



HAL
open science

Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala

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

► **To cite this version:**

Amakoé Adolehoume, Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Maïdadi Sahabana. Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala. *Transport en Afrique - Mobilité urbaine. Note Technique du SSATP*, 2005, 39, 4 p. halshs-00087940

HAL Id: halshs-00087940

<https://shs.hal.science/halshs-00087940v1>

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.

Transport en Afrique

Note technique



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne Note 39

Avril 2005

Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et à Douala

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

L'objectif de cette série de notes techniques est de faire partager les idées transmises dans les études du Programme SSATP ou celles qui y ont trait. Les opinions exprimées dans la présente note n'engagent que leurs auteurs et ne sauraient en aucune manière être attribuées au groupe de la Banque mondiale.

Constitué de chercheurs, d'experts et de professionnels des transports, SITRASS est un réseau dont l'objectif principal est de favoriser la constitution et le renforcement d'équipes africaines de recherche et d'expertise en économie des transports et sécurité routière. Il rassemble quelques 550 membres actifs dont plus de 60 % en Afrique subsaharienne.

Amakoe.adolehoume@inrets.fr

Pour de plus amples informations, écrivez à l'adresse électronique suivante :

ssatp@worldbank.org

Dans un contexte d'urbanisation rapide et d'extension de la pauvreté urbaine en Afrique, une grande partie de la population connaît des difficultés pour satisfaire ses besoins de mobilité et subit, au quotidien, des conditions de transport de plus en plus difficiles. Mais au-delà de ce constat, quelles sont les dimensions les plus problématiques de la mobilité des pauvres, et dans quelle mesure ces difficultés de déplacement aggravent-elles leur situation ? Pour répondre à ces questions, une recherche a été menée conjointement à Conakry et à Douala par le réseau SITRASS dans le cadre du SSATP. Elle visait à apporter une meilleure connaissance des liens existant, dans ces deux métropoles, entre pauvreté, mobilité quotidienne, accès à l'emploi, à l'éducation et aux services essentiels, à partir d'un important travail de terrain (voir encadré méthodologique). Cette note ne reprend que quelques résultats chiffrés, renvoyant le lecteur intéressé aux deux rapports pour de plus amples précisions.

UN CONTEXTE DÉFAVORABLE : PROBLÈMES DE VOIRIE ET DYSFONCTIONNEMENTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Conakry et Douala (respectivement, environ 1,5 et 2 millions d'habitants) souffrent de maux communs, même si la situation semble un peu plus dégradée encore dans la capitale guinéenne. La croissance urbaine y est non maîtrisée, les quartiers d'habitat se trouvent relégués de plus en plus loin en périphérie et souffrent d'un sous-équipement patent dans tous les domaines (scolaire, sanitaire, accès à l'eau, etc.), les emplois demeurant quant à eux relativement concentrés dans le centre. La voirie, très dégradée, ne parvient pas – ou mal – à irriguer cette urbanisation. Le mauvais état des grands axes provoque de nombreux goulots d'étranglement, tandis que les voies d'accès aux quartiers, le plus souvent non bitumées, sont peu ou pas accessibles aux véhicules à quatre roues.

Compte tenu des faibles taux d'équipement en véhicules particuliers, les transports collectifs (TC) représentent la seule alternative motorisée pour le plus grand nombre. Cependant, leur fonctionnement est fortement perturbé par les problèmes de voirie : faible vitesse et coûts d'exploitation élevés, concentration des opérateurs sur les principaux axes et difficultés de desserte en périphérie, même si à Douala, les motos-taxis (*bendskins*) offrent une desserte complémentaire pour les quartiers périphériques les moins inaccessibles. Hors temps d'attente, les temps moyens d'accès aux transports collectifs dépassent alors très fréquemment le quart d'heure. De plus, le fait de résider loin du centre réduit fortement les chances d'être desservi par une voie revêtue (18 % en lointaine périphérie, contre 65 % au centre, par exemple, à Conakry) et accessible aux véhicules de transport collectif.

Enfin, dans les deux villes, le contexte institutionnel (multiplicité des acteurs en charge des transports, définition floue du rôle de chacun) ne facilite pas la prise de décision et la définition d'une stratégie cohérente. En particulier, ce contexte ne favorise pas les avancées éventuelles en matière de coordination de l'activité des différents transporteurs.



LA PAUVRETÉ RENFORCE LES DIFFICULTÉS DE DÉPLACEMENT

Nos enquêtes rendent compte des difficultés d'usage des transports collectifs ressenties par leurs utilisateurs. Dans les deux villes, le prix du taxi collectif est jugé élevé. Ce mode recueille toutefois plus d'opinions favorables à Conakry qu'à Douala, où il souffre de la concurrence avec le *bendskin*. Celui-ci est moins cher, mais également plus souple en termes de desserte, même s'il est synonyme d'insécurité. A Conakry, c'est le minibus (*magbana*) qui est perçu comme relativement bon marché par ses utilisateurs, mais la qualité de service offert est jugée défailante. Dans l'ensemble, l'insatisfaction (mauvaise qualité de service et/ou prix trop élevé) prédomine parmi les citoyens pauvres de chacune des deux villes, quelle que soit la forme de TC.

Logiquement, les pauvres se distinguent des citoyens plus favorisés par un usage plus fréquent des modes collectifs les moins onéreux, *magbanas* et *bendskins*. Le prix de la course est en effet de 30 % inférieur à celui des taxis collectifs. Dans les deux villes, les tarifs officiels ne rendent pas bien compte du prix effectif qui doit souvent être négocié en fonction de la distance, de l'heure ou des bagages ou encore du fait des pratiques de "sectionnement" qui le renchérissent brutalement.

En particulier, le lieu de résidence est facteur d'inégalité : ainsi, à Conakry, un déplacement en TC revient en moyenne 30 % plus cher au citoyen s'il réside en lointaine périphérie plutôt qu'au centre. Les tarifs sont élevés pour les populations pauvres qui consacrent une part importante de leur budget aux TC : 23 % à Douala, 19 % à Conakry (contre, respectivement 16 % et 12 % chez les non-pauvres), et ce pour une mobilité en modes motorisés qui reste très limitée. Et pourtant, les ménages pauvres consacrent, par personne, deux fois moins d'argent aux TC que les non-pauvres : les pauvres sont ainsi proportionnellement moins nombreux dans les TC que les citoyens plus favorisés.

En moyenne, une fois défalqués du budget familial la nourriture et le logement, les membres d'un ménage pauvre disposent au quotidien de moins de l'équivalent d'un aller-retour en taxi collectif pour assurer les dépenses liées aux soins, à l'éducation, à l'habillement, à l'entretien du logement et... aux transports. Cette contrainte budgétaire limite alors fortement l'utilisation des TC par les citoyens pauvres. Ces résultats sont un constat d'alerte majeur sur la pression monétaire exercée par une mobilité indispensable pour accéder à un emploi et donc survivre. Relâcher cette contrainte ne peut passer que par un accroissement des ressources de ces populations ou par une diminution des tarifs.

Tous modes confondus, les individus pauvres se déplacent quasiment autant que les non-pauvres mais ils utilisent deux fois moins les transports motorisés. Une des conséquences mécaniques de cette pression sur les budgets est le recours

très fréquent à la marche (graphiques), faute de mieux, même sur de longues distances. Il faut alors "*compter sur ses pieds*" pour rejoindre les lieux d'activités quotidiennes, pas toujours très proches : un déplacement à pied sur six à Douala, un sur sept à Conakry dure au moins une demi-heure. A cela, les déplacements pédestres pâtissent de conditions difficiles : absence de cheminements piétonniers, trottoirs encombrés, inondations et insalubrité...

DES FREINS À L'EMPLOI

L'accès au travail est vital pour les ménages pauvres, au sein desquels chaque actif doit prendre en charge plusieurs inactifs (4,4 à Conakry par exemple, contre 3,3 dans les ménages non pauvres). Dans chaque ville, pour aller au travail, les TC sont privilégiés par les actifs du secteur moderne. Mais la majorité de ceux qui travaillent dans "l'informel", utilisent surtout la marche à pied, du fait d'un lieu de travail proche du domicile, mais aussi à cause du caractère plus aléatoire des revenus. Globalement, un actif pauvre sur trois travaillant en ville (hors du quartier de résidence et des quartiers limitrophes) s'y rend à pied, ce qui entraîne en moyenne une durée quotidienne de marche d'une heure. Le recours exclusif à la marche ou l'usage coûteux et malaisé du mode collectif transforme l'accès au lieu de travail en parcours du combattant, comme en témoigne ce jeune Doualais, employé dans un cybercafé : "*Le matin quand je me lève, il faut déjà être un grand guerrier, parce que les moyens de transport ne courent pas les rues*".

Face à ces difficultés, la tentation est grande d'installer une petite activité à proximité du domicile. Mais ce repli sur le quartier n'est qu'un pis-aller car les emplois y sont généralement moins rémunérateurs. Ainsi, parmi les commerçants indépendants pauvres, ceux qui travaillent sur place ont des revenus (nets des frais de transport) inférieurs à ceux qui travaillent en ville et s'y rendent en TC (-22 % à Conakry, et -44 % à Douala). Quant à la stratégie qui consiste à rapprocher son lieu de résidence du lieu d'emploi, elle se heurte au coût des locations en zone centrale et à la nécessité de s'installer loin du centre pour espérer accéder à la propriété. Cette stratégie est de plus rendue caduque par la précarité des emplois. En matière de lutte contre la pauvreté, le véritable enjeu consiste d'une part, à améliorer les liaisons en TC entre lieu d'habitat et lieu d'emploi et d'autre part, à favoriser une meilleure répartition des emplois du secteur structuré au sein des ensembles urbains en Afrique.

LES DIFFICULTÉS DE DÉPLACEMENT LIMITENT LE RECOURS DES PAUVRES AUX NÉCESSITÉS DE BASE

À Conakry comme à Douala, en semaine, parmi les populations pauvres, le travail et les études motivent en moyenne moins de déplacements (30 %) que les activités domestiques (40 %, en grande partie des achats et des approvisionne-

ments), à l'inverse des citoyens non pauvres, parmi lesquels les actifs sont proportionnellement plus nombreux. La sociabilité constitue le troisième grand pôle d'activités en semaine.

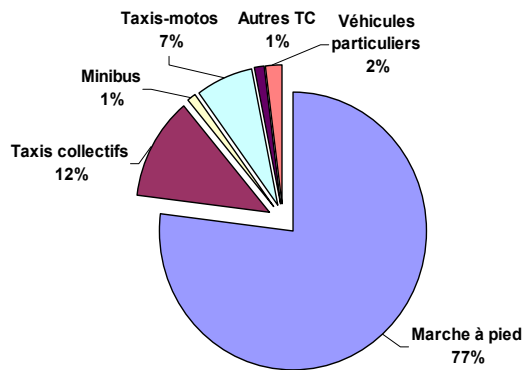
Les problèmes d'accès aux services apparaissent plus limitants pour les citoyens pauvres et tendent à se cumuler : les foyers pauvres se retrouvent plus fréquemment dans des zones non loties (zones sous-équipées et relativement enclavées) ; ils peinent à bénéficier des opportunités offertes par la ville du fait de problèmes financiers et de desserte par les TC.

ral à la marche. Les problèmes d'accessibilité physique représentent le second obstacle majeur à une bonne scolarisation (derrière la qualité de service pour les écoles publiques et loin derrière le coût d'inscription pour les écoles privées). La difficulté d'accéder à l'éducation est plus fortement ressentie par les foyers pauvres et constitue un facteur de reproduction et d'approfondissement des situations de pauvreté.

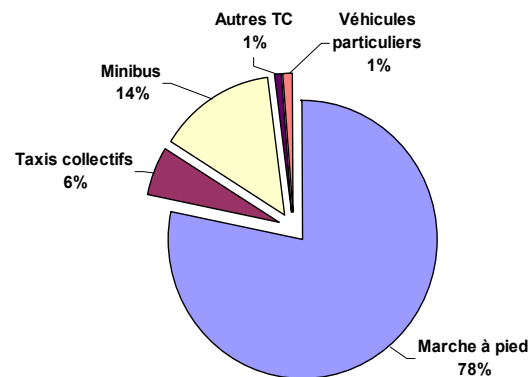
Dans l'accès aux soins, la dichotomie est grande entre dispensaires et centres de santé, d'une part, et hôpitaux et cliniques d'autre part, à Douala comme à Conakry. Les premiers sont

Graphiques 1 et 2. Caractéristiques globales de mobilité des citoyens pauvres (11 ans et plus), du lundi au vendredi

1. Douala (4,4 déplacements quotidiens, en 1h25)



2. Conakry (3,8 déplacements quotidiens, en 1h20)



Déplacement domicile-travail des actifs pauvres travaillant en ville* (11 ans et plus)

| | Douala | Conakry |
|--|--------|---------|
| % des actifs pauvres travaillant en ville | 52 | 32 |
| proportion s'y rendant à pied | 33 | 34 |
| proportion s'y rendant en TC | 61 | 62 |
| Temps moyen pour s'y rendre à pied (aller) | 29' | 30' |
| Temps moyen pour s'y rendre en TC (aller) | 35' | 44' |

* Au-delà du quartier de résidence ou des quartiers limitrophes

Le développement des compétences et des capacités passe immanquablement par un meilleur accès à l'éducation. En la matière, la situation est plus favorable à Douala (où la scolarisation des enfants paraît globalement assurée) qu'à Conakry (l'accès des enfants à l'école primaire étant nettement plus faible chez les pauvres). Si les établissements privés paraissent encore accessibles aux ménages pauvres à Douala (mais vraisemblablement au prix d'efforts financiers importants), ils se révèlent le plus souvent trop coûteux pour ceux de Conakry. Dans les deux villes, les conditions d'accès aux établissements scolaires apparaissent plus dégradées pour les ménages pauvres, quel que soit le niveau d'éducation : plus grand éloignement des établissements fréquentés, recours plus géné-

relativement présents sur le territoire urbain, mais peinent à répondre aux besoins sanitaires de base, faute de matériel et de personnel qualifié en nombre suffisant. Les seconds, beaucoup plus rares (on compte seulement deux hôpitaux publics dans chaque ville), sont aussi beaucoup plus coûteux. Les cliniques privées sont trop onéreuses, a fortiori pour les pauvres. À Douala, le problème du coût est aussi très fréquemment évoqué pour l'hôpital public. À Conakry, c'est surtout l'éloignement qui est cité comme obstacle, en particulier lorsque le lieu de résidence est excentré : le temps moyen d'accès des ménages pauvres à l'hôpital passe ainsi de moins de 30 minutes pour les résidents du centre à près de 2 heures en lointaine périphérie. Dans tous les cas, hôpitaux et cliniques sont délaissés par une grande partie de la population. Face à

l'insuffisance de l'offre sanitaire et à son coût élevé, l'automédication et la médecine traditionnelle représentent la seule solution abordable pour les pauvres, le recours à la médecine "moderne" étant plus exceptionnel.

S'agissant de l'approvisionnement quotidien (achats alimentaires, eau), la situation est à nouveau loin d'être satisfaisante. Le marché n'est pas toujours un équipement de proximité, et pourtant la marche est le mode le plus utilisé pour s'y rendre. Les temps d'accès au marché sont plus élevés dans les zones enclavées. Le prix des produits et les problèmes d'accessibilité représentent les deux obstacles majeurs aux yeux des pauvres. Même si les marchés du centre-ville sont réputés moins chers que le marché du quartier, on hésite à les fréquenter du fait du temps et de l'argent nécessaires pour s'y rendre. Quant à l'accès à l'eau, il représente un problème particulièrement aigu à Douala : seuls 9 % des ménages pauvres (25 % des non-pauvres) ont l'eau courante (respectivement 30 et 50 % à Conakry). La corvée d'eau, généralement effectuée par les femmes et les enfants est très pesante : à Douala, 30 % des pauvres déclarent parcourir de 100 à 500 m pour s'approvisionner en eau et 18 %, plus de 500 m.

Enfin, en matière d'insertion sociale, le rôle du transport est déterminant. Pour les citoyens, et plus encore pour les pauvres, l'entretien du réseau social est essentiel pour se prémunir contre les événements imprévus, en vue de l'obtention éventuelle d'un emploi ou plus simplement pour "joindre les deux bouts", comme le montre le fait que les dons représentent plus de 10 % des revenus des ménages pauvres. Cependant, le coût du transport, en argent et en temps, limite les déplacements pour l'entretien des relations sociales dispersées dans la ville, comme l'illustrent ces témoignages de Conakrykas pauvres : *"il faut aller voir la famille, discuter des problèmes et voir ce qu'il faut faire"*, mais *"la cherté du transport est un facteur de frein de fraternité entre les hommes"*. Les pauvres font alors face à une capacité d'insertion limitée qui bien souvent les contraint à une sociabilité réduite au quartier de résidence.

Face à ces difficultés cumulatives, la tentation est grande d'un repli sur le quartier comme réponse à la pauvreté. La fréquentation de la ville, qui ouvre la voie à des emplois plus rémunérateurs, est pénalisée. La déscolarisation des enfants, solution

de court terme pour seconder les adultes dans les tâches domestiques ou une activité informelle, ne favorise pas le développement du capital humain, tandis que le recours à la médecine "moderne" et à l'hôpital ne sont décidés qu'en dernière instance... Enfin, l'insertion dans les réseaux sociaux utiles, qui donne accès à une solidarité informelle indispensable en situation de précarité, se trouve remise en cause.

QUELLES ACTIONS PRIVILÉGIER ?

Au vu du caractère multidimensionnel des difficultés de transport rencontrées par les citoyens pauvres, il paraît illusoire de définir une politique exclusivement ciblée sur cette population. Mais se contenter d'une politique de transport censée bénéficier mécaniquement et également tous les groupes sociaux est insuffisant. Une amélioration de la situation des pauvres passe par un meilleur fonctionnement du système de transport, accompagné d'efforts particuliers sur les segments de l'offre les plus adaptés à leurs besoins. Actuellement, les investissements en matière de transport, portant essentiellement sur les grands axes de voirie, ne bénéficient pas principalement aux pauvres. S'ils paraissent essentiels, ils doivent être rééquilibrés par des actions coordonnées et de long terme, plus axées sur les besoins des citoyens défavorisés, dont voici quelques pistes :

- actions pour améliorer la productivité des transports urbains de manière à les rendre plus efficaces et à en rendre les tarifs plus abordables : organisation du secteur, hiérarchisation des liaisons, multimodalité... Ces efforts nécessitent une plus grande coordination des actions, par le biais d'une Autorité organisatrice unique ;
- actions pour faciliter la marche à pied en donnant plus de place aux cheminements piétonniers, dès la conception des équipements urbains et la définition des projets de transport ;
- équipement des périphéries en services de base.

Dans un contexte de rareté des ressources publiques, il est essentiel de les utiliser au mieux en hiérarchisant les priorités et en évaluant l'impact des actions mises en oeuvre à l'aide d'un suivi régulier de la situation des pauvres en matière de mobilité.

Méthodologie

Dans chacune des villes, une enquête quantitative auprès d'environ 600 ménages et des entretiens qualitatifs auprès de citoyens pauvres (une trentaine) ont été réalisés à l'automne 2003. Concernant l'enquête-ménages, nous avons préféré une représentativité des diverses situations de pauvreté à une représentativité statistique de l'ensemble de la ville. Les populations pauvres sont donc volontairement surreprésentées dans notre échantillon, par le choix des 30 zones d'enquête parmi des quartiers peu favorisés. De plus, parmi les « non-pauvres », les plus aisés sont peu représentés, car il était 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 de plus de 10 ans (1885 à Douala, 2703 à Conakry). Un effort particulier a été fait pour recueillir les petits déplacements à pied. 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 et les dépenses pour les déplacements urbains. Ces données ont pu être croisées avec les variables de revenu et de positionnement socio-démographique des ménages et individus, présentes dans le questionnaire. Pour définir le seuil de pauvreté, nous avons utilisé les revenus *per capita*. A Douala, les pauvres sont ceux qui appartiennent au 1^{er} quartile de dépenses *per capita* actualisées telles que mesurées par l'enquête Dépenses-2000 (soit 54 % des ménages de l'échantillon doualais disposant de moins de 272 000 Fcfa / an / personne). A Conakry, 77 % des ménages de l'échantillon sont définis comme pauvres (et disposent de moins de 450 000 Francs guinéens / an / personne). Cette définition monétaire est bien évidemment 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. Tant pour Douala que Conakry, les données produites paraissent tout à fait cohérentes avec les données socio-économiques issues de bases antérieures (respectivement CAVIE et QUIBB).