. Mais d'une part, cette information ne nous a pas été fournie, d'autre part, il n'est pas certain que les relations structurelles quantifiées par cette régression soient toujours valides près de 10 ans plus tard et permettent de classer les ménages sans ambiguïté.

les possibilités de les retenir pour l'enquête. D'autre part, les plans à petite échelle disponibles ne permettent pas de localiser « précisément » les quartiers qui n'apparaissent que dans QUIBB, tout particulièrement pour les zones les plus lointaines et les plus récentes, à l'est de l'agglomération.

Enfin, indépendamment de la taille de l'échantillon QUIBB pour chaque zone d'enquête, nous ne disposons pas de la position précise de la ZD au sein de chaque quartier. Hors, certains quartiers sont manifestement très vastes. Dans quelle mesure la ZD retenue peut-elle être considérée comme représentative de l'ensemble du quartier ?

Ces différentes limites vis-à-vis de nos objectifs sont notables et les résultats de l'analyse statistique devront donc être confrontés avec la connaissance plus qualitative de la ville qu'ont les membres guinéens de l'équipe ainsi que les autorités locales.

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

En l'absence d'informations sur les ressources des ménages des différents quartiers, nous avons, pour tenter d'estimer leur situation économique, cherché à les ordonner en fonction de certaines de leurs caractéristiques, qu'elles soient relatives au chef, à la possession de divers biens, au confort de l'habitat. Techniquement, les ménages sont classés en fonction de leur projection sur le premier axe d'une analyse factorielle des correspondances multiples portant sur ces différentes caractéristiques. On sait que le choix de recourir à des analyses multidimensionnelles, « *plus pragmatique que conceptuel* » (Lachaud, 2001), permet à un niveau global des estimations satisfaisantes de divers phénomènes, concernant l'éducation (Filmer, Pritchett, 1998), la santé (Montgomery et alii, 1999) voire des comparaisons de pauvreté plus générales (Gwatkin et alii, 2000 ; Sahn, Stifel, 2000), mais que les prédicteurs individuels qu'il fournit sont peu précis et déformés. Ne cherchant pas ici à faire une analyse spécifique des ménages mais bien à classer globalement des quartiers, la méthode paraît bien adaptée à l'objectif poursuivi.

Afin d'obtenir des résultats plus robustes, nous avons réalisé plusieurs analyses factorielles des correspondances multiples (AFCM) portant sur des jeux d'indicateurs différents. Leur analyse nous a conduit à en retenir quatre sur huit et à comparer les classements de quartiers qu'elles fournissent afin de repérer des zones systématiquement qualifiées comme présentant une surreprésentation de populations pauvres.

Le Tableau 1 présente les variables retenues dans les quatre AFCM sélectionnées. Elles se regroupent en quatre catégories : les caractéristiques du ménage, les caractéristiques du chef de ménage, les caractéristiques du logement, la possession de biens durables. S'y ajoute une dernière catégorie constituée de la seule Commune de résidence. L'intérêt de choisir également cette variable est qu'elle fournit à peu de frais une approximation, rudimentaire certes mais suffisante, de l'éloignement du ménage par rapport au centre de la ville. De plus, elle peut rendre compte également de certaines disparités entre communes, même si les moyens d'action de ces dernières sont tout à fait limités. Plus pragmatiquement, on relèvera que son inclusion ne pèse guère sur les résultats. La huitième AFCM est identique à la septième, mais sans prise en compte de la commune ; or le classement des ménages que l'on obtient est identique.

Tableau 1 : Indicateurs sélectionnés dans les AFCM

	AFCM 3	AFCM 4	AFCM 5	AFCM 7
<i>Caractéristiques ménages</i>				
Taille	X	X	X	
Problèmes pour nourriture		X	X	X
<i>Caractéristiques Chef de ménage</i>				
Age	X	X	X	
Sexe+état matrimonial	X	X	X	X
Statut d'activité	X	X	X	X
Niveau scolaire	X	X	X	X
<i>Caractéristiques logement</i>				
Propriété logement	X	X	X	X
Robinet intérieur	X	X	X	X
Electricité	X	X	X	X
Nb personnes/pièce			X	X
<i>Possession biens durables</i>				
Réfrigérateur	X	X	X	X
Télévision	X	X	X	X
Radio	X	X	X	X
<i>Autre</i>				
Commune	X	X	X	X

On pourra s'étonner de l'absence dans les indicateurs choisis pour caractériser le logement d'une variable décrivant le bâti ou ses composants. Mais d'une part QUIBB ne fournit pas d'information sur la nature de la construction (concession, immeuble à étages, villa...). D'autre part, les matériaux utilisés paraissent peu discriminants : 94 % des murs sont en « Brique en ciment » (mais « seulement » près de 80 % dans l'enquête UNICEF) et 91 % des toits sont en tôle ondulée (95 % dans l'enquête UNICEF).

Les modes de transport n'ont volontairement pas été retenus parmi les biens durables, dans la mesure où leur possession est l'un des thèmes de l'étude que nous allons réaliser à partir de l'enquête quantitative. Sélectionner des zones en fonction du faible taux d'équipement ne pourrait que conduire ultérieurement à « observer » un faible taux de possession de véhicules, mais sans que l'on sache s'il s'agit d'un effet de l'échantillonnage ou d'une donnée de la population de Conakry.

A titre d'exemple, la Figure 1 reproduit le premier plan de l'AFCM 5¹⁵.

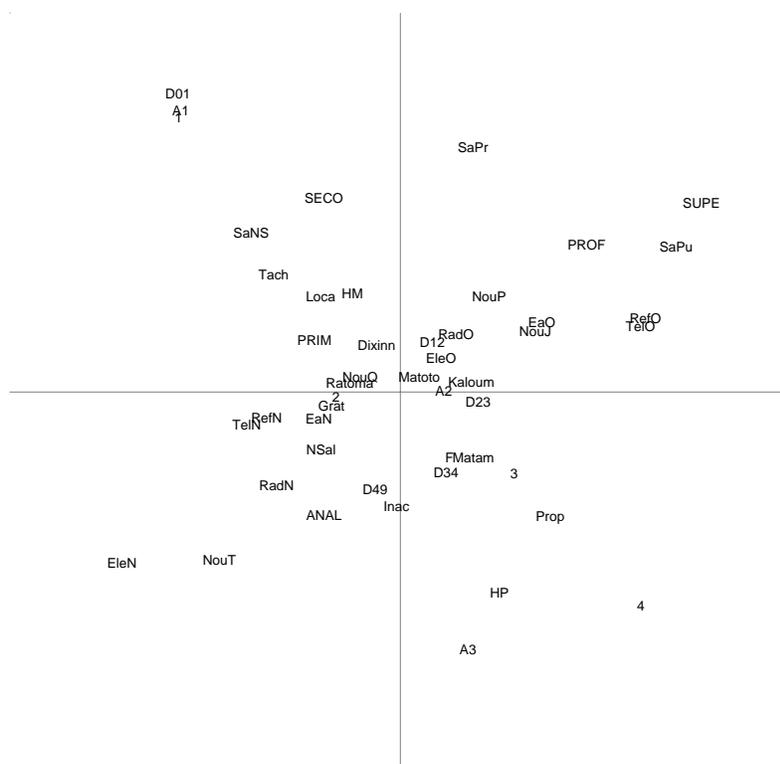
Dans ces diverses AFCM, le premier axe peut s'interpréter comme un axe de niveau de ressources, classant les ménages des plus défavorisés aux plus aisés¹⁶ (sur la Figure 1, de gauche

¹⁵ Il reprend 16 % (9+7) de l'inertie totale pour 48 modalités actives (et 1079 ménages ayant toutes les variables renseignées).

à droite). En fonction de la position de chaque ménage sur l'axe, il est alors possible de les ordonner puis de les affecter à un quartile de ressources pour chacune des AFCM retenues. Les quatre jeux de quartiles obtenus fournissent des informations cohérentes, comme le montre le premier plan de l'AFCM croisant ces quatre jeux de quartile et les différents quartiers (Figure 2). La position d'un quartile sur le plan est largement indépendante de l'AFCM retenue, par contre les quatre quartiles occupent des positions bien distinctes.

Il convient toutefois de remarquer la proximité des quartiles 1 et 2 qui peut s'interpréter comme une relative « indifférenciation » au sein de la moitié la plus pauvre des ménages. On retrouve là, certes sous une autre forme, l'une des conclusions du rapport UNICEF qui montraient qu'une part importante des quartiers (49 dans un cas, 36 dans l'autre) relevait de zones devant être considérées comme très pauvres. En d'autres termes, une part très importante des ménages et des quartiers subit une forte pauvreté, sans que l'on puisse limiter cette situation au seul premier quartile.

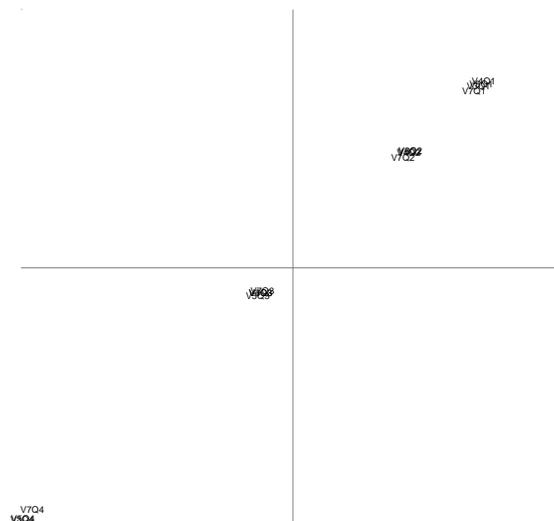
Figure 1 : Premier plan de l'AFCM 5



Légende : Communes : *Dixinn ; Kaloum ; Matam ; Matoto ; Ratoma*. Statut d'occupation du logement : *Grat (gratuit) ; Loca (locataire) ; Prop (propriétaire)*. Nombre de personnes par pièce : *D01 (10, 11) ; D12 (11, 21) ; D23 (12, 31) ; D34 (13, 41) ; D49 (14, 17)*. Réfrigérateur : *RefN (Non) ; RefO (Oui)*. Télévision : *TelN (Non) ; TelO (Oui)*. Radio : *RadN (Non) ; RadO (Oui)*. Difficultés à Nourrir le ménage : *NouJ (jamais) ; NouP (rarement) ; NouQ (quelques fois) ; NouT (souvent, toujours)*. Robinet intérieur : *EaN (non) ; EaO (oui)*. Taille du ménage : *1 (1 à 3) ; 2 (4 à 6) ; 3 (7 à 12) ; 4 (13 et +)*. Electricité : *EleN (non) ; EleO (oui)*. Âge du chef de ménage : *A1 (118, 341) ; A2 (135, 551) ; A3 (156, 951)*. Sexe et statut matrimonial du chef : *F (femme) ; HM (homme monogame ou célibataire) ; HP (homme polygame)*. Statut d'activité du chef : *Inac (Sans activité) ; Nsal (non salarié) ; SaNS (salarié chez un individu ou un ménage privé) ; SaPr (salarié secteur privé) ; SaPu (salarié public ou parapublic) ; Tach (Tâcheron...)*. Niveau d'études du chef : *ANAL (analphabète) ; PRIM (primaire) ; PROF (enseignement technique professionnel) ; SECO (secondaire) ; SUPE (supérieur)*.

¹⁶ Remarquons d'ores et déjà que la spécification retenue pour les différents indicateurs (notamment en ce qui concerne les actifs : possession ou non du bien, indépendamment du nombre et sans le référer à la structure du ménage) rapproche plus le classement obtenu d'un ordonnancement selon le revenu total que selon le revenu per capita.

Figure 2 : Premier plan de l'AFCM entre les 4 jeux de quartiles et les quartiers



Pour déterminer les quartiers d'enquête, nous avons alors été amenés à observer leur position sur le premier plan de l'AFCM entre quartiers et jeux de quartiles ainsi que la part du premier et du deuxième quartile pour chacun des jeux de quartile. On obtient ainsi deux groupes de quartiers, les « indiscutables » et les « tangents » (Tableau 2). Se rajoutent à ces derniers deux quartiers de Kaloum, peut-être limites du point de vue de nos critères, mais en tout cas les moins mal « placés » de cette commune, *Sans Fil* du point de vue du seul premier quartile, *Tombo* du point de vue des deux premiers (plutôt d'ailleurs du deuxième). On notera qu'il s'agit moins d'une typologie que de l'identification de plusieurs ensembles de quartiers dans lesquels les populations pauvres (au sens de populations enquêtées) sont sur-représentées.

Tableau 2 : Identification de deux groupes de quartiers, selon leur robustesse au choix des indicateurs de pauvreté

	« Indiscutables »	« Tangents »
Kaloum		Sans Fil Tombo
Dixinn	Bellevue Marché Dixinn Gare Dixinn Mosquée Hafia 1 Hafia Minière Hafia Mosquée	Bellevue Ecole Hafia 2 Kenien
Matam	Touguiwondy	Boussoura Carrière Hermakono 3 Matam Lido
Matoto	Dabompa Kissosso Matoto Centre Simbaya 1 Tanene Marché Yimbaya Permanence	Dabondy 2 Matoto Khabitaya Tombolia Tombolia Wassa Wassa
Ratoma	Hamdallaye Hamdallaye Mosquée Kaporo Rails Kobaya Lambanyi 2 Simbaya Centre	Kaporo Centre Koloma Koloma 1 Koloma 2 Nongo Simbaya Gare

Sonfonia Gare
Wanidara 1

3. LES ZONES RETENUES

Nous avons alors cherché à définir trente quartiers d'enquêtes au sein de ces zones en cherchant à respecter trois critères :

- Essayer de sélectionner systématiquement les « indiscutables » ;
- Disposer de quartiers dans chaque commune, tout en respectant à peu près l'équilibre des populations (en tout cas vis-à-vis du nombre de quartiers à enquêter) ;
- Diversifier l'éloignement au centre des quartiers d'enquête et leur niveau d'accessibilité. Ce dernier point concerne d'ailleurs au moins autant le choix précis des zones d'enquête au sein des quartiers (choix qui, faute d'autres données que celles exploitées ici, a été fait « sur le terrain ») que le choix des quartiers eux-mêmes. Cela implique également de considérer au moins deux quartiers de Kaloum même s'ils ne sont sans doute pas parmi les plus pauvres.

Une première liste tenant compte du classement présenté au Tableau 2 et intégrant ces trois règles a été présentée à nos partenaires locaux. Après discussions, elle a subi deux amendements :

- le quartier *Kaporo Rail*, qui a connu de nombreuses expulsions de ses habitants, et qui est en phase de renouvellement (édification de l'Ambassade des USA) est désormais relativement vide notamment sur les zones bordant l'axe transversal T2, ce qui aurait compliqué la réalisation de l'enquête. Ce quartier a été remplacé par *Matoto Khabitaya*, qui faisait partie des quartiers « tangents » à l'issue des AFCM. L'élimination d'un quartier de Ratoma a également permis de rééquilibrer le nombre de zones d'enquêtes entre les communes de Matoto et de Ratoma : la première commune, qui apparaît comme légèrement plus peuplée que la seconde, compte désormais 10 quartiers d'enquête, comme Ratoma (contre 9 pour 11 dans le schéma initial).
- Le quartier *Lamandji* abrite des zones loties relativement nombreuses, ce qui là encore n'aurait pas permis d'enquêter aisément des ménages démunis. Aussi a-t-il été choisi de se concentrer sur la partie nord qui est aussi la plus anciennement peuplée, appelée d'ailleurs *Lamandji village*.

L'échantillon final comprend ainsi 2 quartiers sur Kaloum, 5 sur Dixinn, 3 sur Matam, 10 sur Ratoma et 10 sur Matoto (Tableau 3). Cette répartition permet de respecter correctement les trois critères que nous nous étions fixés. Tous les « indiscutables » ont été sélectionnés, à l'exception toutefois, dans la commune de Dixinn, de *Dixinn Mosquée* et *Hafia Minière* au profit de *Kénièn*, classé « tangent », ce qui permettra, comme dans les autres communes (hors Kaloum), d'enquêter une population un peu plus diverse. Parmi les « tangents » restent disponibles à Dixinn, *Belle Vue Ecole* et *Hafia 2* ; à Matam, *Carrière* et *Hermakono 3* ; à Ratoma, *Kaporo Centre* et *Nongo*.

Tableau 3 : Les quartiers retenus pour l'enquête quantitative à Conakry

Kaloum	Sans Fil Tombo	Matam	Boussoura Matam Lido Touguiwondy
Dixinn	Belle Vue Marché Dixinn Gare Hafia 1 Hafia Mosquée Kénien	Matoto	Dabompa Dabondy 2 Kissosso Matoto centre Matoto Khabitaya Simbaya 1 Tanéné Marché Tombolia nord (ENTA) Tombolia Wassa Wassa Yimbaya Permanence
Ratoma	Hamdallaye 1 Hamdallaye 2 Hamdallaye Mosquée Kobaya Koloma 1 Koloma 2 Lambandji village Simbaya Gare Sonfonia Gare Wanidara 1		

ANNEXE 5 : POSITIONNEMENT DE L'ÉCHANTILLON FINAL DE L'ENQUÊTE *MOBILITÉ* PAR RAPPORT AUX DONNÉES ANTÉRIEURES

1. RAPPELS TECHNIQUES

Ne disposant pas d'une mesure de la distribution des ressources monétaires des Conakrykas à partir d'enquêtes récentes, la sélection de zones d'enquête dans lesquelles les ménages pauvres sont surreprésentés a été effectuée à partir de la construction, pour l'enquête *QUIBB*, d'un indicateur synthétisant quelques caractéristiques du chef de ménage, la possession de divers biens et certains éléments de confort de l'habitat (Cf. Annexe 4). On sait que cet indicateur (projection sur le premier axe d'une analyse factorielle des correspondances multiples –AFCM- portant sur ces différentes caractéristiques) fournit un prédicteur global satisfaisant mais qu'il ne propose au niveau individuel (i.e. le ménage) que des estimations peu précises et déformées des ressources monétaires.

La reconstitution des revenus annuels globaux pour les individus et les ménages à partir des données brutes recueillies lors de l'enquête ménages quantitative a permis de caractériser des ménages et des individus pauvres. Mais, du fait du manque d'informations adéquates dans l'enquête *QUIBB* qui ne fournit ni les revenus, ni les dépenses des ménages, elle ne permet pas de mener dans de bonnes conditions une comparaison entre les données issues des deux enquêtes. En effet, l'enquête *Mobilité* étant supposée connaître par construction (choix initial des zones d'enquête) une surreprésentation des ménages pauvres, une comparaison globale des deux enquêtes paraît de peu d'intérêt.

Le moyen de dépasser la relative incompatibilité des deux sources est alors de construire pour l'enquête *Mobilité* une typologie des ménages selon leur niveau d'équipement en utilisant la même méthode que pour *QUIBB*, cette typologie des pauvres et non-pauvres se substituant alors pour la comparaison à la typologie basée sur le revenu. «Techniquement», la démarche est très simple. A partir de l'enquête *QUIBB*, on construit grâce à une AFCM un « fond de plan » rendant compte de l'organisation de différentes caractéristiques des ménages (il s'agit ici des 14 variables de l'AFCM 5 – Cf. Annexe 4). En projetant sur ce fond de plan les ménages de *QUIBB*, on retrouve les typologies de ménages en quartiles d'équipement qui ont servi à déterminer les quartiers comportant une surreprésentation des ménages pauvres. Mais en y projetant un ménage de l'enquête *Mobilité*, on peut alors déterminer à quel quartile d'équipement il « appartient ». La seule condition « technique » est que les mêmes variables (avec les mêmes modalités de réponse) existent dans les deux enquêtes, ce à quoi nous avons veillé lors de la construction du questionnaire de l'enquête *Mobilité*. Il est ainsi possible de comparer soit, au sein de l'enquête *Mobilité*, quartiles d'équipement et niveaux de ressources, soit, entre *QUIBB* et *Mobilité*, les variations dans l'équipement au sein d'un même quartile.

2. POIDS DES QUARTILES D'ÉQUIPEMENT ET RESSOURCES MONÉTAIRES DES MÉNAGES

L'enquête *Mobilité*¹⁷ présente une sous-représentation des deux quartiles extrêmes, au bénéfice essentiellement du deuxième quartile (Tableau 1). En ce qui concerne le premier quartile, l'écart est encore renforcé si l'on compare avec le sous-échantillon de *QUIBB* limité aux seuls quartiers enquêtés. Divers facteurs amènent toutefois à relativiser ce phénomène que l'on retrouve d'ailleurs, de façon un peu atténuée, sur Douala.

¹⁷ La comparaison ne porte que sur les 589 ménages (sur 627 enquêtés) ayant renseigné la totalité des 14 questions sélectionnées dans l'AFCM.

Tableau 1 : Répartition des ménages selon les quartiles de *QUIBB*, pour différents échantillons (%)

	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3	Quartile 4
<i>QUIBB</i> , Conakry	25	25	25	25
<i>QUIBB</i> , Quartiers	34	25	21	20
<i>Mobilité</i> , Ensemble	20	35	26	19

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

C'est tout d'abord le fait que les quartiers des villes africaines sont, pour la plupart, au moins partiellement socio-économiquement hétérogènes : les phénomènes de ségrégation tiennent moins aux choix de localisation résidentielle qu'à la segmentation des pratiques socio-spatiales (Diaz Olvera et alii, à paraître). Le tirage d'un petit nombre de ménages dans des zones parfois vastes peut conduire alors à obtenir un sous-échantillon relativement « déviant ». A contrario, on remarquera que le dernier quartile est plus faiblement représenté que dans *QUIBB* (global et même partiel).

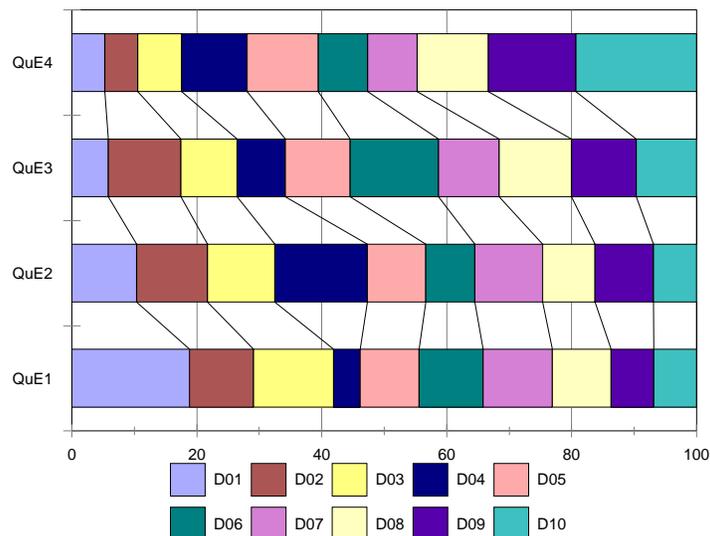
C'est ensuite la forte présence de ménages relevant du deuxième quartile. Or, on a vu (Figure 2 de l'Annexe 4) que les deux premiers quartiles (voire même les trois premiers), étaient relativement proches, signe d'une relative indifférenciation au sein de la moitié la plus pauvre des ménages, conclusion également présente dans le rapport UNICEF (UNICEF, 1999).

Enfin, les quatre quartiles d'équipement présentent des niveaux de revenus moyens clairement hiérarchisés (Tableau 2), bien que, dans le même temps, ces quartiles demeurent hétérogènes en termes de revenus (Figure 1). Mais c'est là l'effet attendu de la méthode de détermination des quartiles d'équipement, comme nous l'indiquions dans la première section (résultats globaux satisfaisants, mais mauvaise prédiction « individuelle »).

Tableau 2 : Niveau moyen de revenus, selon le quartile d'équipement (Enquête *Mobilité*, Fg)

	Quartile 1	Quartile 2	Quartile 3	Quartile 4
Revenu total	1 472 068	2 104 711	2 631 445	3 323 325
Revenu per capita	263 755	290 651	348 313	390 174

Figure 1 : Répartition des quartiles d'équipement en pseudo-déciles* de revenus per capita (enquête *Mobilité*)



QuE1 à QuE4 désignent les quatre quartiles d'équipement, du plus défavorisé au plus aisé.

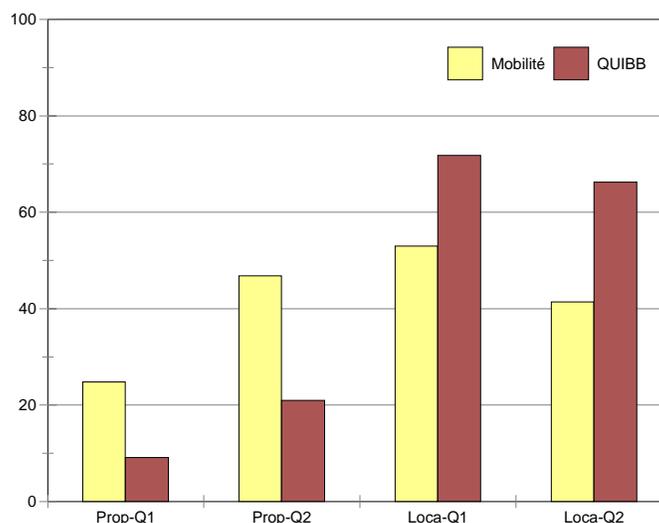
** Des pseudo-déciles de revenu per capita ont été construits dans l'enquête *Mobilité* : ils découpent les 589 ménages concernés par la comparaison en 10 groupes de même effectif, selon les revenus per capita classés par ordre croissant.*

Remarquons également que le revenu total croît plus fortement entre les quartiles extrêmes que le revenu per capita : c'est là encore un effet de la méthode utilisée pour constituer les quartiles d'équipement qui, en ne prenant pas en compte explicitement la taille du ménage dans les taux d'équipement utilisés, est plus proche d'un classement des ménages selon le revenu total que selon le revenu per capita (sur cette question, voir par exemple Lachaud, 2001). Il s'en suit par conséquent une croissance de la taille des ménages du premier au dernier quartile, d'ailleurs encore plus marquée dans *QUIBB* que dans *Mobilité* (de 3,6 à 10,1 dans *QUIBB* et de 5,6 à 8,5 seulement dans *Mobilité*).

3. QUARTILES ET ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES DANS L'ENQUÊTE-MÉNAGES ET DANS QUIBB

La comparaison peut 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 propriétaires sont systématiquement plus présents dans *Mobilité* que dans *QUIBB*. Mais, dans les deux enquêtes, le taux de propriétaire augmente avec le quartile, au détriment du taux de locataires. On retrouve là de nouveau une conséquence de la méthode d'ordonnement : alors qu'avec un classement des ménages selon le revenu per capita, les propriétaires sont plus nombreux chez les citoyens pauvres, un classement selon le revenu total (donc plus proche de celui retenu ici) produit un résultat inverse.

Figure 2 : Taux de propriétaires et de locataires selon le quartile et l'enquête (%)

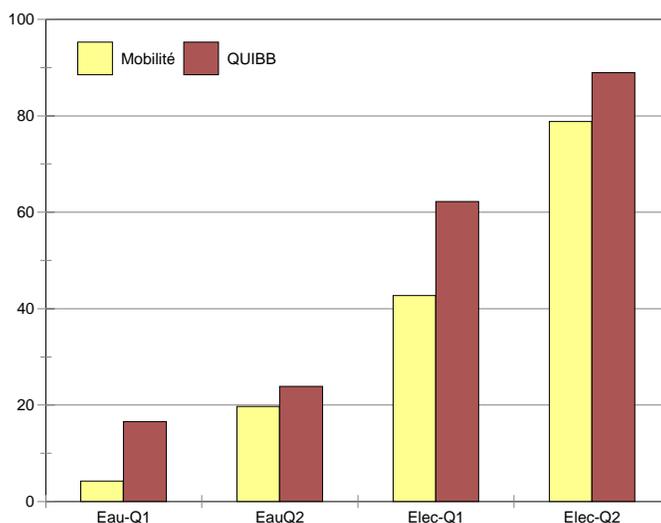
Mobilité et QUIBB désignent les enquêtes homonymes ; Prop désigne les propriétaires, Loca les locataires, Q1 et Q2 respectivement les deux premiers quartiles.

Les deux enquêtes sont très proches en ce qui concerne le type de matériau utilisé pour le toit, mais il s'agit en fait d'une variable aux réponses très homogènes. 92 % des toits sont en tôle ondulée dans *QUIBB*, le reste étant en béton ou ciment ou bien en tuile ou ardoise. Ces derniers matériaux, un peu plus élaborés, sont encore moins présents dans *Mobilité* puisque la tôle ondulée y concerne 96 % des toits. Elles divergent sensiblement par contre en ce qui concerne les murs : selon *QUIBB*, 95 % des murs sont en brique en ciment, tandis que selon *Mobilité*, la situation est plus contrastée, 61 % des murs étant en béton, parpaing, brique cuite ou pierre de taille, et 31 % en terre, brique simple ou pisé. Les modalités ne sont donc pas strictement comparables (dans *Mobilité*, ce choix a été fait pour assurer la compatibilité entre les deux enquêtes Conakry et Douala), mais peut-être y a-t-il eu des difficultés d'interprétation entre les différents types de brique dans *Mobilité*. Nous ne poursuivrons donc pas plus les comparaisons en ce qui concerne tant les toits que les murs, les premiers car la variable est trop peu discriminante, les seconds du fait de la possible interprétation biaisée des modalités de réponse.

Le raccordement aux réseaux, eau et électricité, apparaît comme un peu plus élevé dans *QUIBB* que dans *Mobilité*, surtout en ce qui concerne le premier quartile (Figure 3). L'accès à divers biens durables montre une tendance similaire, avec des situations proches entre *QUIBB* et *Mobilité* (Figure 4). Qu'il s'agisse d'un produit, relativement, banalisé comme la radio ou de biens plus coûteux tels qu'une télévision ou un réfrigérateur, les taux de possession sont toutefois systématiquement un peu plus élevés dans *QUIBB*. Il en est d'ailleurs de même dans les deux autres quartiles (non représentés sur les Figures), la situation des ménages dans les deux enquêtes se rapprochant toutefois sensiblement lorsque les ressources s'accroissent¹⁸.

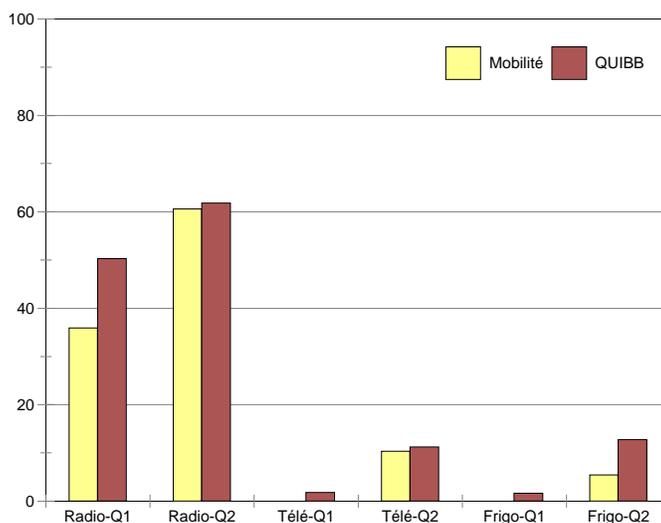
¹⁸ Seule exception, mais qui reste sans explication, la possession d'un téléviseur est sensiblement plus élevée pour les ménages du troisième quartile, selon *Mobilité*.

Figure 3 : Raccordement aux réseaux, selon le quartile et l'enquête (%)



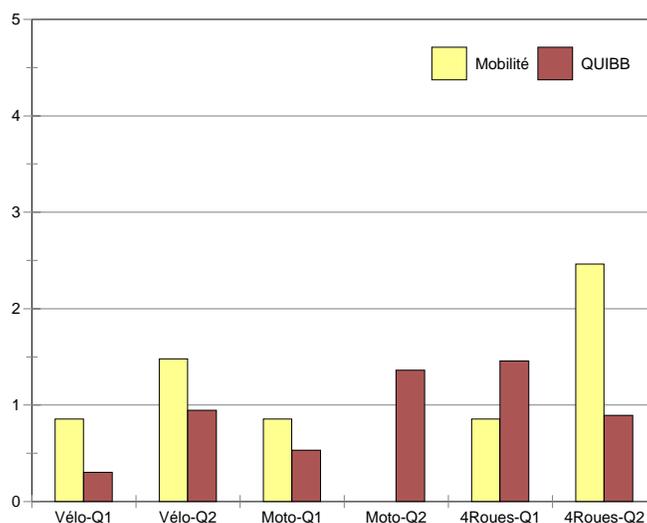
Mobilité et QUIBB désignent les enquêtes homonymes ; Eau désigne le raccordement au réseau d'eau potable, Elec celui au réseau électrique, Q1 et Q2 respectivement les deux premiers quartiles.

Figure 4 : Taux d'équipement pour divers biens, selon le quartile et l'enquête (%)



Mobilité et QUIBB désignent les enquêtes homonymes ; Radio désigne la possession d'une radio, Télé celle d'un téléviseur, Frigo celle d'un réfrigérateur, Q1 et Q2 respectivement les deux premiers quartiles.

Enfin, la Figure 5 semble montrer une situation plus contrastée en ce qui concerne l'équipement en moyens individuels de transport. Mais la perspective est trompeuse : dans les deux enquêtes, les modes individuels sont pratiquement inexistant dans les deux premiers quartiles et l'écart entre les deux sources, variable selon le type de véhicule, n'atteint jamais 2 % ! La situation serait par contre sensiblement différente pour le dernier quartile pour lequel les écarts sont beaucoup plus marqués : les ménages de QUIBB sont mieux équipés en vélos (7 % contre 1 %) et en véhicules à 4 roues (27 % contre 10 %), ceux de Mobilité sont plus favorisés pour les mobylettes et motos (9 % contre 2). Cette balance globalement en faveur de QUIBB montre bien que les enquêteurs ont su éviter lors du travail de terrain les ménages « ostensiblement » aisés, selon la consigne explicite qui leur avait été imposée.

Figure 5 : Taux d'équipement en véhicules, selon le quartile et l'enquête (%)

Mobilité et QUIBB désignent les enquêtes homonymes ; Vélo désigne la possession d'une bicyclette, Moto celle d'un deux-roues à moteur, 4Roues celle d'une voiture ou d'un camion, Q1 et Q2 respectivement les deux premiers quartiles.

4. CONCLUSION

Trois grandes conclusions émergent de cette comparaison.

Tout d'abord, le mode de détermination des populations pauvres à partir de caractéristiques d'équipement et de logement permet bien de construire des typologies de quartiers dans lesquels les citadins pauvres sont surreprésentés. Mais, comme le laissent supposer des travaux antérieurs, la méthode, en tout cas telle qu'elle a été utilisée, se rapproche plus d'une classification des ménages en fonction du revenu total que du revenu per capita.

D'autre part, le recours à une typologie de quartiers ne permet pas d'obtenir un échantillon constitué essentiellement de citadins pauvres. En effet, 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 et son sous-équipement par rapport à son analogue dans *QUIBB*), il est par contre beaucoup plus difficile¹⁹ 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.

Enfin, globalement, les données de *Mobilité* paraissent tout à fait comparables avec celles issues de *QUIBB*. Si l'on excepte l'équipement en modes individuels de transport, mais à des taux extrêmement faibles, les ménages du premier quartile de *Mobilité*, voire ceux du deuxième mais un peu moins nettement, paraissent même légèrement plus défavorisés que ceux de *QUIBB*. Certes, la comparaison ne doit pas être poussée trop loin, ne serait-ce que parce que 2 ans séparent les deux enquêtes. Or, les ménages paraissent sensiblement plus pessimistes dans *Mobilité* : 46 % déclarent avoir rencontré « toujours » ou « souvent » des problèmes pour se nourrir dans la dernière année, contre seulement 17 % dans *QUIBB*, 54 % contre 35 %

¹⁹ Il n'est d'ailleurs pas certain que ce serait souhaitable au strict plan statistique.

considèrent leur situation économique comme « un peu plus mauvaise » ou « beaucoup plus mauvaise » que l'année précédente. Si les ménages paraissent alors un peu plus pauvres dans *Mobilité*, c'est peut-être moins du fait d'un échantillon qui serait tiré vers le bas que d'un appauvrissement effectif des populations durant ces deux années.

ANNEXE 6 : CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES GROUPES DE CIDADINS

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

	Pauvres	Non pauvres	Tous
Scolaires	33	3	28
Femmes actives	18	37	21
Femmes inactives	22	3	19
Hommes actifs	17	52	22
Hommes inactifs	11	5	10
<i>Tous</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
	85	15	100

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

	Chef de ménage	Conjoint	Enfant	Autre parent	Autre	Tous
Scolaires	0	1	81	17	1	100
Femmes actives	8	59	20	11	2	100
Femmes inactives	6	58	17	17	1	100
Hommes actifs	61	0	25	13	1	100
Hommes inactifs	54	0	30	15	1	100
<i>Ensemble pauvres</i>	<i>19</i>	<i>23</i>	<i>41</i>	<i>15</i>	<i>1</i>	<i>100</i>
<i>Ensemble non pauvres</i>	<i>46</i>	<i>25</i>	<i>21</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>100</i>
<i>Ensemble enquêtés</i>	<i>23</i>	<i>24</i>	<i>38</i>	<i>14</i>	<i>1</i>	<i>100</i>

Statut matrimonial des citadins, selon le groupe (%)

	Célibataire	Marié(e)			Divorcé(e), veuf(ve)	Tous
		Monogame	Polygame	Ensemble		
Scolaires	98	1	0	2	0	100
Femmes actives	23	36	29	65	12	100
Femmes inactives	24	40	23	64	13	100
Hommes actifs	33	50	15	65	2	100
Hommes inactifs	41	30	26	56	3	100
<i>Ensemble pauvres</i>	<i>52</i>	<i>27</i>	<i>16</i>	<i>43</i>	<i>6</i>	<i>100</i>
<i>Ensemble non pauvres</i>	<i>23</i>	<i>49</i>	<i>20</i>	<i>69</i>	<i>8</i>	<i>100</i>
<i>Ensemble enquêtés</i>	<i>47</i>	<i>30</i>	<i>16</i>	<i>46</i>	<i>6</i>	<i>100</i>

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

	Sans instruct.	Primaire	Collège	Lycée	Supérieur	Tous
Scolaires	0	40	39	19	2	100
Femmes actives	85	5	6	3	1	100
Femmes inactives	84	6	6	3	1	100
Hommes actifs	65	11	11	7	6	100
Hommes inactifs	62	11	9	9	9	100
<i>Ensemble pauvres</i>	<i>52</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>9</i>	<i>3</i>	<i>100</i>
<i>Ensemble non pauvres</i>	<i>55</i>	<i>9</i>	<i>13</i>	<i>12</i>	<i>11</i>	<i>100</i>
<i>Ensemble enquêtés</i>	<i>53</i>	<i>16</i>	<i>17</i>	<i>10</i>	<i>4</i>	<i>100</i>

Structure par 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	Âge moyen (ans)
Scolaires	29	47	24	0	0	100	16
Femmes actives	3	8	46	37	6	100	33
Femmes inactives	4	12	41	33	11	100	34
Hommes actifs	2	8	31	44	15	100	38
Hommes inactifs	3	7	29	19	42	100	45
<i>Ensemble pauvres</i>	<i>11</i>	<i>21</i>	<i>33</i>	<i>23</i>	<i>10</i>	<i>100</i>	<i>30</i>
<i>Ensemble non pauvres</i>	<i>0</i>	<i>5</i>	<i>33</i>	<i>46</i>	<i>15</i>	<i>100</i>	<i>39</i>
<i>Ensemble enquêtés</i>	<i>10</i>	<i>19</i>	<i>33</i>	<i>27</i>	<i>11</i>	<i>100</i>	<i>31</i>

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

Groupe	Type de Travail	% du groupe	Revenu Annuel (FG)	Revenu Annuel Pondéré (FG)*
Scolaires	Sans travail	93	55 000	15 000
	Avec travail	7	172 000	44 000
	Ensemble des scolaires	100	63 000	17 000
Femmes actives	Salarié	8	826 000	223 000
	Permanent, non salarié	72	520 000	154 000
	Non permanent, non salarié	20	254 000	81 000
	Ensemble des femmes actives	100	492 000	145 000
Femmes inactives	Sans travail	100	111 000	24 000
Hommes actifs	Salarié	28	1 064 000	253 000
	Permanent, non salarié	48	634 000	181 000
	Non permanent, non salarié	24	355 000	131 000
	Ensemble des hommes actifs	100	688 000	189 000
Hommes inactifs	Sans travail	100	334 000	59 000
<i>Ensemble pauvres</i>			<i>284 944</i>	<i>79 000</i>
<i>Ensemble non pauvres</i>			<i>1 948 000</i>	<i>729 000</i>
<i>Ensemble enquêtés</i>			<i>539 000</i>	<i>183 000</i>

* 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
Scolaires	17	38	9	36	100
Femmes actives	26	47	7	20	100
Hommes actifs	11	31	8	49	100
Ensemble pauvres	19	39	8	34	100
Ensemble non pauvres	12	28	6	53	100
<i>Ensemble enquêtés</i>	<i>17</i>	<i>36</i>	<i>7</i>	<i>39</i>	<i>100</i>

* 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 de Conakry. 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 Conakrykas. 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 Quibb, selon trois ensembles de critères : la structure par quartile (d'équipement), la structure par commune 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 de mobilité comme d'accessibilité concernant les pratiques des pauvres (ménages ou individus) varient très peu d'un mode de calcul à l'autre : les résultats sur l'échantillon non redressé sont tantôt à peine plus faibles, tantôt à peine plus élevés que ceux issus d'échantillons redressés, sans que l'on puisse noter de réelles régularités dans ces variations.
- En ce qui concerne les non-pauvres, pour lesquels l'échantillon est plus réduit, les estimations sont également très stables. Les écarts restent toujours minimes, un peu plus élevés toutefois que pour les pauvres, ce qui est normal étant donné le mode de constitution de l'échantillon.
- Pour l'ensemble de la population, redresser les données de base ne modifie jamais les ordres de grandeur : les variations n'atteignent par exemple jamais 0,1 déplacement quotidien.

En conclusion, les estimations paraissent très peu sensibles lorsqu'elles concernent les seules populations pauvres, cible privilégiée de l'enquête, à peine moins robustes pour l'ensemble de la population et, surtout, les non-pauvres. On se souviendra toutefois que, du fait de la consigne donnée aux enquêteurs d'éviter les ménages trop ostensiblement aisés (villa, parc automobile important...), l'usage de la voiture est probablement légèrement sous-évalué lorsque l'on cherche à raisonner sur l'ensemble de la ville puisque, dans le quatrième quartile, les plus aisés sont très mal représentés, avant et après redressement.

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

	Brut	Quartile	Quart*Comm.	Quart.*Sexe
Temps d'accès à pied à la route (minutes)				
Pauvres	4,9	5,1	5,1	5,2
Non-pauvres	4,3	3,8	3,6	3,7
Ensemble	4,8	4,8	4,8	4,8
Temps d'accès à pied aux TC (minutes)				
Pauvres	11,2	11,3	11,2	11,4
Non-pauvres	10,1	9,9	10,1	9,8
Ensemble	10,9	11,0	11,0	11,0
Ménages avec temps d'accès à pied aux TC supérieur à 15 mn (%)				
Pauvres	30,8	31,2	31,4	31,0
Non-pauvres	24,1	22,2	22,6	21,0
Ensemble	29,2	29,1	29,3	28,7
Temps d'accès école primaire publique (minutes)				
Pauvres	15,3	14,9	15,1	14,8
Non-pauvres	14,8	14,3	15,0	14,9
Ensemble	15,2	14,8	15,1	14,8
Temps d'accès école primaire privée (minutes)				
Pauvres	13,5	13,2	13,2	13,3
Non-pauvres	10,2	10,1	10,7	10,3
Ensemble	12,8	12,5	12,7	12,7
Temps d'accès au marché (minutes)				
Pauvres	18,8	18,6	18,9	18,4
Non-pauvres	20,2	20,4	20,7	20,2
Ensemble	19,1	19,0	19,3	18,9
Ménages allant à pied au marché (%)				
Pauvres	93,1	94,2	93,6	94,1
Non-pauvres	85,9	84,9	85,0	84,9
Ensemble	91,4	92,0	91,5	91,9
Ménages allant à pied au marché en + de 30 mn (%)				
Pauvres	21,2	21,4	22,4	21,2
Non-pauvres	23,0	23,4	24,7	22,1
Ensemble	21,6	21,9	23,0	21,4
Temps pour aller du domicile au travail (actifs, avec lieu de travail fixe, hors domicile)				
Pauvres	23,8	24,3	24,4	24,2
Non-pauvres	26,5	28,0	28,8	27,7
Ensemble	24,7	25,6	26,0	25,4

*Brut correspond aux données de base, Quartile au redressement de la structure par quartile, Quart*Comm. au redressement de la structure par quartile et par commune, 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*Comm.	Quart.*Sexe
Nombre de déplacements par jour				
Pauvres	3,75	3,74	3,70	3,72
Non-pauvres	3,91	3,94	3,89	3,92
Ensemble	3,78	3,77	3,73	3,76
Budget temps de transport (minutes)				
Pauvres	80	81	82	81
Non-pauvres	103	106	104	104
Ensemble	84	85	85	85
Nombre de déplacements professionnels				
Pauvres	1,14	1,12	1,12	1,10
Non-pauvres	1,84	1,80	1,76	1,77
Ensemble	1,25	1,22	1,22	1,21
Nombre de déplacements domestiques				
Pauvres	1,50	1,49	1,46	1,48
Non-pauvres	1,49	1,55	1,53	1,55
Ensemble	1,49	1,50	1,47	1,49
Nombre de déplacements de sociabilité				
Pauvres	1,11	1,13	1,12	1,14
Non-pauvres	0,58	0,59	0,60	0,60
Ensemble	1,03	1,04	1,04	1,06
Nombre de déplacements à pied				
Pauvres	2,94	2,92	2,89	2,91
Non-pauvres	2,38	2,35	2,35	2,37
Ensemble	2,85	2,83	2,80	2,83
Nombre de déplacements en voiture				
Pauvres	0,03	0,03	0,04	0,03
Non-pauvres	0,08	0,08	0,08	0,07
Ensemble	0,04	0,04	0,04	0,04
Nombre de déplacements en magbana				
Pauvres	0,52	0,51	0,52	0,51
Non-pauvres	0,58	0,55	0,53	0,55
Ensemble	0,53	0,52	0,52	0,52
Nombre de déplacements en taxi				
Pauvres	0,24	0,24	0,23	0,24
Non-pauvres	0,77	0,84	0,80	0,82
Ensemble	0,32	0,33	0,32	0,33
Nombre de déplacements en taxi+magbana				
Pauvres	0,02	0,02	0,02	0,02
Non-pauvres	0,02	0,02	0,02	0,02
Ensemble	0,02	0,02	0,02	0,02
Nombre de déplacements en autres TC				
Pauvres	0,01	0,01	0,01	0,01
Non-pauvres	0,02	0,02	0,02	0,02
Ensemble	0,01	0,01	0,01	0,01

*Brut correspond aux données de base, Quartile au redressement de la structure par quartile, Quart*Comm. au redressement de la structure par quartile et par commune, 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 24 mai 2004 à Conakry. Elle a été présidée au plus haut niveau par SE M. Le Ministre des Transports, aux côtés des ses homologues de la Sécurité ainsi que de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation. L'on notait également la présence du Gouverneur de la Ville de Conakry. En termes de participation, l'atelier 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.

Les discussions menées dans les trois ateliers se recoupant 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 Conakry, les besoins en termes d'infrastructures portent tout autant sur les dessertes des quartiers pauvres que 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. Les questions suivantes résultant des analyses de mobilité des pauvres ont introduit l'atelier sur les infrastructures de voirie : (i) Peut-on et comment donner priorité aux transports collectifs sur la voirie primaire pour connaître la productivité et diminuer les coûts de production ? En particulier l'autoroute 2x2 voies est-elle utilisable pour cela ? (ii) Faut-il renforcer les actions hiérarchisées de voirie de désenclavement déjà engagées par le Troisième Projet de Développement Urbain (PDU3) ? Quels modes de transports veut-on favoriser par cette voirie et comment l'adapter à ces modes ? (iii) Comment traiter les piétons dans les aménagements de voirie, quand on sait que 60 à 80 % des déplacements sont faits à pied ?

Les discussions ont porté sur trois principaux points :

- le renforcement de la capacité de la grande voirie, primaire et secondaire ;
- l'accentuation des programmes de voirie de désenclavement des quartiers notamment les quartiers pauvres ;
- les mesures de diminution de la congestion à voirie donnée.

Les discussions et propositions d'actions ont tout autant porté sur le renforcement de la grande voirie que sur l'accentuation des programmes de voirie de désenclavement des quartiers. Le bitumage d'axes secondaires longitudinaux qui ont un pouvoir de décongestion important des axes de voirie primaire, et la réalisation progressive des transversales (compte tenu des financements) doivent aller de pair avec le renforcement et l'accélération des programmes de voiries initiés par la Banque mondiale dans le cadre du PDU3. Ces programmes sont jugés utiles mais de trop faible ampleur, insuffisants pour répondre aux besoins de la ville dont le rythme d'urbanisation est élevé, notamment dans les quartiers de l'est. Certains sont allés au-delà des actions du PDU3 en préconisant le bitumage des voies de desserte de quartier pour permettre la

venue des taxis, ainsi que l'identification de nouvelles sources de financement pour relayer le financement de la Banque mondiale qui ne saurait être permanent et dont la part va diminuer. L'ouverture de voirie dans les quartiers enclavés est un puissant facteur de valorisation foncière admis par tous les participants, mais les conséquences en termes de pauvreté ne sont pas analysées de la même façon : les participants à l'atelier considèrent que cela est bénéfique pour les pauvres qui voient leur patrimoine et leurs ressources augmenter, alors que l'on peut aussi s'interroger sur les mécanismes de reflux d'une partie des ces populations vers d'autres quartiers pauvres enclavés. Par ailleurs, la décongestion par l'augmentation de la capacité de voirie est un processus d'appel pour l'augmentation de la motorisation qui alimente de nouveau la congestion, mais un participant observe avec force que cela correspond bien à l'aspiration de la majorité de la population d'avoir... une voiture.

Concernant l'épineux problème de la congestion, les participants ont proposé une batterie de mesures visant à la diminuer sur le territoire de la ville. En premier, il est demandé à l'Etat de donner l'exemple en concrétisant la délocalisation des départements ministériels maintes fois annoncée mais sans application. Il est urgent de lui donner de la force pour desserrer la pression du trafic vers la presqu'île. Selon les participants, cette décongestion passe aussi par (i) la mise en place effective d'une réglementation de la circulation notamment des poids lourds (toutefois sans consensus sur la teneur exacte des mesures déjà prises ou à prendre, certains insistant sur les nuisances de ce type de transport pendant que d'autres y voyaient l'importance de l'activité économique du port); (ii) la réalisation d'une analyse fonctionnelle des divers points de congestion de la ville, ainsi que des aménagements de carrefours giratoires et le renforcement des feux aux intersections (cette dernière mesure est toutefois trop dépendante des coupures de courant), et de la discipline dans les contrôles des forces de l'ordre qui contribuent aussi aux embouteillages; (iii) l'obligation de construction de parkings souterrains pour les immeubles à construire le long de la voirie primaire.

Au total, les participants reconnaissent qu'il se pose un problème d'infrastructures dans la ville de Conakry. Toutefois, reconnaissent-ils par ailleurs, si les routes existantes étaient utilisées de façon plus optimale, le problème des embouteillages serait en partie réglé.

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 Conakry, 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.

"Le seul site propre piétons sûr et pratique à Conakry reste le site ferroviaire" reconnaît un participant. En effet, depuis l'arrêt des activités de la société de chemin de fer, le site ferroviaire est pris d'assaut chaque jour par une foule de piétons conakrykas, notamment le matin et le soir. Ce site a en effet l'avantage d'être sec en période de pluie, et sûr pour les piétons parce que sans véhicules motorisés. Après les hausses de tarifs de transport de l'été 2004, il semblerait même qu'il faut se lever tôt pour avoir sa place dans la file des piétons du site ferroviaire, en raison de la désaffectation des transports publics par les plus pauvres.

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. Aux côtés de la réglementation à faire respecter, les participants recommandent par ailleurs (i) la construction de trottoirs à protéger du risque d'occupation par les véhicules (envisager une hauteur dissuasive), (ii) des aménagements de chemins piétonniers spécialisés, en particulier dans les quartiers enclavés mais aussi sur les

grands axes, (iii) l'aménagement sur voirie de passages piétons surélevés, combinés à des ralentisseurs de trafic.

3. ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT :

ELLES DOIVENT ÊTRE ENVISAGÉES DANS LE CADRE D'UNE STRATÉGIE GLOBALE DE COMPLÉMENTARITÉ MODALE ET PARALLÈLEMENT À DES ACTIONS SUR LA VOIRIE

Les débats sur ce thème ont été organisés autour des questions suivantes :

- Faut-il privilégier un (ou deux) mode(s) ou les rendre plus complémentaires ?
- Comment favoriser un service de transport collectif de masse et structuré sur Conakry ?
- Comment coordonner l'action des différents acteurs ?
- Comment gérer plus efficacement les gares routières à Conakry ?

L'atelier a en préambule discuté de la problématique générale des transports urbains avec à la clef la conclusion qu'il faut partir sur le principe de base suivant : « *Considérer les transports comme secteur prioritaire dans l'économie guinéenne, donc les transports urbains comme un élément essentiel au bon fonctionnement de la ville de Conakry* ».

Le constat sur le problème crucial des transports urbains à Conakry a été consensuel avec comme principaux éléments de fond : la désorganisation totale du secteur, la multiplicité des intervenants sans qu'on sache exactement le territoire d'intervention de chacun, le non respect de la réglementation ... Selon un participant (représentant des syndicats de transporteurs), "*le transport semble abandonné par les pouvoirs publics ; nous n'avons pas de directives claires sur le terrain d'où des conflits d'attribution et de compétences*". A ce stade, la principale recommandation de l'atelier porte sur la mise en place d'une structure de coordination des transports urbains, type autorité organisatrice. Cette autorité 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.

Le mauvais état des véhicules en circulation dans la ville de Conakry, est une des causes des dysfonctionnements du système de transport. Un transporteur soulignait que « *l'activité n'est pas rentable et l'on ne peut pas assurer le renouvellement du parc* ». Certains recommandent à ce niveau une aide de l'Etat aux transporteurs pour le renouvellement du parc, notamment aux petits artisans. Mais les discussions se sont beaucoup plus focalisées sur la mise en place d'une entreprise de transport structurée. La forme et les modalités de la mise en place de cette entreprise diffèrent en fonction des participants :

- pour certains représentants de l'administration centrale, l'Etat et les collectivités locales doivent créer un groupement d'intérêt public capable de gérer une structure de transports urbains de masse ;
- pour les privés, l'Etat doit intervenir mais seulement en mettant en place un partenariat public-privé. "*En tant que privés, nous ne pouvons pas travailler à perte. L'Etat doit donc appuyer la mise en place d'une structure de transport de grande capacité en baissant les taxes sur les consommables, les pièces détachées, l'importation de véhicules, ou encore en mettant en place un système de crédit automobile*" ;
- et pour d'autres encore, le problème se pose tout simplement en termes d'utilisation de l'axe lourd central de la ville (chemin de fer ou bus en site propre) complété la faisabilité de l'utilisation de bateaux mouches en utilisant les différents ports communaux.

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.

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 taxis communaux en périphérie et, plus généralement, dans les espaces où l'infrastructure est défaillante. Venant des syndicats de transporteurs-chauffeurs, cette proposition de hiérarchisation de l'offre de transport (taxis communaux, minibus intercommunaux, bus de grande capacité sur les grandes voiries) montre bien que l'organisation du fonctionnement du secteur constitue bien un début de solution aux problèmes des transports urbains à Conakry.

Cette organisation de l'offre de transport passe aussi par la gestion des gares routières qui constituent un autre problème du dysfonctionnement du secteur. Il n'y a véritablement pas de points d'arrêt pour les transports collectifs urbains à Conakry. L'atelier recommande l'aménagement de gares et de têtes de station. Sans remettre en question le système de tour de rôle dans les gares, il est recommandé que soit prise en compte en priorité la sécurité des passagers : l'Etat doit jouer son rôle de faire respecter la réglementation notamment sur l'état technique des véhicules.

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 de Conakry réduit considérablement les marges de manœuvre. Il a été cependant rappelé l'inconvénient des sectionnements opérés par les transporteurs sur un même trajet et qui ont pour conséquence de renchérir sensiblement le coût de transport pour les passagers, en particulier pour les populations pauvres. La mise en place d'une entreprise de transport à grande capacité sur l'axe central devrait privilégier un tarif unique favorisant les longues distances et les habitants des grandes périphéries de Matoto et de Ratoma.

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.

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.

Cependant, l'amer constat des participants sur les espaces réservés aux équipements sociaux est édifiant en la matière : *"...depuis une vingtaine d'années, le Ministère en charge de l'habitat et de l'urbanisme a toujours prévu, dans les quartiers restructurés et dans les zones loties, les espaces pour les équipements sociaux ; mais dans la plupart des cas, ces espaces sont occupés par des tiers au mépris de la réglementation"*.

Le problème de l'accessibilité des populations pauvres aux équipements sociaux de base se règle par un effort d'extension et de rénovation de ceux-ci. Ces mesures permettent certes d'accroître la capacité d'accueil et de rendre fonctionnel les équipements sociaux existants, mais force est de constater que le problème d'accessibilité des équipements sociaux de base pour les pauvres demeure.

La principale recommandation issue des discussions porte sur l'identification et la sécurisation des sites réservés aux équipements sociaux de base dans les quartiers ainsi que l'élaboration et la diffusion d'une cartographie de ces équipements. A la suite de quoi des extensions et la rénovation d'équipements de base devraient être réalisées à Kaloum, Dixinn et Matam pendant que de nouvelles constructions verraient le jour à Matoto et Ratoma.

En conclusion, on peut souligner qu'il est révélateur que par exemple, la restitution des conclusions de l'atelier voirie en session plénière, nécessairement brève, a juste mentionné en une phrase les aménagements piétonniers sans en faire une composante importante, contrairement à ce qui avait été évoqué en atelier. Le rapporteur a admis que la formulation de ces recommandations lui paraissait malaisée.

On parvient ainsi à ce paradoxe que, dans un atelier centré sur mobilité et pauvreté, on arrive à refléter les problèmes de gestion de la mobilité des plus riches (par exemple construire des parkings souterrains dans les immeubles le long de la voirie primaire) tout en négligeant ceux des plus pauvres... Cela confirme combien cette approche pauvreté a du mal à passer pour structurer une réflexion et une action.

5. LISTE DES PARTICIPANTS

Nom et prénom	Fonction	Organisme
SE M. Le Ministre des Transports		
SE M. Le Ministre de la Sécurité		
SE M. Le Ministre de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation		MATD
M. Le Chef mission Banque mondiale		Banque mondiale
M. Mbemba Bangoura	Gouverneur	Gouvernorat
Abdoulaye Diallo	Membre	FEGUIPEPAE
Abdoulaye Keita	Chargé de mission	PDU3
Alhassane Bah		
Alhassane Balde	Directeur	MUH/Matam
Alhassane Mohamed Diakité		RTG
Amakoé Adoléhoumé	Consultant	Sitrass
Bademba Barry	DST	Mairie de Dixinn
Bah Thierno	Journaliste	RTG
Baldé Mamdou	Journaliste	RTG
Bangoura Ousmane	Conseil de quartier	Mairie de Matam
Barry Amadou Bano	Consultant	Sitrass
Barry Boubacar Bhoie	Co-président	Infrast. de base/DSRP
Barry Mamadou	Directeur Général adjoint	FUTUR TRANSPORT
Ben Abdel Condé	Journaliste	AGP
Bhayé Boubacar	SP	DSRP
Cissé Souleymane	Président	UNTRG
Condé Sory	Directeur	MUH/Permis de construction
Diallo Abdoulaye	Vice-président	UNTRG
El Hadj Baldé	S/G	FSPNTMG
El hadj Mamadou Saliuo Balde	Chargé d'étude	MUH/DATU
El Hadj Mamadou A. Bah	Secrétaire Générale	UNTRG
Fodé Touré	Chef cellule voirie secondaire	PDU3
Fofana Mamady	Transporteur	
G. Lambert Zoabélémou	Colonel de Police	Direction centrale sécurité routière
Hadja Marie Mamour	Conseiller juridique	Ministère des transports
Hubert Nove-Josserand	Spécialiste transports urbains	Banque mondiale
I. Dounane Trani		IG
Ibrahima Baldé		Syndicat transporteurs
Ibrahima Adama Camara	Cadre	DNTT
Ibrahima Bah		UNTRG
Ibrahima Binany Diallo	Superviseur/enquêteur	Sitrass
Ibrahima Cissé	SP	DRSP
Ibrahima S. Camara	Directeur	DEV/Conakry
Iraci Mara	Président	MATD/Comité consultatif
Ismail Bayo		ONG assainissement Guinée
Kaba Fodé	Formateur	CERE
Madina	Directeur	Gare routière
Mamadi Mara	Chef section	DNTT
Mamadou Bano Sow	Directeur	DNTT
Mamadou Yaya Baldé	Secrétaire Générale	Syndicat/chauffeurs Ratoma
Mangue Yansané	Conseiller municipal	Commune Kaloum

Mariama Sylla	Secrétaire Générale	Commune de Kaloum
Marie-Anne Doualamou	Directrice nationale adjointe	Direction Nat. de la Statistique
Mohamed Benny Bah	Secrétaire Générale	Commune Matam
Mohamed Cheik Touré	Directeur-adjoint	DNTT
Mohamed Sanlihon	Journaliste	RTG
Mohamed Soumah	B. Etudes	Ministère des Transports
Morel Marguérite Camara	DG	ONCFG
Mossi Condé	Chargé STE	RTG
Mouctar Doukouré	Chef section	DNTT
Moussa Conté	Inspecteur régional	Ministère de la Santé
Ousmane Camara	Superviseur/enquêteur	Sitrass
Ousmane Horya Sylla	Secrétaire Générale	Syndicat/chauffeurs Matam
Pathé Diallo	Conseil de quartier	Commune Matoto
Paul-Jean Remy	Directeur-adjoint	AFD
Sékou Cissé		UNTRG
Sory Kouyaté	Coordinateur	PDU3
Sounioh Ali Mangué		DRUHTPT/Gouvernorat
Sow Mamadou Bobo	Assistant technique	SP/SRP
Sow Saliou	Journaliste	RTG
T. Madjou Diallo	S. Administratif	Syndicat/chauffeurs Matam
Thierno Ibrahima Diallo		UNTRG
Xavier Godard	Consultant	Sitrass
Younoussa Koita	Conseiller	Ministère des transports
Yves Boudot	Directeur	AFD
Zié Ibrahima Coulibaly	Chargé de programme	Banque mondiale



Photo : Amakoé Adoléhoumé, 2004

Photo 1 En l'absence de pont, ce tuyau du service des eaux sert de passage d'un côté à l'autre du quartier notamment pour les élèves...



Photo : Amakoé Adoléhoumé, 2004

Photo 2 ... croisement plutôt délicat



Photo : Amakobé Adoléhouméné, 2004

Photo 3 Le rail : "un site propre piétons"



Photo : Amakobé Adoléhouméné, 2004

Photo 4 Travaux de l'autoroute 2x2 voies en cours, et toujours le rail en "site propre piétons"



Photo : Amakoé Adoléhoumé, 2004

Photo 5 PDU 3 : un pont de désenclavement local...



Photo : Amakoé Adoléhoumé, 2004

Photo 6 PDU 3 : ... et développement d'activités économiques locales grâce au pont



Photo : Amakoé Adoléhoumé, 2004

Photo 7 PDU 3 : Problèmes d'assainissement dans un ancien quartier



Photo : Amakoé Adoléhoumé, 2004

Photo 8 PDU 3 : Travaux d'assainissement dans un nouveau quartier



Photo : Amakoe Adoléhouné, 2003

Photo 9 Madina : gare routière



Photo : Amakoe Adoléhouné, 2003

Photo 10 Madina : entrée de la gare routière en saison de pluie

0. INTRODUCTION	5
LE CADRE D'ANALYSE	5
LE DISPOSITIF D'INVESTIGATION	6
<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>	7
<i>Évaluer les pratiques de mobilité, en produisant une base de données statistiques</i>	7
1. LE CONTEXTE DIFFICILE DES TRANSPORTS URBAINS À CONAKRY	11
1.1. CADRE INSTITUTIONNEL : ABSENCE DE CONCERTATION ET MOYENS LIMITÉS	11
1.2. LE RÉSEAU VIAIRE : INÉGALEMENT RÉPARTI, DÉGRADÉ ET FORTEMENT CONGESTIONNÉ SUR LES PRINCIPAUX AXES	13
1.3. L' OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF : UNE VILLE SOUS CONTRAINTES	13
<i>Les taxis</i>	13
<i>Les minibus magbanas</i>	14
<i>Les bus urbains</i>	14
<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	17
2.1. ACCÈS AU SYSTEME DE TRANSPORT : ENCORE PLUS DIFFICILE DANS LES ZONES ENCLAVÉES.....	17
2.2. SE DEPLACER A PIED : DES OBSTACLES AUX ORIGINES MULTIPLES	18
<i>Les obstacles ressentis sont de nature très variée</i>	18
<i>L'environnement du lieu de résidence est déterminant sur les difficultés rencontrées</i>	19
<i>Les gênes ressenties sont peu liées à l'usage des modes et aux conditions de pratique de la marche</i>	20
<i>Parmi les populations pauvres, les femmes sont plus gênées par les problèmes d'insécurité et liés à l'environnement, les hommes plus sensibles à la voirie</i>	20
2.3. L'IMAGE DES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF : ENTRE MAGBANAS ABORDABLES MAIS DEFAILLANTS ET TAXIS COLLECTIFS PLUS PRATIQUES MAIS TROP CHERS... ..	21
<i>Le magbana, le mode du pauvre</i>	23
<i>Le taxi collectif, déjà trop cher pour un usage quotidien</i>	24
3. L'ACCESSIBILITÉ AUX NÉCESSITÉS DE BASE	27
3.1. SE LOGER : LA PROPRIÉTÉ OU LA LOCATION AU MOINDRE COUT	27
3.2. TRAVAILLER : LE PARCOURS DU COMBATTANT	29

3.3. ÉTUDIER : LE PRIVÉ AU SECOURS DU PUBLIC, MAIS À QUEL PRIX ?	32
<i>En primaire, le public malgré sa faible qualité de service et sa mauvaise accessibilité ou le privé malgré son coût</i>	32
<i>Dans le secondaire, le public malgré tout, du fait de la cherté du privé</i>	33
3.4. SE SOIGNER : UN LUXE POUR LE PLUS GRAND NOMBRE ?	34
<i>Centres de santé et dispensaires : le public plus loin, le privé trop cher</i>	34
<i>Hôpitaux et cliniques : le public, faute de mieux</i>	34
3.5. MANGER ET BOIRE : LES CONTRAINTES DU QUOTIDIEN	36
<i>Le marché : le prix élevé des produits avant tout</i>	36
<i>L'approvisionnement en eau : une corvée fréquente en dépit d'un taux élevé de ménages raccordés</i>	37
3.6. RESTER EN CONTACT : L'INSERTION CONTRARIÉE	38
<i>Une pratique associative moins répandue chez les pauvres</i>	39
<i>Des formes de sociabilité et de vie associative assez contrastées</i>	40
4. LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES CITADINS PAUVRES	45
4.1. LES GRANDS TRAITS DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE	45
4.2. PAUVRETÉ INDIVIDUELLE, PAUVRETÉ DU MÉNAGE	49
4.3. LA PAUVRETÉ LIMITE L'ACCÈS AUX MODES MÉCANISÉS... ET LES ESPACES QUOTIDIENS	51
4.4. DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PAUVRES : À COMPORTEMENTS DIFFÉRENCIÉS, BESOINS SPÉCIFIQUES	53
<i>Les scolaires : compter sur ses pieds</i>	55
<i>Les femmes actives : rarement très loin du domicile</i>	56
<i>Les femmes inactives : mobilité peu fréquente et de faible amplitude</i>	57
<i>Les hommes actifs : une relative autonomie mais des déplacements fortement contraints</i>	58
<i>Les hommes inactifs : l'absence d'activité structurante pèse moins que l'absence de revenus propres</i>	59
5. LE FARDEAU MONÉTAIRE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE.....	61
6. PROPOSITIONS DE LIGNES D'ACTION	65
6.1. ACTIONS SUR LA VOIRIE	65
6.2. ACTIONS SUR LES CONDITIONS DE MARCHÉ À PIED	66
6.3. ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF	66
<i>Organiser la multimodalité : aller vers la création d'une Autorité organisatrice</i>	67
<i>Contenir les tarifs : améliorer la productivité plutôt que proposer des réductions tarifaires ciblées</i>	68
<i>Préserver l'emploi dans le transport, tout en l'améliorant</i>	68
6.4. ACTIONS SUR LA LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE BASE	69
6.5. DÉFINIR DES INDICATEURS DE SUIVI.....	69
BIBLIOGRAPHIE.....	73
ANNEXES	75

ANNEXE 1 : CARACTÉRISTIQUES DES CITADINS INTERROGÉS	77
ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE MÉNAGES	79
ANNEXE 3 : BILAN DU DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE MÉNAGES ET ÉVALUATION DES QUESTIONNAIRES.....	93
1. DÉROULEMENT DU TRAVAIL DE TERRAIN	93
2. LES ÉCHANTILLONS OBTENUS	94
3. FICHE MÉNAGE.....	95
3.1. <i>Questions existantes</i>	95
3.2. <i>Questions à rajouter</i>	96
4. FICHE INDIVIDU (11 ANS ET PLUS).....	96
4.1. <i>Remarques générales</i>	96
4.2. <i>Questions existantes</i>	96
4.3. <i>Questions à rajouter</i>	98
5. FICHE ENFANT (6 À 10 ANS)	98
5.1. <i>Remarques générales</i>	98
5.2. <i>Questions existantes</i>	98
5.3. <i>Questions à rajouter</i>	98
ANNEXE 4 : DÉTERMINATION DES ZONES D'ENQUÊTE-MÉNAGES	99
1. LES DONNÉES DISPONIBLES ET LEURS LIMITES	99
2. LA MÉTHODE D'ÉLABORATION DE LA TYPOLOGIE DES ZONES	100
3. LES ZONES RETENUES	104
ANNEXE 5 : POSITIONNEMENT DE L'ÉCHANTILLON FINAL DE L'ENQUÊTE <i>MOBILITÉ</i> PAR RAPPORT AUX DONNÉES ANTÉRIEURES	107
1. RAPPELS TECHNIQUES	107
2. POIDS DES QUARTILES D'ÉQUIPEMENT ET RESSOURCES MONÉTAIRES DES MÉNAGES.....	107
3. QUARTILES ET ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES DANS L'ENQUÊTE-MÉNAGES ET DANS QUIBB.....	109
4. CONCLUSION.....	112
ANNEXE 6 : CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES GROUPES DE CITADINS	115
ANNEXE 7 : QUELLE REPRÉSENTATIVITÉ DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE QUANTITATIVE ?	117
ANNEXE 8 : COMPTE RENDU DE L'ATELIER DE RESTITUTION	121
1. ACTIONS SUR LA VOIRIE : <i>ELLES PASSENT PAR UNE STRATÉGIE GLOBALE PENSÉE SUR LE LONG TERME</i>	121
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>	122
3. ACTIONS SUR L'OFFRE DE TRANSPORT : <i>ELLES DOIVENT ÊTRE ENVISAGÉES DANS LE CADRE D'UNE STRATÉGIE GLOBALE DE COMPLÉMENTARITÉ MODALE ET PARALLÈLEMENT À DES ACTIONS SUR LA VOIRIE</i>	123

4. ACTIONS SUR LA LOCALISATION DES ÉQUIPEMENTS DE BASE : <i>C'EST UNE QUESTION DE PLANIFICATION URBAINE</i>	124
5. LISTE DES PARTICIPANTS	126
ANNEXE 9 : PLANCHES	129
TABLE DES MATIÈRES.....	135