



HAL
open science

Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements à Dar es Salaam

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Jean-Michel Cusset

► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet, Jean-Michel Cusset. Vers une ville à deux vitesses ? Transport et accès aux équipements à Dar es Salaam. [Rapport de recherche] LET. 1998, pp.53. halshs-00849275v2

HAL Id: halshs-00849275

<https://shs.hal.science/halshs-00849275v2>

Submitted on 14 Jan 2016

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



Laboratoire d'Economie des Transports

VERS UNE VILLE A DEUX VITESSES ?

TRANSPORT ET ACCES AUX EQUIPEMENTS A DAR ES SALAAM



L. DIAZ OLVERA, D. PLAT, P. POCHE, J.-M. CUSSET

OCTOBRE 1998

VERS UNE VILLE A DEUX VITESSES ?

TRANSPORT ET ACCES AUX EQUIPEMENTS A DAR ES SALAAM



L. Diaz Olvera, D. Plat, P. Pochet, J.-M. Cusset

Octobre 1998

Recherche cofinancée par l'Institut Français de Recherche en Afrique

e-mail : Lourdes.Diaz-Olvera@entpe.fr, Didier.Plat@entpe.fr,

Pascal.Pochet@entpe.fr, Jean-Michel.Cusset@let.mrash.fr

Laboratoire d'Economie des Transports

UMR du CNRS n° 5593

*à l'Ecole Nationale des Travaux
Publics de l'Etat*

ENTPE
rue Maurice Audin
69518 Vaulx-en-Velin Cedex
France
Tel : (33) 04 72 04 70 46



à l'Université Lumière Lyon 2

MRASH
14 avenue Berthelot
69363 Lyon Cedex 07
France
Tel : (33) 04 72 72 64 03

SOMMAIRE

<i>LES DARIENS SE DEPLACERAIENT PEU ET DIFFICILEMENT</i>	1
<i>CHAPITRE 1 UNE VILLE EN QUETE D'INFRASTRUCTURES VIAIRES</i>	6
<i>ETALEMENT RESIDENTIEL ET CONCENTRATION DES EMPLOIS</i>	6
<i>LES DEUX VISAGES DU RESEAU DE VOIRIE</i>	9
<i>DES ZONES D'HABITAT INEGALEMENT DESSERVIES</i>	12
<i>A LA RECHERCHE DE NOUVELLES FORMES DE FINANCEMENT</i>	15
<i>Voirie, le capitalisme par le bas ?</i>	16
<i>Stationnement, le choix de la privatisation</i>	17
<i>CHAPITRE 2 L'AVENEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS PRIVES</i>	20
<i>UDA, CHRONIQUE D'UNE MORT LENTE</i>	21
<i>1970-1985, du monopole de droit à la concurrence de fait</i>	21
<i>Depuis 1985, l'explosion du secteur privé</i>	24
<i>LES DALADALAS, UNE ACTIVITE SPECULATIVE A PETITE ECHELLE</i>	26
<i>Un secteur atomisé et peu professionnalisé</i>	27
<i>Des conditions de travail, entre exploitation et système D</i>	28
<i>Des itinéraires radiaux et concentrés</i>	30
<i>CHAPITRE 3 UNE DEMANDE COMPRESSEE</i>	34
<i>DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES URBAINS MAL REPARTIS</i>	35
<i>DES DEPENSES DE TRANSPORT SOUS FORTES CONTRAINTES</i>	39
<i>LA VILLE AU RISQUE DES QUARTIERS</i>	41
<i>BIBLIOGRAPHIE</i>	48
<i>ANNEXE</i>	49

LES DARIENS SE DEPLACERAIENT PEU ET DIFFICILEMENT

Si les sources sont malheureusement trop rares et trop parcellaires dans le cas de Dar es Salaam pour connaître précisément le niveau et la structure de la mobilité quotidienne, les quelques informations disponibles permettent néanmoins d'esquisser le diagnostic d'une mobilité faible et contrainte. Faible au regard du nombre de déplacements, avec, semble-t-il, moins d'un aller retour quotidien par personne en moyenne. Contrainte sur le plan des motifs, car les activités professionnelles prédominent très largement, 70 % des déplacements étant motivés par le travail ou les études. Mais contrainte aussi par l'accès aux modes, car la marche à pied est le seul recours de nombreux citoyens, l'usage des modes mécanisées, qui bien plus que la marche permet de s'affranchir des distances importantes, demeurant à des niveaux bas, tout particulièrement en dehors des heures de pointe.

L'écart entre les besoins de déplacement et les moyens de les satisfaire semble aujourd'hui immense à Dar es Salaam. Parce que dans un pays parmi les plus pauvres d'Afrique, la principale ville connaît une croissance démographique particulièrement forte ; les Dariens seraient aujourd'hui près de 3 millions, la population de la ville ayant doublé durant les dix dernières années. Parce que cette croissance s'accompagne d'une extension rapide et désordonnée de la zone urbanisée, qui renforce la disjonction entre lieux d'habitat et d'emploi, commerces, établissements de soins, écoles... Parce que, enfin, dans un contexte économique peu favorable et marqué par un processus de libéralisation très rapide, ce double accroissement explique sans doute pour partie les problèmes que connaît la ville pour faire face aux besoins de base de ses habitants, et notamment des plus pauvres.

Les nombreuses lacunes du système de transport tendent à aggraver la situation. En ce qui concerne les infrastructures tout d'abord, trop peu nombreuses et bien souvent trop dégradées pour offrir une qualité de service minimale à l'échelle tant de la ville que de ses quartiers (Chapitre 1). Mais aussi du fait des caractéristiques de l'offre actuelle de transports collectifs, lente agonie de l'entreprise publique et renforcement des stratégies spéculatives dans le secteur privé, qui ne peuvent que contribuer à pérenniser, voire à accentuer, les disparités d'accessibilité d'un quartier à l'autre (Chapitre 2). Il en découle des difficultés marquées d'accès aux différents services et équipements urbains pour la majeure partie des ménages, auxquels l'étroitesse de leurs budgets offrent peu de marges de manoeuvre (Chapitre 3).

Cette analyse de l'historique et de la situation actuelle du secteur des transports urbains dariens repose sur un dépouillement de différentes sources bibliographiques (ouvrages et littérature grise mais aussi archives de la presse locale), sur un ensemble d'entretiens réalisés auprès de différents acteurs du secteur en avril-mai 1998 et sur diverses analyses secondaires de l'enquête HRDS (*Human Resources Development Survey*) de 1993 (Encadré 1).

Encadré 1 : L'enquête HRDS

L'enquête HRDS résulte du travail conjoint du Département d'Economie de l'Université de Dar es Salaam, du Gouvernement de Tanzanie et de la Banque Mondiale. Elle a été financée par la Banque Mondiale, le Gouvernement du Japon et l'Agence britannique pour le Développement Outre-mer.

Cette enquête porte sur 5 000 ménages à l'échelle nationale et comporte un sous-échantillon de 1 128 ménages, représentatif de la population de Dar es Salaam et qui a donné lieu à diverses exploitations complémentaires dans le cadre de ce rapport. Elle permet d'évaluer les conditions d'accès aux principaux équipements de la ville (établissements de santé ou d'éducation, accès à l'eau et à l'électricité, aux marchés, desserte routière) pour des ménages résidant dans différentes parties de la ville, ainsi que leurs conditions de logement, leurs caractéristiques socio-démographiques et enfin leurs dépenses dans l'année. Toutefois, elle ne fournit pas la localisation du travail et ne permet donc pas de connaître les conditions de transport des actifs.

CHAPITRE 1

UNE VILLE EN QUETE D'INFRASTRUCTURES VIAIRES

Selon les recensements, Dar es Salaam comptait 348 000 habitants en 1968, 852 000 en 1978 (soit +9,4 % en rythme annuel) et 1 345 000 au dernier recensement, en 1988 (soit +4,7 % par an depuis 1978). Ville d'immigration, Dar es Salaam ne comptait qu'un natif de la ville sur cinq au milieu des années quatre-vingt (KULABA, 1993). Le développement démographique ne s'est pas ralenti ces dernières années. Au contraire même, s'il est bien difficile d'avoir une idée exacte de la population de la principale ville tanzanienne, les estimations s'accordent sur des taux de croissance annuels de l'ordre de 7 à 8 %. Le nombre d'habitants de Dar es Salaam à l'heure actuelle serait alors de 2,5 à 3 millions. Ce fort accroissement, très peu maîtrisé par les pouvoirs publics, s'est traduit par un éclatement, fonctionnel et spatial, de la ville.

ETALEMENT RESIDENTIEL ET CONCENTRATION DES EMPLOIS

Comme pour la plupart des villes africaines, le développement considérable de Dar es Salaam ces dernières décennies a pris presque partout la forme d'un habitat individuel, généralement sous la forme de la maison swahilie (CALAS, BART, 1997). Les immeubles collectifs, déjà anciens (leur construction date de l'époque coloniale), sont situés dans le centre ou en proche périphérie. Bien que les densités urbaines puissent être relativement importantes, elles sont cependant inférieures à celles que permettait une urbanisation fondée sur de l'habitat collectif. L'accroissement démographique s'est traduit au plan spatial par une extension spectaculaire des zones urbanisées. La superficie de la ville a ainsi été multipliée par 5 de 1968 à 1982 (MAUNDER, FOURACRE, 1987).

Cette extension s'est faite, et se poursuit, à partir du centre historique situé sur la côte, le long de quelques axes structurés par des infrastructures viaires radiales, suivant en cela le modèle d'urbanisation classique des « doigts de gant ». Les vides interstitiels se sont peu à peu comblés dans un second temps, alors que le peuplement se poursuit, toujours plus loin le long des quatre grandes radiales. De plus en plus, face aux insuffisances de la planification urbaine, les constructions sont le fait d'initiatives individuelles, dans des zones pas toujours propices : à proximité des rivières et sujettes aux risques d'inondations, sans raccordement préalable aux réseaux d'eau et d'électricité.

Malgré les efforts pour raccorder les zones de *squatters* aux réseaux, ou pour reloger leurs habitants dans des endroits plus salubres, les quartiers d'habitat précaire ne font que s'étendre au fil des années du fait de la pression démographique. Les autorités publiques, qu'il s'agisse

de l'Etat central ou de la collectivité locale, en l'occurrence le *Dar es Salaam City Council*¹, se sont de fait toujours montrées incapables de les contrôler et elles regrouperaient aujourd'hui les trois quarts des logements de la ville (HABITAT, 1996).

L'étendue maximale de la ville qui n'était que de 6 à 10 km en 1969, de 15 km en 1978, prend ainsi dans les années quatre-vingt-dix des dimensions spectaculaires (KOMBE, 1994) :

- 27 km en 1993, et jusqu'à 30 km actuellement, au nord, le long de la route de Bagamoyo et en bord de mer, où l'accroissement est particulièrement net ;
- de 15 à 25 km en 1993 à l'ouest, le long de la route de Morogoro ;
- de 15 à 25 km en 1993, au sud-ouest, le long de l'axe constitué par la Nyerere Road, après l'aéroport ;
- 13 km en 1993, de 15 à 20 km actuellement, au sud, après Mbagala, le long de Kilwa Road essentiellement, et de l'autre côté de la baie (Kigamboni).

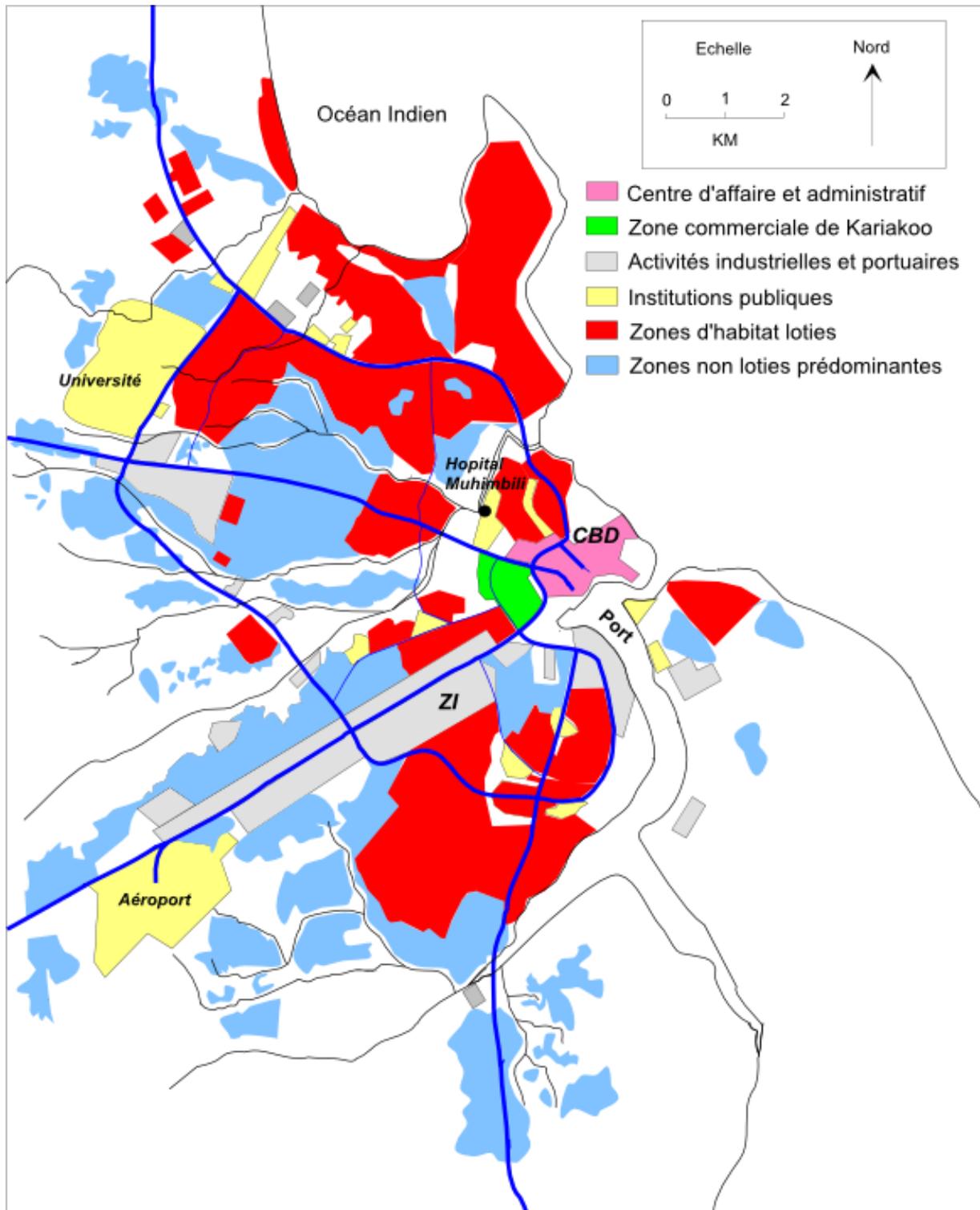
Toutefois, la très grande majorité de la population vit dans un rayon de 10 km autour du centre, ce qui constitue déjà une superficie considérable compte tenu de la structure du réseau de voirie existant.

Un examen simultané des zones urbanisées et de la localisation des principales activités (Carte 1) suffit pour apprécier le degré de concentration bien plus fort des emplois que des résidences. En particulier, les emplois de bureau et d'administration sont très nombreux dans le CBD (*Central Business District*). La zone dense et peuplée de Kariakoo, jouxtant le centre, regroupe nombre d'activités de commerce, formelles ou informelles. De même, le marché le plus fourni et le plus attractif de la ville est situé à Ilala, soit dans un quartier lui aussi très proche de cette zone centrale. Les emplois industriels ne sont pas tellement plus excentrés : ils se retrouvent préférentiellement dans la zone industrielle, située à 4 km du centre, ou encore autour du port. Enfin le plus grand hôpital de Dar es Salaam se trouve à moins de 2 km du centre.

Cette concentration des zones d'activité économique et d'emplois dans un périmètre restreint n'est bien évidemment pas totale : on trouve en périphérie l'important campus universitaire (situé à 10 km du centre), des implantations industrielles dans la zone périphérique d'Ubungu ou disséminées le long des axes radiaux (Bagamoyo Road et Nyerere Road surtout), des marchés et des concentrations importantes d'artisans (Manzese, Mbagala, Téméké Makumbusho...), ou encore nombre de petites boutiques, d'équipements scolaires ou sanitaires de proximité disséminés dans les quartiers périphériques. Il n'en demeure pas moins que Dar es Salaam se caractérise par un degré élevé de spécialisation des espaces et de dissociation entre les fonctions d'habitat et d'emploi. Les distances moyennes des déplacements domicile-travail sont d'autant plus élevées que la ville n'a pu se développer que sur sa moitié ouest.

¹ Dar es Salaam a disposé dès 1949 d'un conseil municipal qui a été dissout début 1974 au bénéfice des trois conseils de district pour le développement d'Ilala, Téméké et Kinondoni, puis recréé ultérieurement, avant de disparaître à nouveau mi-1996 du fait de ses nombreux dysfonctionnements, au profit d'une *City Commission* désignée par le pouvoir central. En 1999, une nouvelle organisation, reposant sur une répartition refondue des fonctions entre l'autorité centrale et les trois districts, sera mise en place. Le *Dar es Salaam City Council* restera le coeur du gouvernement local et conservera la responsabilité de la planification et de la formulation des programmes, tout en assurant la coordination des trois conseils municipaux, qui s'occuperont de la planification et de la mise en oeuvre des services dans leur juridiction.

Carte 1 : Zones d'habitat et d'emploi



Vu la morphologie de la ville, et la répartition des emplois et des résidences, la distance à parcourir quotidiennement pour se rendre au travail (voire au lycée ou à l'université), et en revenir, peut atteindre couramment les 20 km aller-retour. Au milieu des années quatre-vingt, un déplacement (aller simple) en transport collectif faisait déjà en moyenne de l'ordre de 8 km (MAUNDER, FOURACRE, 1987), et l'on peut penser que cette distance moyenne n'a fait que croître depuis lors, parallèlement à l'étalement urbain. Même si les flux piétonniers importants sur les trottoirs des grands axes à des endroits non urbanisés montrent que les déplacements à pied de plusieurs kilomètres sont loin d'être rares à Dar es Salaam, de telles distances rendent de plus en plus difficile le recours exclusif aux modes non motorisés (marche à pied ou encore bicyclette) dès lors que l'on doit sortir du quartier. De plus, la configuration et l'état du réseau viaire renforcent la difficulté à satisfaire ces besoins de déplacement dans de bonnes conditions.

LES DEUX VISAGES DU RESEAU DE VOIRIE

Les différents recensements de la capacité de voirie de Dar es Salaam s'accordent sur un kilométrage total de voies de circulation d'environ 1100 km, dont 40 % environ seulement sont goudronnés² (TRANSURB CONSULT, INRETS, 1991 ; HALLA, 1992a ; RWEBANGIRA, 1993). Le réseau de voirie en bon état et dimensionné pour des échanges motorisés entre quartiers est très réduit, totalisant environ 150 km, longueur à rapporter à une superficie urbaine d'environ 450 km². Il compte essentiellement les quatre grands axes radiaux déjà évoqués, et deux liaisons transversales (Carte 2) :

- Ali Hassan Mwinyi Road avant le croisement avec Rashid Kawawa Road (2x2 voies), puis Bagamoyo Road (2x1 voie) qui borde les quartiers de Kinondoni, Mikocheni, Mwananyamala, Mwenge, Kawe, Mbezi et mène à Tegeta, Kundunchi, villages périphériques situés au nord, intégrés dans la circonscription de Dar es Salaam ;
- Morogoro Road (2x2 voies) qui longe les quartiers de Magomeni, Manzese, Ubungo, Tandulé, Sinza et passe à 1 kilomètre de l'Université ;
- Nyerere Road (anciennement Pugu Road, 2x2 voies), qui dessert la zone industrielle, longe les quartiers Ilala, Buguruni, Vingunguti, Kipawa, mène à l'aéroport et au long de laquelle sont disséminés des petits quartiers périphériques ;
- Kilwa Road (2x1 voie), qui mène, au sud, au district de Téméké, et longeant les quartiers de Keko, Kurasini, Tandika, Mtoni, atteint le quartier étendu de Mbagala, puis, encore plus au sud à la limite administrative de la ville, le village périphérique de Kongowe ;
- la rocade principale Nelson Mandela Road (2x2 voies)-Sam Nujoma Road (2x1 voie) qui relie, sans passer par le centre, le port, les quartiers Téméké, Buguruni, Tabata, Ubungo, Mwenge, l'Université et la gare ferroviaire. Elle est située selon les endroits, de 5 à 10 km du centre ;
- une rocade intérieure située à 3 km environ du centre qui est constituée par la Rashid Kawawa Road (plus connue sous son ancien nom, Morocco Road), plus ou moins prolongée au sud par Chang'Ombé Road (routes à 2x1 voie).

² Ce réseau de voirie représente moins de 0,5 % de la superficie totale de la ville, soit environ 0,80 km de voirie/km² (HABITAT, 1992).

Carte 2 : Le réseau de voirie



Ce réseau de voirie principal, qui est du domaine du gouvernement central (Encadré 2), a bénéficié d'importants travaux de réfection et d'élargissement depuis le début des années quatre-vingt-dix. Ces travaux, financés par la Coopération japonaise, avaient pour but d'assurer l'essentiel, c'est-à-dire permettre les échanges entre les zones d'activités économiques et les périphéries résidentielles. Si certaines artères tendent à saturer aux heures de pointe, le bon état général du réseau principal contraste avec la dégradation, de plus en plus nette depuis une dizaine d'années, des voies de desserte interne des quartiers résidentiels périphériques.

Encadré 2 : Les autorités en charge des infrastructures

Plusieurs acteurs se partagent l'essentiel des responsabilités en matière d'infrastructures viaires (NTC, 1993). Au plan national, c'est d'abord le *Ministry of Communications and Transport* qui, en charge de la politique du secteur et de sa mise en oeuvre, doit assurer notamment la construction, la gestion et l'entretien du réseau national. Le *Ministry of Local Government and Regional Administration* et le *Ministry of Works* interviennent, en relation avec les collectivités locales, dans la construction et l'entretien de la voirie. Plus en amont, le *Ministry of Lands, Housing and Urban Development* est responsable de la planification urbaine et de l'affectation des sols. A l'échelon local, le Dar es Salaam City Council est théoriquement responsable de l'infrastructure viaire, hors réseau national (construction, gestion et entretien des routes).

Mais ces différentes institutions manquent bien souvent des moyens matériels et humains qui seraient nécessaires à l'accomplissement de leurs missions. C'est tout particulièrement le cas de la collectivité locale. Quelles qu'aient été les vicissitudes de son existence administrative, ses moyens financiers ont en effet toujours été très nettement insuffisants. Dans un contexte où la ville a longtemps été défavorisée au détriment de la campagne, Dar es Salaam au détriment des autres villes du pays et le secteur transport au détriment des autres secteurs, les subventions du gouvernement central n'ont pas pu compenser la trop grande faiblesse des autres sources de financement, et notamment du recouvrement des taxes locales (RAISON, 1994). Dans les années quatre-vingt, les fonds alloués par le gouvernement central pour l'entretien de la voirie de Dar es Salaam n'atteignaient guère que de 5 à 10 % des besoins réels de la ville, alors même que l'allocation des ressources n'était pas optimale (HALLA, 1992b). Il semblerait que l'actuelle *City Commission* ait mieux organisé le recouvrement des taxes que le défunt *City Council*. Selon la presse, en 1996, elle aurait recueilli en 6 mois 1,9 milliards de Tsh (100 Tsh = 0,9 FF), soit trois fois le montant perçu jusque là annuellement. Il n'en reste pas moins que les ressources ainsi obtenues restent très faibles en regard des besoins de financement.

La voirie, rarement bitumée, y est difficilement praticable par des véhicules à quatre roues, témoins les véritables slaloms que sont obligés d'effectuer les minibus entre les ornières, à vitesse très réduite. Les conditions des déplacements non motorisés (à pied ou à bicyclette) sont, elles aussi, rendues difficiles, et parfois dangereuses, par l'absence de trottoirs et de voies réservées, ou encore par l'encombrement des bords des rues par les échoppes et les tabliers installés sur les espaces publics, ou encore par des décharges sauvages. Les causes de dégradation des routes sont nombreuses dans cette ville au climat équatorial. Un entretien très suivi des réseaux faisant défaut, le manque ou l'engorgement des canaux d'évacuation des eaux pluviales ou usées, l'accumulation du sable, voire de débris au bord des routes, le passage de véhicules surchargés sur les routes non revêtues sont autant de facteurs aggravant les dégâts causés par les fortes pluies tombant d'avril à juin.

En saison des pluies, la multiplication et le ravinement des ornières représentent même à bien des endroits un obstacle infranchissable pour les véhicules. Les rares personnes motorisées laissent alors leur voiture à l'entrée du quartier, les taxis demandent le double du tarif quand

ils ne refusent pas simplement d'y pénétrer, les transports de marchandises nécessitent le recours à des charrettes... Les piétons voient eux aussi leurs déplacements quotidiens fortement compliqués par les pluies : isolés dans leur quartier par la destruction de ponts routiers ou de chemin de fer comme à Tabata cette année, obligés de traverser à gué (et à leurs risques et périls) des rivières en crues, ou ne sachant tout simplement plus où passer dans certaines rues totalement inondées...

Les infrastructures routières sont déficientes jusque dans les quartiers planifiés et résidentiels. Ainsi, Sinza et Kijitonyama, zones loties accueillant des classes moyennes, ont pu être qualifiés de bidonvilles modernes (« *modern slums* ») du fait de l'état déplorable de leurs rues. Mais ce sont les habitants des quartiers non lotis qui connaissent les conditions de déplacement les plus difficiles : les problèmes d'accessibilité renvoient là à un défaut de planification urbaine bien plus large. Dans la plupart des cas, les voies de desserte n'ont tout simplement pas été prévues à l'origine, et leur construction après installation des populations pose alors à la fois des problèmes techniques (les sols n'étant pas toujours propices) et sociaux (l'élargissement nécessitant alors l'expulsion des riverains, commerçants ou résidents). En particulier, les voies d'accès aux quartiers de *squatters* sont particulièrement dégradées : qu'il s'agisse de Tandale et des marges des quartiers Kijitonyama et Mwananyamala, ou de la zone comprenant la majeure partie des quartiers Manzese, Mabibo, Mbuharati, Kigogo, des connexions entre Tabata et Segerea, des liens entre les différents Yombo, Mtoni et Tandika... (Carte 3).

Certes, dans un contexte géographique marqué par de nombreuses rivières faisant l'effet d'autant de barrières, notamment pendant la saison des pluies, les difficultés d'établir des échanges aisés en dehors des itinéraires radiaux ne sont pas récentes (BANYIKWA, 1988 ; HALLA, 1992a). Mais l'accentuation de la dualité du réseau de voirie, structure très radiale du réseau principal en bon état et dégradation du réseau secondaire, génère des problèmes accrus d'interconnexion entre quartiers d'habitation et tend à accentuer les différences d'accessibilité entre les quartiers, selon leur distance au centre, mais plus encore en fonction de la distance au « goudron » et aux arrêts de transports en commun.

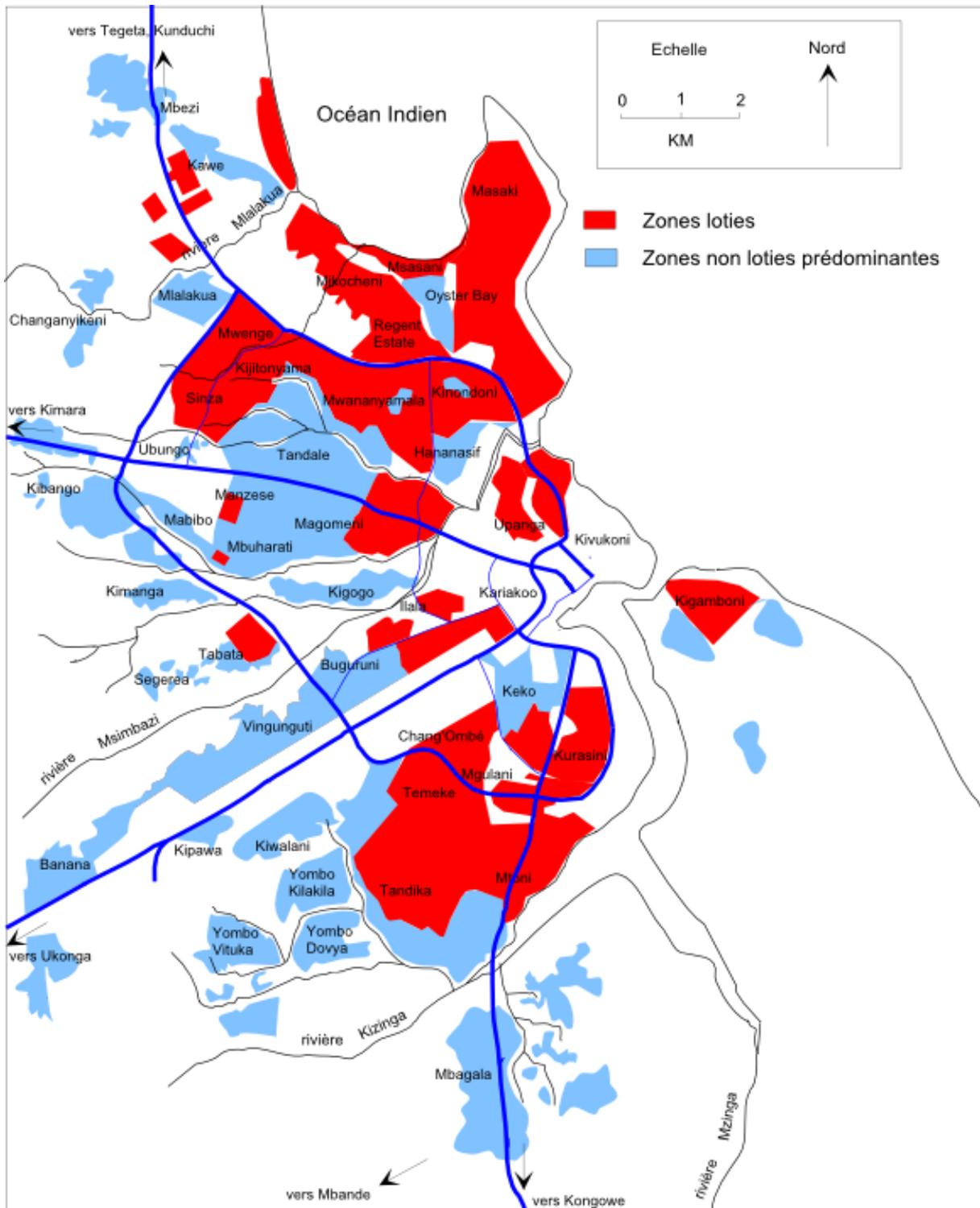
DES ZONES D'HABITAT INEGALEMENT DESSERVIES

L'enquête HRDS permet de prendre la mesure de ces inégalités entre zones d'habitation, en y distinguant des quartiers non lotis (47 % des ménages), des quartiers lotis (31 %) et des quartiers aisés (22 %). Cette typologie en trois groupes rend compte de différences entre ménages qui se déclinent en termes de type de logement, de niveau de ressources et de position socioprofessionnelle (Encadré 3).

La route la plus proche est située en moyenne à 300 m du logement, cette route n'étant desservie par les transports collectifs que dans les deux tiers des cas (Tableau 1). Mais les disparités sont fortes en ce domaine, puisque les distances aux plus proches routes praticables vont du simple au double entre quartiers spontanés et aisés. Si les valeurs moyennes ne paraissent pas très élevées, elles reflètent encore des différences importantes, traduisant des situations contrastées au sein de chaque type de quartier : alors que des logements sont très proches des routes, d'autres peuvent en être éloignés de plus d'un kilomètre. On peut en déduire que, compte tenu de distances inter-stations élevées sur les lignes de *daladala*, le plus proche arrêt se trouve dans nombre de cas à 1 ou 2 km du domicile. En considérant une vitesse pédestre moyenne de 4 km, la plus fréquemment observée en milieu urbain, les trajets terminaux à pied correspondants peuvent alors nécessiter 15 à 30 mn, à l'aller comme au

retour, ce qui accroît considérablement les temps de transport quotidiens et augmente leur pénibilité.

Carte 3 : Les principaux quartiers d'habitation



Encadré 3 : Une typologie des quartiers d'habitation, appliquée à l'enquête HRDS

Dans nos analyses secondaires de l'enquête HRDS (évaluations de l'infrastructure viaire, accès aux services et équipements urbains, dépenses de transport), nous avons fait l'hypothèse que les caractéristiques de la zone de résidence constituaient un facteur déterminant en distinguant trois types de quartiers : les quartiers les plus résidentiels, les quartiers lotis, et enfin, les quartiers spontanés non lotis.

La distinction entre eux a été réalisée empiriquement, en deux temps. Tout d'abord, selon les caractéristiques du logement (matériaux des murs et raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité), les ménages ont été classés en 3 groupes : 1/ logement en dur mais sans eau ni électricité, ou logement dont les murs sont en un autre matériau, 2/ logement en dur, avec eau ou électricité (mais pas les deux), 3/ logement en dur avec eau et électricité. Dans un second temps, chaque zone d'enquête, en fonction des proportions relatives de ces trois types de logement, a été affectée à l'une des trois catégories suivantes : quartier non loti (47 % des ménages), quartier loti (31 %), quartier aisé (22 %).

Bien entendu, les différences dans les conditions d'habitat ne sont pas totales entre ces trois types résidentiels : si les quartiers les plus résidentiels apparaissent les plus homogènes dans les conditions de logement, on trouve de l'habitat non loti dans les quartiers lotis, et réciproquement. La différenciation sociale est loin d'être totale entre quartiers lotis et non lotis, mais on vérifie cependant que les quartiers non lotis sont les plus pauvres. Dans ces quartiers, les dépenses annuelles totales par ménage sont de l'ordre de 800 000 Tsh en moyenne, contre 1 060 000 Tsh dans les quartiers lotis, et 1 550 000 Tsh dans les quartiers aisés (en 1993, 100 Tsh = 1,60 FF). Les caractéristiques professionnelles des chefs de ménage ne sont pas non plus les mêmes. Alors que les quartiers non lotis sont constitués majoritairement de ménages d'actifs du secteur informel ou du secteur privé (voire pour certains, d'inactifs), les quartiers lotis hébergent en revanche une majorité d'employés du public ou du parapublic dont les revenus réguliers ont rendu possible l'accession à un standard de logement supérieur.

Tableau 1 : Eloignement du domicile à la route la plus proche selon le type de quartier

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Temps pour accéder à la route la plus proche empruntée par des véhicules	5 mn 50	5 mn 20	3 mn 30	5 mn 10
Distance à la route la plus proche empruntée par des véhicules (km)	380 m	260 m	180 m	300 m
Temps pour accéder à la route la plus proche desservie par les transports collectifs	7 mn	6 mn	4 mn 30	6 mn
Distance à la route la plus proche desservie par les transports collectifs	450 m	290 m	180 m	340 m

La qualité des routes est également variable : dans les quartiers spontanés, les routes d'accès dimensionnées pour le passage des véhicules ne sont bitumées que pour 46 % des ménages (contre 55 % dans les quartiers lotis, et 60 % dans les quartiers riches). La desserte de ces routes d'accès aux logements par les transports collectifs est moins bonne dans ces quartiers non planifiés (62 % seulement le sont) et dans les quartiers riches (64 %) que dans les quartiers planifiés (77 %). La desserte des quartiers les plus résidentiels est paradoxalement mauvaise, sans doute plus du fait d'une demande insuffisante en transports collectifs, une

partie non négligeable de la population disposant de voitures particulières, que de l'état des voiries de desserte de ces quartiers généralement peu denses (même si elles peuvent être, elles aussi, localement assez dégradées). Paradoxalement, la situation des personnes les moins riches de ces quartiers (comme de celles qui vont y travailler) est aussi préoccupante que celle des résidents des quartiers non lotis et peu accessibles situés en grande périphérie.

La dégradation des routes desservant les zones d'habitat est ressentie par un grand nombre d'habitants de Dar es Salaam. Quelle que soit la zone de résidence, près d'une personne sur deux considère que l'état général des routes s'est dégradé depuis deux ans, alors qu'une sur cinq seulement a l'opinion inverse (Tableau 2). A cette date, selon certaines estimations, les deux tiers du réseau revêtu nécessitaient soit un nouveau revêtement complet, soit une reconstruction totale (RWEBANGIRA, 1993). Depuis lors, des travaux de rénovation de grande ampleur des principaux axes ont été réalisés et l'opinion publique serait peut-être un peu plus partagée aujourd'hui. L'opinion générale sur l'évolution de l'état des routes, un peu plus négative au sein des quartiers non lotis, traduit sans doute une dégradation plus rapide des routes lorsqu'elles ne sont pas revêtues, situation plus fréquente dans ces quartiers. Cette dégradation s'explique par l'élargissement du fossé entre besoins d'infrastructure et capacités de financement public.

Tableau 2 : Opinion sur l'état des routes et desserte par les transports collectif selon le type de quartier

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Etat de la route la plus proche pouvant être empruntée par des véhicules (%)				
route bitumée	46	55	60	52
route en gravier	14	15	16	15
route en terre	40	30	24	33
Type de desserte (%)				
route empruntée par des véhicules	62	77	64	67
autre route	38	23	36	33
Evolution de l'état des routes depuis 2 ans				
mieux	18	18	27	20
pareil	31	36	27	32
pire	51	46	45	47
inexistant	1	0	1	1

A LA RECHERCHE DE NOUVELLES FORMES DE FINANCEMENT

Le développement spatial très rapide et très important des grandes villes africaines est particulièrement coûteux en termes d'équipements urbains, et notamment de desserte par la voirie (GODARD, TEURNIER, 1992). Dar es Salaam n'échappe pas à la règle et subit aussi les effets de la crise économique sur les budgets publics depuis les années quatre-vingt. La tentation est alors grande de chercher à mobiliser d'autres ressources, en complément ou à la place de prêts ou de dons consentis par des bailleurs de fonds internationaux. Pour cela, deux stratégies sont possibles, l'une qui s'appuie sur des financements directement issus des usagers ou des riverains, l'autre qui passe par la privatisation de certains segments de l'activité.

VOIRIE, LE CAPITALISME PAR LE BAS ?

Actuellement, le délabrement avancé des voies de desserte des quartiers d'habitation et les lenteurs des programmes de rénovation amènent de plus en plus les habitants de certains quartiers à participer au financement de leur réfection, voire même à réparer eux-mêmes les routes. De telles initiatives se sont concrétisées ou sont en cours dans les quartiers de Kijitonyama, Tabata, Kimanga. A Mbezi comme à Mikocheni B, les habitants se cotisent pour acheter des camions de gravier, en vue de boucher les nids de poule un peu trop fréquents dans les chaussées. A Sinza, des habitants se regroupent pour donner des noms aux rues ou payer un peintre pour réaliser des panneaux de signalisation.

Des associations locales visant à favoriser le développement économique ou environnemental de leur quartier, les *Community Based Organizations* (CBO), apparaissent ainsi dans certaines zones pour suppléer les carences des pouvoirs publics. Cette substitution est même parfois poussée à un tel point que des CBO en arrivent, en amont des projets, à devenir les interlocuteurs des bailleurs de fonds internationaux et, en aval, à instituer des péages locaux afin de financer l'entretien des routes d'accès à certains quartiers³. Ces pratiques, qui tendent à se développer, bénéficient de l'accord des autorités locales comme à Hanna Nassif depuis plusieurs années, ou encore à Mabibo, actuellement.

Si la pratique a évolué, c'est que la doctrine s'est également transformée. Les différents acteurs (pouvoirs publics locaux et bailleurs de fonds internationaux) se placent maintenant dans une logique d'approche participative, où l'Etat qui n'a plus les moyens d'être un pourvoyeur de fonds, doit devenir un « facilitateur » de l'action des associations locales, considérées comme mieux à même de faire émerger les "vrais" besoins (HABITAT, 1995b). En fait, la place des communautés devient centrale, tant pour l'émergence des priorités que pour leur... financement ! Ainsi, dans le cadre du *Sustainable Dar es Salaam Project* (SDP)⁴, les communautés locales doivent, pour valider l'intérêt qu'elles affichent pour tel ou tel projet, fournir le terrain (si besoin est), mais surtout contribuer à l'investissement à hauteur d'au moins 20 % et accepter d'assumer financièrement en totalité l'exploitation et la maintenance. Cette place croissante des ONG et, surtout, des organisations "populaires" (*people's organizations*) dans la fourniture des divers services en milieu urbain, tels notamment l'éducation, la santé, le ramassage des ordures, voire même la justice, est d'ailleurs un phénomène général, en Afrique de l'Est tout au moins (THERKILDTSEN, SEMBOJA, 1995).

³ Le coût de ces péages peut d'ailleurs être élevé : 200 Tsh pour une voiture, 500 Tsh pour les camions, à Mabibo par exemple à la mi-98, alors qu'un ticket en transports collectifs coûte 150 Tsh (100 Tsh équivalent à 0,9 francs français).

⁴ Le SDP est un projet mis en place sous l'égide d'HABITAT et faisant l'objet d'un programme pluriannuel, opérationnel depuis fin 1993. Il a d'une part un rôle de conseil des autorités locales en matière de planification urbaine. Mais dans le cadre des programmes *Environmental Management Strategy for Dar es Salaam*, et *Environmental Planning and Managing Process*, le SDP met aussi en place des actions concrètes en matière d'environnement urbain, en faisant participer au sein de groupes de travail les différents acteurs concernés : institutions, associations de résidents (*Community Based Organizations*), entreprises (HALLA, MAJANI, 1997). Ces actions ont par exemple porté sur la mise en place d'une collecte des ordures par une entreprise privée dans le centre-ville, du nettoyage payant des fosses septiques à Sinza, sur l'amélioration des services urbains dans les zones non planifiées (installation de réseaux, réfection de routes à Hanna Nassif)...

Serait-on alors passé en quelques années, en Tanzanie, du socialisme par le bas au capitalisme par le bas⁵ ? Présentées aujourd'hui comme la panacée, les CBO ne sont pas sans ambiguïtés, tant dans leur statut que dans leur rôle : leurs membres sont bien souvent des fonctionnaires, et les associations, dès lors que les projets s'avèrent ambitieux, sont très dépendantes des donateurs étrangers, ce qui vient nuancer fortement l'apparente auto-organisation. Mais qui plus est, elles semblent souffrir, tout au moins dans certains secteurs, des mêmes travers que les Etats qu'elles sont censées suppléer. Ainsi, pendant de longues années, l'entretien de la voirie a été plus difficile à financer par les Etats que sa construction. Or, il semble, dans le secteur éducatif, que les organisations populaires dégagent plus aisément des fonds pour la construction des écoles que pour leurs dépenses de fonctionnement (ISHUMI, 1995). Le risque est grand, qu'en matière d'infrastructure viaire également, les transferts de responsabilités et de charges du public vers le privé ne résolvent guère les difficultés de cohérence dans le temps des actions entreprises.

Mais, plus profondément, ce mode de financement ne paraît pas en mesure d'assurer la nécessaire péréquation à l'échelle de la ville, entre quartiers pauvres et enclavés, et quartiers « riches ». Au delà des questions de principe, qui justifient, par exemple, que 41 % des résidents de Mabibo refusent de prendre à leur charge des fonctions qu'ils estiment relever des pouvoirs publics (HABITAT, 1995a), les habitants de certaines zones déshéritées, telles Vingunguti, ne sont pas en mesure de dégager dans leurs budgets les sommes nécessaires à des projets demandant un minimum de moyens⁶. La mesure de l'intérêt d'un projet à travers le consentement à payer de ses futurs bénéficiaires paraît en effet difficile à mettre en oeuvre dès lors notamment que ceux-ci se trouvent en deçà du seuil de pauvreté absolu. La conséquence ne peut en être que l'approfondissement de l'écart entre des secteurs aux infrastructures de qualité, à même de supporter la circulation rapide des modes motorisés, et des *slums*, à la voirie adaptée seulement à la marche à pied ou, dans le meilleur des cas, à la bicyclette.

La mise au premier plan des associations d'intérêt local dans la conception des projets balance ainsi entre un discours généreux de prise en compte des préoccupations des citoyens telles qu'elles s'expriment sans filtre au quotidien et un abandon de fait de certaines populations déjà marginalisées économiquement et socialement dans une ville à deux vitesses. L'autre stratégie mise en oeuvre par les pouvoirs publics pour pallier la faiblesse des budgets des collectivités territoriales s'appuie sur la privatisation de certaines activités, telles que la gestion du stationnement.

STATIONNEMENT, LE CHOIX DE LA PRIVATISATION

Au début des années quatre-vingt-dix, le stationnement en centre-ville pose problème. Même

⁵ Alors qu'avant l'indépendance, les ONG avaient un rôle "naturel" de fourniture de services à la population africaine, après 1961, l'Etat a souhaité répartir directement les "fruits de l'indépendance" et a réduit la place des ONG (en termes absolus et relatifs). Mais lorsqu'à partir du milieu des années 70, les mauvais résultats économiques n'ont plus permis de satisfaire l'ensemble des besoins, les ONG ont progressivement repris une place dans la fourniture des services sociaux. Toutefois, ce n'est que depuis le début des années 90 que les ONG et les opérateurs privés ont obtenu officiellement le feu vert de la part du gouvernement (MUNISHI, 1995).

⁶ A Tanki Bovu, l'association locale qui souhaite améliorer la voirie a fixé la quote-part de chaque ménage à 15 000 Tsh (éventuellement payable en plusieurs fois). C'est de l'ordre de grandeur du salaire minimum mensuel.

s'il est difficile d'évaluer précisément le parc automobile darien⁷, les indicateurs d'immatriculation et d'importation de véhicules montrent qu'il est en phase de croissance. La demande de stationnement augmente, alors que les réglementations antérieures sont devenues obsolètes et sont de fait tombées en désuétude. Les usagers en pâtissent, car s'il existe environ 2 500 places de stationnement sur la voie publique, une forte proportion a été détournée de son usage initial, certaines devenant des gares et des aires de stationnement pour les véhicules de transport public interurbain, d'autres étant occupées par des commerçants à la sauvette. Le *City Council* ne s'y retrouve guère mieux, ne percevant aucune rentrée financière provenant du stationnement sur la voie publique. Faute des moyens financiers ou humains pour reprendre à leur charge cette fonction et devant l'impossibilité de la confier à l'initiative d'associations locales, la solution qui s'impose aux pouvoirs publics au milieu des années quatre-vingt-dix est celle de la privatisation, d'autant qu'il s'agit d'une activité potentiellement rentable.

Dans le cadre du SDP, et en même temps que la refonte du plan de circulation dans le centre-ville, le stationnement payant est institué en 1997. La première phase de l'opération est concentrée sur le centre-ville, avec 3 200 emplacements prévus, une extension à Kariakoo étant projetée dans un deuxième temps. La *City Commission* confie la gestion du système à une entreprise privée, la *Tanzania Parking System* (TPS). Cette dernière s'engage à mettre en place les outils techniques nécessaires (kiosques à tickets, horodateurs, signalisation, marquage des chaussées, suivi informatique de l'usage...) et à reverser 500 millions de Tsh par an, soit le quart des recettes, à l'autorité publique, cette somme étant destinée à l'amélioration du réseau de voirie. Les tarifs horaires, applicables entre 7h et 18h, varient selon la localisation du stationnement, de 300 Tsh dans les zones les plus conflictuelles de l'hypercentre à 150 Tsh dans le reste de l'hypercentre et 100 Tsh dans les autres rues du centre-ville ; les contrevenants sont passibles du paiement d'une amende et de l'immobilisation de leur véhicule, voire de son enlèvement.

Le bilan de la privatisation, du point de vue des usagers, est plus que mitigé. Les riverains, d'abord, se plaignent de l'absence de tarifs réduits ou de formules d'abonnement réservés aux résidents. Les automobilistes, ensuite, critiquent les tarifs trop élevés. Qui plus est, bon nombre d'entre eux, des fonctionnaires ou des employés d'entreprises parapubliques travaillant dans le CBD, ont vu du jour au lendemain leurs emplacements habituels de stationnement passer des mains de leur employeur à celles de TPS et ce "cadeau" à une entreprise privée qui n'a que très peu investi leur paraît injustifié. Les piétons, enfin, expriment également leur mécontentement, au fil de nombreux articles de la presse locale. En effet, l'accroissement des places de stationnement s'est fait aussi grâce à la remise en cause de certains cheminements piétonniers, maintenant réservés au stationnement des automobiles. On peut d'ailleurs s'étonner de telles mesures, en totale contradiction avec les efforts déployés par ailleurs en faveur des modes de transport non motorisés... Plus généralement, l'opération ne semble pas avoir eu d'effet dissuasif sur l'usage de la voiture et, bien au contraire, des stratégies de contournement se sont progressivement mises en place. L'imagination venant toujours au secours de la "conjoncture", pour reprendre l'expression utilisée par TOURE (1985) pour Abidjan, c'est ainsi qu'un nouveau petit métier est apparu pour éviter aux "riches" automobilistes de déboursier les frais de stationnement sans avoir à supporter une amende : des guetteurs sont en effet dorénavant rémunérés par les usagers pour les prévenir de l'arrivée des contrôleurs de TPS !

⁷ Une évaluation "raisonnable" du parc conduit à un chiffre d'environ 70 000 automobiles, soit un taux d'équipement des ménages guère supérieur à 10 %. Mais il ne s'agit que d'un ordre de grandeur qu'il convient de prendre avec prudence d'autant que les chiffres évoqués dans la presse ou à l'occasion d'entretiens peuvent varier de 50 000 à 200 000 voitures.

Le bilan, du point de vue des pouvoirs publics, reste à effectuer. Au crédit de la privatisation, si les effets en matière de circulation automobile et de réduction de la congestion paraissent avoir été ténus⁸, on doit par contre mentionner les rentrées monétaires qu'elle garantit à la ville. A son débit, c'est le fort mécontentement des citoyens qui doit être relevé. Il est certes politiquement peu coûteux actuellement, puisque la *City Commission* n'a pas de comptes à rendre aux électeurs, mais qu'en sera-t-il dès lors que la ville en reviendra au régime commun et qu'un conseil municipal élu sera mis en place ? En tout état de cause, il paraît difficile d'étendre la stratégie de privatisation à la construction des réseaux. Pourtant, la maigreur des budgets publics, les aléas des financements internationaux, tout comme l'impossibilité de mobiliser les financements nécessaires auprès de populations trop pauvres se traduisent par une couverture spatiale du réseau viaire fortement différenciée, encore renforcée par les caractéristiques propres à l'offre actuelle de transports collectifs.

⁸ Mais il conviendrait, pour tirer un bilan complet de cette opération sur les conditions de circulation, de prendre en compte parallèlement les effets du nouveau plan de circulation, ainsi que la contrainte pesant sur les promoteurs construisant des immeubles de bureaux en centre-ville d'y inclure des places de parking.

CHAPITRE 2

L'AVENEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS PRIVES

Comme dans de nombreux pays en développement, de multiples administrations centrales ou locales interviennent dans le secteur des transports collectifs urbains, sans qu'il y ait toujours une parfaite coordination entre elles. Néanmoins, deux acteurs se partagent l'essentiel des responsabilités, le *Dar es Salaam City Council* et le *Ministry of Communications and Transport*.

Le *Dar es Salaam City Council* est théoriquement responsable de l'élaboration de la stratégie en matière de transports urbains, mais de fait son rôle est extrêmement réduit. Qui plus est, alors même qu'il détient, depuis 1984, 51 % des actions de l'entreprise publique de transport collectif UDA, il ne s'est jamais comporté en actionnaire majoritaire.

Le *Ministry of Communications and Transport* s'appuie sur deux organismes :

- La *National Transport Corporation* (NTC), société parapublique sous sa tutelle, qui est le second actionnaire d'UDA et qui, plus largement, a vocation à jouer un rôle de conseil et de consultant tant pour UDA que pour les entreprises de transport régional (planification, financement, audit...). Elle élabore et met en œuvre différents projets dans le secteur des transports routiers. Dans la vague actuelle de libéralisation de l'activité de transport, sa disparition est toutefois annoncée à court terme.
- La *Central Transport Licensing Authority* (CTLA) qui délivre les licences de transport aux opérateurs privés et assume la responsabilité de la définition et du tracé des lignes que doivent desservir les entreprises agréées. La CTLA assure ces fonctions à travers un Comité où siègent des représentants de diverses institutions, notamment d'UDA et de la police.

D'autres institutions publiques sont également concernées, mais leurs domaines d'action sont plus réduits ou plus marginaux. La réglementation de la circulation et du stationnement ainsi que le contrôle de la sécurité des véhicules relèvent de la compétence du *Ministry of Home Affairs*, tandis que le *Ministry of Industries and Trade* a autorité dans le domaine de la production, de l'importation et de la commercialisation des véhicules et des pièces détachées. Mais ces organismes sont confrontés au même handicap que ceux en charge des infrastructures viaires : l'insuffisance des moyens humains et matériels. Ainsi, en 1990, le *Ministry of Home Affairs* ne pouvait affecter qu'une centaine de policiers à la circulation dans Dar es Salaam (RWEBANGIRA, 1993). De même, les fonctionnaires de la CTLA reconnaissent ne pas être en mesure de contrôler l'activité des transporteurs, faute de personnel. Le décalage entre ambitions affichées et pratiques quotidiennes est encore plus criant lorsque l'on rentre dans le détail du fonctionnement du secteur.

UDA, CHRONIQUE D'UNE MORT LENTE

Si, aujourd'hui, les qualificatifs qui viennent à l'esprit pour décrire la situation des transports à Dar es Salaam traduisent plutôt le mécontentement et l'insatisfaction des citoyens devant les carences qualitatives et quantitatives de l'offre, il n'en a pas toujours été ainsi. Au milieu des années 80, les anciens habitants de Dar es Salaam se souvenaient encore avec nostalgie de la qualité du transport collectif vingt ans auparavant (SPORREK, 1985). Dans une ville comptant environ 300 000 habitants en 1967, circulaient en effet quotidiennement de 200 à 300 bus, respectant les horaires et offrant un service sur la quasi-totalité du périmètre urbain. Certes, la croissance de la ville, qui a vu sa population multipliée par 10, n'est pas étrangère à cette dégradation du service. Mais d'autres facteurs ont fortement contribué à accroître l'écart entre les besoins des citoyens et les prestations proposées par les transporteurs. Si l'on cherche alors à retracer les grandes étapes de cette évolution, deux dates peuvent être retenues.

La première s'impose, c'est 1970, année de la nationalisation de la *Dar es Salaam Motors Transport Company* (DMT), société privée britannique, qui assurait jusqu'alors les transports publics, tant urbains qu'interurbains, du Tanganyika. On est au lendemain de la déclaration d'Arusha, au cœur de la grande vague de nationalisations qui vise à permettre au pays d'atteindre le socialisme en comptant sur ses propres forces. Le transport ne saurait être laissé en des mains étrangères et le gouvernement crée la *National Transport Corporation*, société d'Etat en charge des transports en commun à l'échelle du pays.

Le choix de la deuxième date est moins immédiat. En tout état de cause, ce ne saurait être 1974, année de la séparation entre transports interurbains, confiés à KAMATA, et service urbain, désormais à la charge d'UDA (*Shirika La Usafiri Dar es Salaam*). Passer d'une société d'Etat à deux n'a que peu d'effet sur les prestations fournies et le déclin réel de l'entreprise publique ne s'amorce qu'ensuite, dès 1975 selon STREN (1993), à partir de 1983 selon MAUNDER et FOURACRE (1987). Cette dernière date est aussi celle de l'autorisation du transport collectif privé, qui était toutefois déjà présent dans les rues dariennes depuis une dizaine d'années mais qui commence alors à concurrencer ouvertement UDA. C'est néanmoins 1985 que nous retiendrons comme date charnière. En effet, confrontée à l'offre de transport privé et au désintérêt marqué de la part de sa tutelle, UDA s'enfonce alors dans un lent déclin. De plus, même si le tournant de la libéralisation a été amorcé bien avant, dès 1977, le départ de Julius NYERERE en novembre 1985 marque la "fin d'une époque" (MARTIN, 1988) et la libéralisation ne fera que s'accroître durant la deuxième moitié de la décennie après la mise en place du premier plan d'ajustement structurel (1983-1986), pour s'emballer à l'occasion du deuxième mandat présidentiel d'Ali Hassan MWINYI, se traduisant par une explosion incontrôlée du transport privé.

1970-1985, DU MONOPOLE DE DROIT A LA CONCURRENCE DE FAIT

Au début des années 70, les autobus d'UDA portent encore le fier surnom de "lions de la route". Mais leur suprématie est déjà contestée par l'apparition timide, à partir de 1972, d'autobus privés, les *thumni-thumni* dont la dénomination renvoie à leur tarif de 0,5 Tsh. L'heure n'est pas encore à la libéralisation de l'économie, aussi sont-ils interdits dès 1975.

Pourtant, à l'évidence, l'offre publique satisfait mal la demande, ainsi que le montrent divers signes. C'est tout d'abord l'écart notable de tarif entre privés et public, dans un rapport de 1 à 2,5, qui indique l'existence d'une frange importante de population prête à payer plus pour pouvoir se déplacer mieux. C'est aussi la réapparition très rapide des opérateurs privés après leur interdiction, sous le nom de *Sanya Sanya*, surnom qui connote cette fois-ci un processus d'enrichissement rapide par tous les moyens disponibles (BANYIKWA, 1988) et ne laisse donc

guère de doutes sur la rentabilité de l'activité. C'est enfin le constat de l'incapacité d'UDA à faire sortir quotidiennement des dépôts un nombre suffisant de véhicules. En 1976, sur une flotte totale de 325 bus, seuls 175, en moyenne, parcourent les rues de la ville et, en l'absence de transporteurs privés, ce sont les chauffeurs des camions qui proposent sporadiquement de transporter des passagers (SPORREK, 1985). En près de dix ans, de 1967 à 1976, la population de la ville a plus que doublé, la superficie s'est considérablement accrue, les distances à parcourir se sont rallongées, mais le nombre d'autobus a diminué. Le monopole d'UDA ne semble toutefois pas encore véritablement entamé.

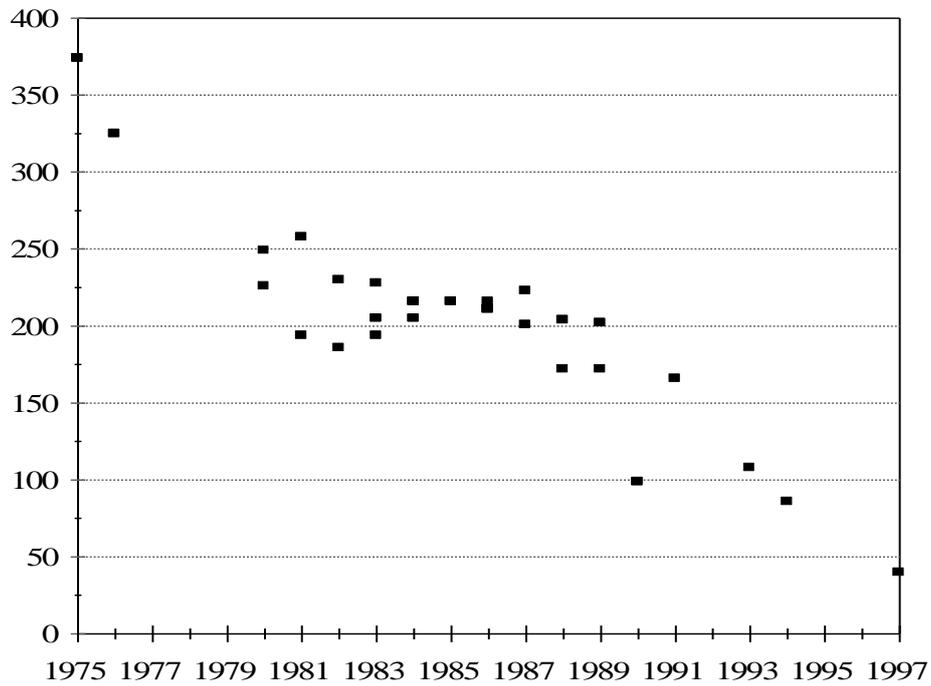
Au début des années 80, l'époque est à la crise. Après deux dévaluations (1982 et 1983), le pays accepte en 1983 les recommandations du FMI et le pouvoir d'achat des citoyens, plus d'ailleurs que celui des ruraux, s'effondre devant les effets conjugués du blocage des salaires⁹, de l'augmentation des prix des produits locaux et du renchérissement des importations. Simultanément, une économie parallèle se développe. Elle apporte des compléments de revenus aux ménages et propose des biens et des services indispensables à la vie quotidienne, intervenant en relais du secteur contrôlé incapable de satisfaire les besoins des citoyens. Le transport urbain n'y échappe pas.

A première vue, on pourrait toutefois estimer qu'au milieu de la décennie, UDA résiste bien à la crise. En effet, après la décroissance de la deuxième moitié des années soixante-dix, son parc semble s'être stabilisé autour de 200 véhicules (Figure 1). Toutefois, les problèmes de gestion et, surtout, l'incapacité à obtenir des pouvoirs publics les devises permettant d'acquérir les pièces détachées nécessaires à un entretien correct des véhicules ne permettent de mobiliser quotidiennement qu'un véhicule sur deux. D'autres indicateurs sont encore moins satisfaisants. Ainsi, les kilomètres parcourus annuellement par les bus diminuent légèrement d'une année sur l'autre et, surtout, la fréquentation par les usagers est clairement orientée à la baisse (Figure 2). L'apparent maintien du niveau des prestations d'UDA durant cette première moitié des années quatre-vingt ne doit donc pas faire illusion, il correspond en fait, en termes relatifs, à une érosion sensible des parts de marché de l'entreprise publique, qu'on la ramène à l'augmentation de la population ou qu'on la mesure à l'aune de la forte croissance de ses concurrents, les transporteurs privés.

Au début de la décennie, les transports privés continuent d'être présents dans les rues de Dar es Salaam, encore illégaux mais plus vivaces que jamais. Des pick-up coréens, peu coûteux, sont spécialement importés et recarrossés sur place à bas prix pour pouvoir transporter des passagers. Leurs tarifs ont progressivement augmenté et atteignent 5 Tsh en 1981. Ils prennent alors le surnom de *daladalas*, du nom swahili de la pièce de 5 Tsh. A partir de 1983, leur existence est autorisée et 102 *daladalas* obtiennent une concession d'exploitation leur fixant un itinéraire à desservir. Un entretien des véhicules souvent déficient, un respect très relatif du code de la route mais aussi l'absence de contraintes horaires qui leur permet de "disparaître" pendant les heures creuses, économiquement peu intéressantes pour un exploitant, autant de facteurs qui réduisent les coûts d'exploitation et assurent une rentabilité certaine. D.C. MARTIN observe ainsi que la libéralisation, au début des années 80, se traduit pour certains actifs, notamment des salariés, par l'exercice d'une deuxième activité et, pour les plus aisés, par l'acquisition d'un *daladala*, dont le "rendement sera très élevé" (MARTIN, 1988:178) et qui permettra d'endiguer la baisse du pouvoir d'achat consécutive à la crise économique.

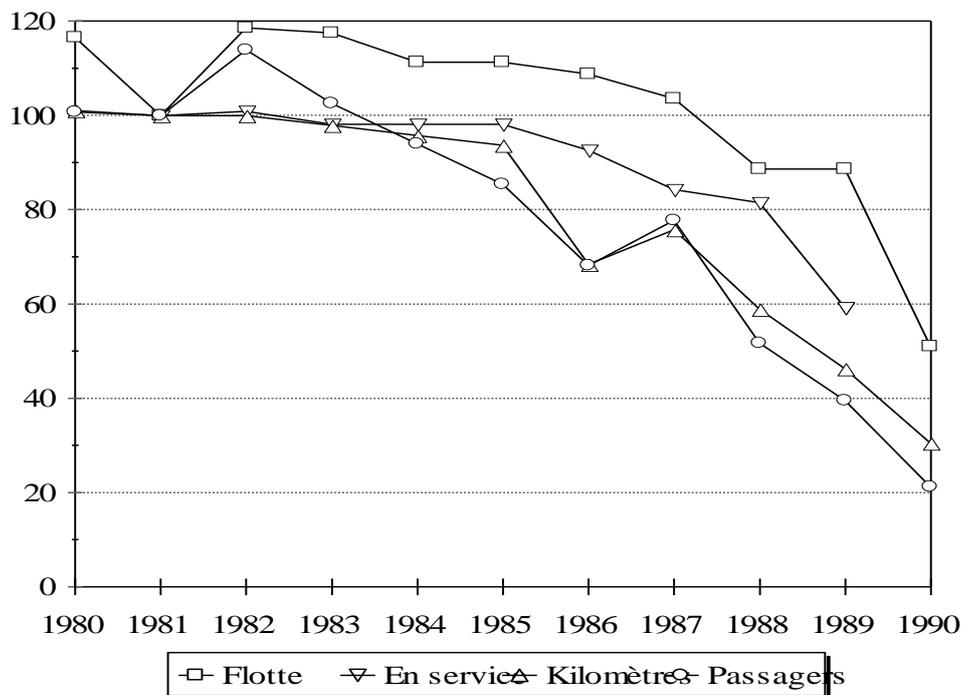
⁹ Selon ELSON (1992), les citoyens salariés auraient connu une chute de 50 % de leur revenu réel entre 1980 et 1984. Le PNB par habitant est tombé de 1328 Tsh en 1976 à 1175 Tsh en 1985 (MAUNDER, FOURACRE, 1987).

Figure 1: Evolution du parc total de véhicules d'UDA (1975-1997 ; nombre de bus)



Sources : BANYIKWA, 1988 ; KIRONDE, 1992 ; KULABA, 1993 ; SPORREK, 1985 ; STREN, 1993 ; TRANSURB CONSULT, INRETS, 1991 ; presse quotidienne pour les données récentes

Figure 2 : Evolution de divers indicateurs de prestation d'UDA (1980-1990 ; base 100 en 1981)



Sources : KIRONDE, 1992

La forte rentabilité de l'activité explique que, quelques mois seulement après leur légalisation, le nombre des *daladalas* ait pratiquement doublé et qu'en 1985 ils soient probablement près de 300. Mais la demande est telle, comparée à l'offre proposée par UDA, qu'à côté des *daladalas*, se développent également des taxis privés et, surtout, le transport par les entreprises de leur propre personnel sur les trajets domicile-travail de même que le ramassage scolaire pour certains établissements. De telles pratiques sont difficiles à quantifier, puisqu'il y aurait en 1985, selon BANYIKWA (1988), environ 120 bus assurant du ramassage-entreprise, tandis que STREN (1993) estime ce parc à plus de 450 véhicules (de tailles diverses), représentant 91 % de la capacité d'UDA. Mais au delà d'une précision d'ailleurs illusoire des chiffres, on retiendra que la capacité offerte par la concurrence est de l'ordre de grandeur de celle d'UDA.

On se gardera néanmoins d'opposer trop rapidement un secteur officiel exsangue et une économie parallèle florissante. La seconde supplée effectivement les carences du premier, mais c'est plutôt d'une imbrication dont il faudrait parler. Parce que, d'abord, le ramassage-entreprise représente une forme intermédiaire, remettant en cause le monopole d'UDA de l'intérieur même de la structure publique, ministères ou entreprises parapubliques. Mais aussi parce que les propriétaires des *daladalas* se recrutent, dans bon nombre de cas, dans le salariat, et donc dans ces mêmes ministères ou entreprises parapubliques. Du point de vue d'UDA, le bilan est, par contre, bien moins complexe. En dix ans, l'entreprise, peu ou pas soutenue par sa tutelle¹⁰, est passée d'un monopole de droit, sinon de fait, à une situation de concurrence acharnée. Les années suivantes seront toutefois encore pires pour elle.

DEPUIS 1985, L'EXPLOSION DU SECTEUR PRIVE

L'étude de MAUNDER et FOURACRE (1987) permet de caractériser les transports collectifs dariens au début de cette deuxième époque. Près de 400 bus (dont 100 publics) circulent quotidiennement, à côté de 2 100 taxis. Que l'on observe l'offre ou la fréquentation (Tableau 3), les *daladalas* apparaissent comme le premier mode de transport collectif. UDA capte moins de 30 % des usagers, part qui serait encore réduite si la fréquentation des *daladalas* clandestins avait pu être mesurée. Pourtant, les autobus d'UDA donnent lieu à une utilisation intensive et le nombre moyen de passagers transportés par jour et par bus tout comme les kilomètres parcourus quotidiennement sont particulièrement élevés pour une ville du tiers-monde. Mais l'entreprise, qui dispose d'un réseau de 55 lignes pour seulement une centaine de bus opérationnels quotidiennement, est concurrencée sur 23 d'entre elles par des *daladalas* qui offrent une fréquence bien supérieure, pour un prix légèrement plus important (6 Tsh contre 4 Tsh pour UDA). Les contraintes pesant sur les *daladalas* demeurent très réduites : la licence est accordée pour un itinéraire donné, les tarifs sont fixés par la puissance publique, les scolaires bénéficiant d'un tarif réduit de 1 Tsh. Pourtant, près du quart du parc demeure non enregistré. L'offre reste donc marquée en 1987 par un déficit notable qui se traduit par une surcharge des véhicules, des temps d'attente importants sur les lignes les moins chargées (là où les *daladalas* ne sont pas ou trop peu présents) et la possibilité pour les

¹⁰ En 1984, la municipalité de Dar es Salaam se voit octroyer 51 % des actions d'UDA, les 49 % restants demeurant aux mains de NTC. Ce changement très relatif sera sans grand effet, la municipalité, dépourvue de ressources et probablement de volonté politique, n'assumera nullement son rôle d'actionnaire. La société en est alors réduite à renouveler erratiquement son parc, au gré des opportunités, sans pouvoir mettre en place une politique suivie de flotte qui reste marquée par une forte hétérogénéité des véhicules. La maintenance en est compliquée et renchérie d'autant, ce qui ne fait, à terme, que diminuer le nombre de véhicules en service et donc accroître les difficultés de l'entreprise (TEURNIER, 1990).

opérateurs de "choisir" leur clientèle. C'est ainsi que les scolaires en uniforme sont bien souvent refoulés par des équipages à la recherche d'une clientèle plus rentable.

Tableau 3 : Indicateurs d'offre et de fréquentation des différents types de transport collectif (1987)

	Offre		Fréquentation	
	Places/1000 hab.	%	Voyageurs/jour	%
UDA	4,5	26	221 000	29
<i>Daladalas</i>	6,5	37	504 000	67
<i>Daladalas</i> clandestins	0,8	5	nd	
Taxis	5,6	32	32 000	4
Ensemble	17,4	100	757 000	100

nd : non disponible

Source : MAUNDER, FOURACRE, 1987.

La configuration de l'offre va évoluer très rapidement. Même si les informations précises font défaut, la fin des années quatre-vingt est marquée par un net recul d'UDA (Figure 2) qui ne capte plus guère que 10 % de la demande mais surtout par la prééminence des *daladalas* clandestins qui sont devenus le premier mode de transport collectif, avec 48 % des déplacements contre 42 % pour les *daladalas* enregistrés (TRANSURB CONSULT, INRETS, 1991). S'y ajoutent d'ailleurs de nombreux taxis, peut-être 3 000. En 1991, les *daladalas* seraient de l'ordre d'un millier, pour moitié clandestins. Les véhicules sont de tous types (y compris des camions ou des pick-up aménagés) et de toutes tailles, et s'adaptent très rapidement aux évolutions spatiales de la demande. *A contrario*, la desserte d'UDA, qui reste toujours figée sur des itinéraires fixes, ne concerne plus que 25 lignes.

En 1995, ce nombre chute à 12, assurées par 72 véhicules, alors que 2 000 *daladalas*, en moyenne, innervent quotidiennement la ville d'un réseau de 87 lignes et que 1 500 taxis sont enregistrés auprès des autorités. Le nombre de *daladalas* aurait depuis continué à croître, pour se stabiliser à partir de 1997 autour de 3 000 à 3 500 véhicules opérant quotidiennement, dont un tiers environ de clandestins, sans que l'on puisse être certain de ces chiffres, ni *a fortiori* en donner une estimation plus précise. En tout état de cause, la flotte d'UDA, avec moins de 40 autobus en 1998, paraît dérisoire, d'autant que le secteur privé regroupe également bon nombre de taxis, autorisés ou pirates (un quart selon certaines sources). Toutefois, selon les rares chiffres disponibles, leur nombre semble en diminution depuis le début de la décennie. Ce double mouvement de forte croissance du nombre de lignes de *daladalas* et de disparition relative des taxis a été permis dans une large mesure par l'effort de réhabilitation de la voirie principale des années 94-96 qui a ouvert aux bus et minibus la possibilité physique d'emprunter des voies jusque là accessibles seulement aux taxis du fait de leur état trop dégradé.

En une dizaine d'années, les transports collectifs dariens sont ainsi passés d'une sous-capacité de l'offre à une relative surcapacité. Relative seulement, car si sur les axes principaux le niveau de l'offre ne semble plus poser problème, les carences demeurent patentes dès lors que l'on s'éloigne du goudron et que l'on cherche à s'enfoncer dans les quartiers ou encore lors qu'on a le malheur de porter un uniforme scolaire. La volonté sociale affichée par les pouvoirs publics dans la fixation d'un tarif spécifique pour les scolaires n'est en effet pas sans ambiguïté. Cette réduction ne donnant pas lieu à compensation, son application ne peut guère reposer que sur la bonne volonté des opérateurs. Or, il n'est que de parcourir la presse

darienne pour se rendre compte que celle-ci ne pèse pas lourd en regard des exigences de rentabilité et que le problème demeure récurrent. Les épisodes ne manquent pas et sautent des faits divers (scolaires battus par des commis ou chauffeurs agressés par des étudiants) au carnet mondain (dîners de soutien pour financer l'achat de bus scolaires), voire à la chronique de mœurs (harcèlement sexuel des étudiantes par les chauffeurs et les commis). Toutefois, l'histoire ne semble pas avoir d'autre issue que les pages financières (avec par exemple la faillite du *School Bus Project* en 1995), en tout cas tant que les pouvoirs publics n'accepteront pas que des obligations de service public impliquent des compensations monétaires (Encadré 4).

On parle maintenant de la privatisation d'UDA. L'opération de vente de 75 % des actions de l'entreprise prévue pour juillet 97 n'a toutefois pas encore eu lieu à l'été 98. Il n'y a là rien d'étonnant tant la viabilité de l'exploitation d'une société structurée paraît faible dans un contexte marqué par un grand nombre de petits opérateurs et, qui plus est, très largement déréglementé.

Encadré 4 : Une fausse bonne idée ?

En réponse aux problèmes de transport des scolaires et étudiants, l'organisation de jeunesse du parti au pouvoir (*CCM Youth Organization-Vijana*) monte en 1991 un projet de transport scolaire. Grâce à un parc initial de 9 véhicules qui augmentera ensuite à 13, 7 lignes desservent la population scolaire au même tarif que les *daladalas* (5 Tsh), pendant des créneaux horaires bien déterminés : 6h-8h30, 11h30-14h30, 16h30-18h30. Quelques mois plus tard, afin d'améliorer la rentabilité de l'opération, le service est étendu à l'ensemble de la journée et ouvert à tous les citoyens en heures creuses, au tarif de 30 Tsh. L'effet sur les conditions de transport de la population scolarisée est loin d'être positif : d'une part, le personnel des *daladalas* empêche encore plus qu'auparavant les scolaires de monter dans leurs véhicules en arguant du fait qu'ils disposent maintenant de leur propre service ; d'autre part, le personnel du projet commence à adopter la même stratégie, en préférant embarquer des voyageurs payant le plein tarif plutôt que les scolaires, même en période de pointe.

En 1994, seuls 6 des 13 véhicules initiaux sont encore en circulation, les autres ayant besoin de réparations importantes que l'extrême hétérogénéité de la flotte ne permet pas d'assurer dans des conditions financières satisfaisantes. Le maigre chiffre d'affaires est loin de couvrir les coûts de fonctionnement du projet (dont les salaires des 50 employés, chauffeurs et receveurs). Le gouvernement et les institutions associées n'ayant pas tenu leurs promesses de participer financièrement au projet au delà des investissements initiaux, *Vijana* en transforme radicalement les objectifs. Elle assigne des quotas de recette par jour aux chauffeurs : 50 000 Tsh pour les autobus Tata, 40 000 pour les minibus Isuzu et Ashok Chiter, 30 000 pour les minibus Coaster, 20 000 pour les camions Kia. Travaillant de 5 h à 21 h, les chauffeurs doivent déboursier les frais de « location » du véhicule, le carburant et les petites réparations ; bien évidemment, ils peuvent garder le surplus de recettes... Le mode de fonctionnement est donc maintenant parfaitement identique à celui des *daladalas*, mais sans leur souplesse. Rien d'étonnant alors à ce que le projet ne réussisse pas et périclite en 1995.

LES DALADALAS, UNE ACTIVITE SPECULATIVE A PETITE ECHELLE

L'encadrement de l'activité de transport urbain de personnes est en effet extrêmement réduit. Depuis la suppression de la fixation des tarifs par la puissance publique à la mi-97, il ne porte plus guère que sur la délivrance des licences donnant droit à exercer l'activité.

Les tarifs des *daladalas* étaient antérieurement fixés par la CTLA et périodiquement révisés,

notamment à la demande des propriétaires de véhicules. La dernière augmentation remonte à la fin 96, le plein tarif passant de 100 à 150 Tsh et le tarif réduit (pour les scolaires) de 30 à 50. Cette libération ne s'est pas traduite par une nouvelle hausse. Bien au contraire, en heures creuses ou les fins de semaine, le prix du ticket peut retomber à 100 Tsh, signe de la surcapacité relative de l'offre vis-à-vis de la demande solvable. En ce qui concerne les taxis, mode réservé de fait aux couches moyennes et aisées, le prix de la course est le résultat d'une négociation entre le chauffeur et son client, faute de taximètre.

Les licences sont délivrées par la CTLA en un jour ou deux aux candidats transporteurs qui en font la demande, sur présentation de la carte grise et de l'assurance du véhicule, d'une attestation de paiement de l'impôt par son propriétaire et, lors de la première demande, d'un certificat de conformité technique du véhicule (délivré par la police). Le coût est fonction de la capacité du véhicule mais demeure modeste en regard du prix des véhicules (de 5 à 6 millions de Tsh) : 10 000 Tsh jusqu'à 15 places, 20 000 de 15 à 25 places, 35 000 de 25 à 65 places, auxquels il faut ajouter 1 000 Tsh pour le formulaire de demande et 2 000 Tsh pour le certificat de contrôle technique. La licence est d'abord valable six mois et peut ensuite être renouvelée pour des périodes de deux ans. Le candidat doit indiquer la ligne sur laquelle il souhaite offrir le service, mais il pourra ensuite en changer sans aucune formalité supplémentaire, en l'absence de contrôles sur les conditions de prestation du service. Les nouveaux itinéraires demandés ont d'ailleurs souvent été testés antérieurement, "en pirate", par des opérateurs déjà actifs.

Si, au lendemain de la légalisation de l'activité des *daladalas*, au milieu des années quatre-vingt, la CTLA semble avoir tenté de limiter leur développement¹¹, de fait, l'entrée dans la branche est aujourd'hui tout à fait libre. Qui plus est, la CTLA qui enregistre manuellement les nouveaux véhicules autorisés à exercer, n'est pas en mesure de connaître les véhicules en circulation à une date donnée. Outre les véhicules sans autorisation, ou avec de faux papiers, les sorties fréquentes du système ne sont pas signalées. A l'instar d'autres villes africaines, l'offre de transport collectif se retrouve ainsi dans les années quatre-vingt-dix totalement libéralisée.

UN SECTEUR ATOMISE ET PEU PROFESSIONNALISE

Le manque de statistiques disponibles ne permet pas d'approcher la structure du secteur des *daladalas*, c'est-à-dire les caractéristiques des entreprises et du parc de véhicules. En outre, peu d'informations, même d'ordre qualitatif, filtrent à l'extérieur du secteur concernant aussi bien les relations inter-entreprises, les rapports entre syndicat professionnel et entreprises que le fonctionnement interne de celles-ci. Quelques traits majeurs du fonctionnement peuvent néanmoins être déclinés, tant en ce qui concerne les propriétaires des *daladalas*, que le personnel roulant ou les véhicules.

L'offre privée repose historiquement sur l'action de micro-entreprises. Ainsi, en 1987, 80 % des propriétaires possédaient un seul véhicule, 10 % deux véhicules, 7 % trois véhicules et seulement 3 %, quatre véhicules ou plus (MAUNDER, FOURACRE, 1987). En 1990, le plus gros propriétaire n'avait que 7 véhicules. La configuration du secteur ne semble pas avoir évolué vers une plus grande concentration, bien au contraire. Actuellement, la très grande majorité des propriétaires ne disposerait que d'un ou deux véhicules et rares seraient ceux qui en posséderaient trois. La profession, ainsi d'ailleurs que celle des taxis, est donc très dispersée,

¹¹ En 1987, MAUNDER et FOURACRE (1987) signalent que le rapport de forces au sein de la CTLA était très favorable à UDA et que, dans la pratique, c'était cette dernière qui déterminait le nombre de *daladalas* et leurs itinéraires.

d'autant que l'organisation professionnelle, MUWADA, n'est jamais apparue comme un groupe de pression puissant. Depuis la libération des tarifs, qu'elle demandait d'ailleurs, ses activités se réduisent à dénoncer sans grand résultat l'attitude des autorités envers les *daladalas*, le harcèlement lors des contrôles, l'application de contraventions voire la confiscation des véhicules pendant quelques jours ou quelques heures en cas d'infraction.

L'atomisation du secteur est étroitement liée à l'origine des capitaux investis. En effet, si les contraintes réglementaires sont pratiquement inexistantes, l'entrée dans la branche est par contre limitée par l'apport monétaire nécessaire. Le prix élevé des véhicules et l'offre de crédit très faible obligent l'acquéreur potentiel à payer au comptant et donc à disposer de la presque totalité de l'investissement. Il s'agit alors plus pour les propriétaires d'une activité secondaire, permettant de faire fructifier rapidement l'argent accumulé dans le cadre d'une activité principale autre, en confiant/louant un véhicule à un chauffeur, et sans d'ailleurs que les bénéfices dégagés soient nécessairement réinvestis dans le transport urbain. Il est difficile de connaître plus précisément le profil socio-économique des propriétaires. Selon les sources, on parle de personnes haut placées dans le gouvernement, les entreprises parapubliques ou le secteur privé, ou bien de riches commerçants ou des membres de certains groupes ethniques considérés comme économiquement puissants (et de citer les indiens, les asiatiques, les *Chagas...*), aussi bien que de fonctionnaires à la retraite qui auraient profité de leur indemnité de départ pour l'achat d'un véhicule. Si le profil du propriétaire de *daladala* reste flou, il est néanmoins certain d'une part qu'il est issu des couches aisées de la population et d'autre part qu'il n'appartient pas à une ethnie spécifique, contrairement par exemple à ce qui se passe au Kenya où le secteur est monopolisé par les élites *kikuyus* (GRIGNON, 1997). Toutefois, la surcapacité actuelle sur les lignes les plus rentables est susceptible de remettre en question la réputation de secteur à haute rentabilité et de déboucher sur une plus grande professionnalisation de l'activité.

DES CONDITIONS DE TRAVAIL, ENTRE EXPLOITATION ET SYSTEME D

Le propriétaire du véhicule n'est que rarement son exploitant. En 1987, moins de 3 % des chauffeurs étaient simultanément propriétaires (MAUNDER, FOURACRE, 1987), ce taux n'ayant probablement que peu changé depuis¹². La répartition des coûts et des tâches entre le propriétaire et le chauffeur ne varie guère. Le premier doit payer l'impôt, l'assurance (de 5 à 10 % du prix d'achat), les pneus, l'entretien et les réparations du véhicule. En contrepartie, les chauffeurs des *daladalas*, comme ceux des taxis, sont des "*quota drivers*", c'est-à-dire qu'ils doivent rapporter chaque soir au propriétaire une certaine somme d'argent (NGUMA, 1993), le prix de cette « location » dépendant du type de véhicule : 10 000 Tsh pour un taxi, environ 20 000 à 25 000 Tsh pour un minibus, 30 000 à 35 000 Tsh pour un véhicule plus gros tel qu'un DCM de 40 places. L'achat du carburant est à la charge du conducteur, ainsi que la rémunération de l'indispensable receveur. Celui-ci assure la collecte du paiement du transport auprès des usagers, mais aussi le rabattage des clients aux arrêts intermédiaires¹³. Le montant de la recette quotidienne dépendant en partie de son efficacité, le chauffeur, qui assure directement sa rémunération (100-150 Tsh par voyage) essaie d'entretenir avec lui d'étroites relations de confiance et de collaboration, sinon de complicité, et le choisit généralement parmi ses familiers, ses connaissances... Un dernier intervenant doit encore être mentionné, le

¹² Chez les taximen par contre, 20 % des chauffeurs seraient également propriétaires. Mais le prix d'achat du véhicule est de 4 à 5 fois plus faible.

¹³ Ces deux fonctions sont parfois dissociées. Le rabatteur touche alors de l'ordre de 1 000 Tsh par jour, somme qu'il peut parfois accroître en portant les bagages des passagers, voire en percevant lui-même le prix du voyage auprès de passagers que le receveur n'a pas pu atteindre à l'intérieur du véhicule.

rabatteur de ligne, qui, à chaque terminus, a pour rôle de remplir les véhicules au plus vite, en l'absence d'un système de tour de rôle strict.

Les chauffeurs de *daladalas* travaillent au minimum 10 h par jour, pauses comprises (SAWAKA, 1996), ce qui signifie entre 10 et 15 aller-retours par jour, pendant 6 ou 7 jours par semaine. Ils ont tout intérêt à rouler le plus longtemps possible afin de maximiser leur chiffre d'affaires, car de leur recette quotidienne dépend directement leur propre revenu, différence entre l'ensemble des sommes perçues et les différents frais à leur charge (« location » du véhicule, rémunération du receveur et du rabatteur, carburant du véhicule¹⁴). Un tel système se retrouve d'ailleurs dans de nombreuses villes africaines : à Dakar avec les cars rapides (TEURNIER, MANDON, 1994), à Nairobi avec les *matatus* (GRIGNON, 1997), à Bamako avec les *durunis* (PRADEILLES *et al.*, 1991) ou bien encore à Abidjan avec les *gbakas* (GODARD, TEURNIER, 1992). Il a des implications immédiates en termes de qualité de service : conduite agressive et dépassant les 50 km/h actuellement autorisés¹⁵, réalisation d'une partie seulement de l'itinéraire en débarquant les passagers pour retourner plus rapidement au terminus ou, au contraire, départ à vide du terminus pour récupérer de la clientèle aux arrêts intermédiaires, desserte sur d'autres lignes que celle autorisée, entassement maximal des passagers, limitation du nombre des scolaires transportés dans le véhicule, baisse du prix du transport aux heures creuses ou sur une partie de l'itinéraire... La mauvaise qualité du service fourni repose également sur le manque de professionnalisme du personnel roulant. De nombreux chauffeurs ont une formation défailante, voire ne possèdent même pas le permis de conduire¹⁶. MUWADA met d'ailleurs régulièrement en garde ses membres sur cette situation en leur conseillant de vérifier auprès des services de police les papiers de leurs conducteurs. Ceci étant, on ne peut que constater que le manque de professionnalisme des uns répond parfaitement à celui des autres...

La faible qualité de service tient aussi à l'état du parc. Si, initialement, le parc de *daladalas* fut composé de gros véhicules, très probablement d'anciens bus de UDA (Kironde, 1992), la flotte a très vite été dominée par les minibus (20-35 places), dont le confort laisse à désirer : certains véhicules se sont ainsi vus affublés du surnom de *panya'* (rats), car ils offrent peu de place pour les jambes et sont très mal aérés. De nombreux minibus sont importés du Japon d'occasion et retapés tant bien que mal du fait du laxisme du contrôle technique, avant d'envahir le marché. Le parc est vétuste (environ 80 % des *daladalas* ont entre 5 et 10 ans, la plupart des taxis ont plus de 8 ans) et en mauvais état, non seulement à cause des conditions d'utilisation (état du réseau de voirie, surcharge des véhicules, style de conduite) mais aussi du fait d'un entretien déficient. Celui-ci s'explique en partie par l'hétérogénéité de la flotte et par le manque de disponibilité de certaines pièces détachées (et leur prix élevé !), mais ses causes sont d'abord à rechercher dans la logique du comportement de l'entrepreneur. Le propriétaire cherchant à maximiser son revenu afin de rentabiliser au plus vite son investissement, il est aisé de voir qu'à court terme c'est en jouant sur les frais, et donc en différant ou en minimisant l'entretien, qu'il peut y arriver. Les "petits arrangements" avec la police, en cas de contrôle, reviendront de toute façon moins cher qu'un entretien préventif,

¹⁴ On ne s'étonnera pas de l'apparition dans les derniers mois de revendeurs de carburant, à des prix plus bas que les tarifs officiels. Des chaînes d'approvisionnement sont ainsi apparues, partant des stations-service, où le calibrage des pompes est trafiqué, jusqu'aux petits revendeurs de Kilwa Road, dont certains n'hésitent pas à s'installer à deux pas du poste de police.

¹⁵ Afin d'accroître la sécurité de la circulation, les autorités tentent d'imposer des limiteurs de vitesse sur les véhicules. Mais les problèmes sont nombreux, tant techniques (mauvaise qualité de certains matériels, entretien par des mécaniciens défailants, possibilité de trafiquer le mécanisme) qu'humains (certains conducteurs ne tiennent pas compte du signal sonore en cas de dépassement de la vitesse) ou économiques (leur coût peut atteindre 300 000 Tsh) et la mesure n'a eu guère d'effets.

¹⁶ De faux permis peuvent être acquis pour 5 000 Tsh.

dont il n'est d'ailleurs absolument pas certain qu'il permettrait d'éviter le harcèlement policier. Que le calcul soit faux à plus long terme est tout aussi vrai, mais la logique spéculative conduit le plus souvent à l'ignorer pour se focaliser sur le court terme.

Cette logique spéculative, plus présente, semble-t-il, pour les *daladalas* que pour les taxis, engendre d'importants problèmes d'insécurité. Insécurité d'abord parce que la présence de nombreux transporteurs illégaux génère chez les usagers la crainte d'agressions impunies (comment retrouver le chauffeur d'un véhicule pirate ?), mais insécurité aussi parce que les styles de conduite comme le comportement du personnel roulant sont par trop agressifs alors même que l'état général des véhicules laisse à désirer. Néanmoins, en matière de qualité de service des *daladalas*, leur premier handicap tient à leur insuffisante couverture spatiale.

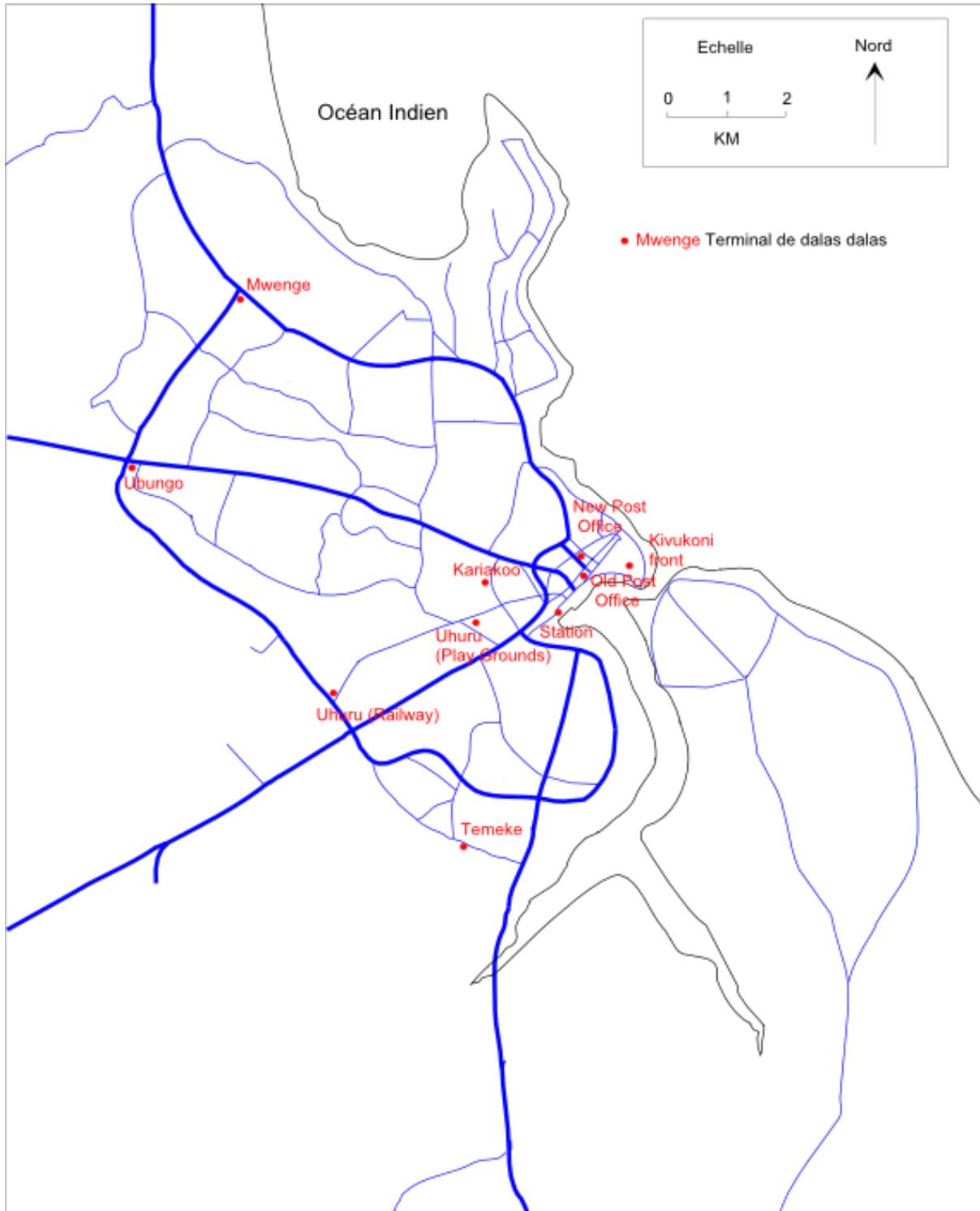
DES ITINERAIRES RADIAUX ET CONCENTRES

L'offre assurée par les *daladalas*, se caractérise par une configuration très radiale, concentrée essentiellement sur les 150 km de voies radiales principales. En l'absence de subventions, les opérateurs desservent logiquement, en priorité, les itinéraires aux flux les plus élevés et donc les plus rentables. Les itinéraires secondaires desservant les zones périphériques à plus faible demande ou difficilement accessibles font l'objet d'une offre moins fournie et de moins bonne qualité. On y trouve souvent les minibus les plus anciens qui sont devenus moins compétitifs sur les grands axes, ou encore des berlines (voire lorsque l'état de la route est très dégradé, des véhicules 4x4) clandestines faisant office de taxis collectifs. Cette situation est le lot commun de la plupart des grandes villes africaines (GODARD, TEURNIER, 1992) mais se trouve exacerbée par les spécificités du réseau de voirie de Dar es Salaam.

Alors que l'offre de transport collectif avait pu faire l'objet d'études précises dans les années quatre-vingt (MAUNDER, FOURACRE, 1987 ; BANYIKWA, 1988), l'appréhension précise de la situation actuelle est moins aisée. Le caractère artisanal des *daladalas*, l'atomisation de l'offre, son caractère instable dans le temps (entrées très peu réglementées dans le secteur, sorties non enregistrées, changements d'itinéraires non déclarés, véhicules fonctionnant irrégulièrement d'un jour sur l'autre) rendent en effet tout suivi permanent de l'offre très difficile, voire impossible. Toutefois un recensement des *daladalas* a été effectué par le *National Institute of Transport* pendant une semaine, courant 1995 (SAWAKA, 1996). Les résultats permettent de donner une idée du parc en activité et de la configuration spatiale de la desserte. Près de 4 000 véhicules différents ont été recensés grâce à leur immatriculation entre le lundi et le samedi d'une même semaine (1 100 au minimum et 2 100 au maximum un même jour) à 10 terminus ou stations différentes de *daladalas*.

Les principaux terminaux sont situés soit dans le centre, soit aux embranchements du réseau des voies principales (Carte 4). Rares sont les lignes qui ne partent ou n'arrivent à l'un de ces 10 terminaux. Ainsi, la majorité des véhicules roule sur des itinéraires radiaux et ont leur terminus au centre-ville, pour d'évidentes raisons de rentabilité quotidienne. Si ces comptages recensent plus de 80 itinéraires, la très grande majorité emprunte quelques parcours en commun le long des principaux axes radiaux ou sur la voie de rocade principale.

Carte 4 : Les principaux terminaux de *daladalas*



Les minibus s'enfonçant dans les quartiers périphériques sont bien moins nombreux et la desserte spatiale apparaît de plus en plus limitée au fur et à mesure que l'on s'éloigne des grandes pénétrantes et des deux voies de rocade (voir en annexe la liste des lignes répertoriées dans les comptages du NIT). Les bus ayant un terminus à Kariakoo, Old Post Office, New Post Office, Kivukoni ou encore Station représentent la moitié de l'ensemble du parc en circulation, et même près de 60 % des capacités totales, car les traditionnels minibus à 20 places officient aux côtés de bus de capacité supérieure, tels les DCM Toyota. Compte tenu de la demande à destination du centre-ville, la généralisation de bus de capacité importante apparaît souhaitable au plan collectif, ne serait-ce que parce qu'elle limite les problèmes de pollution et de congestion induits par les transports collectifs. Elle se heurte pourtant à la vive concurrence entre opérateurs. Les minibus, par leur plus grande souplesse, parviennent à se remplir plus vite aux terminus, et donc à effectuer plus de rotations dans la journée tout en « écrémant le marché » au détriment des bus de plus grande taille¹⁷.

Ces comptages de *daladals* nous apprennent aussi que, sur les itinéraires radiaux, la capacité moyenne des bus va croissant avec la longueur des itinéraires (Tableau 4). Plus de deux bus sur trois s'arrêtent en première couronne. Cela semble indiquer qu'une part des déplacements domicile-travail des résidents de la deuxième couronne (les liaisons deuxième/première couronne qui nécessitent un changement de direction) implique soit une correspondance et donc un coût de transport deux fois plus important, soit un trajet terminal à pied assez long, pour atteindre sa destination... soit cumule ces deux handicaps. Les résidents de première couronne, les plus nombreux, ont sans doute beaucoup moins souvent à affronter cette dépense supplémentaire induite par la correspondance, car un certain nombre de lignes assurent des dessertes de périphérie à périphérie, notamment sur l'axe Mwenge-Ubungo-Buguruni, ou encore Téméké-Mwenge. Ils ne sont en revanche pas à l'abri des longs déplacements terminaux à pied, tout particulièrement lorsqu'ils résident dans un quartier peu accessible.

Tableau 4 : Nombre de bus et capacités minimales et maximales par type de liaison

	capacité uni- taire moyenne	nombre de bus minimal	nombre de bus maximal	capacité minimale*	capacité maximale*
Centre/1ère couronne	25	434	959	10 990	24 290
Centre/2ème couronne	35	168	268	5 850	9 340
1ère couronne/1ère couronne	20	224	505	4 500	10 150
1ère couronne/2ème couronne	31	219	338	6 690	10 330
2ème couronne/2ème couronne	21	19	29	390	600

* moyenne calculée pour les 69 itinéraires dont les capacités moyennes par bus sont comprises entre 15 et 40 personnes (pour éliminer les valeurs aberrantes)

Centre : CBD, Kariakoo, Muhimbili Hospital

1ère périphérie : quartiers internes à la voie de rocade Nelson Mandela et quartier de Téméké au sud

2ème périphérie : quartiers situés au-delà.

¹⁷ Pour les opérateurs, les minibus présentent d'ailleurs d'autres avantages par rapport aux plus gros véhicules. A l'achat, ils nécessitent un investissement initial moins élevé. A l'usage, en dehors des grands axes, ils sont susceptibles d'emprunter des voies plus étroites et donc de desservir des lignes inaccessibles aux plus gros véhicules.

BANYIKWA (1988) relevait déjà parmi les principales limites de la desserte par les transports collectifs au milieu des années quatre-vingt, des situations très inégales entre quartiers et de mauvaises interrelations entre quartiers d'habitation dès lors qu'ils ne se situent pas sur le même axe radial. Si l'arrivée sur le secteur de multiples artisans et l'accroissement conséquent de l'offre de transport urbain semblent avoir eu pour conséquence une amélioration de la qualité de service, notamment grâce à la diminution notable des temps d'attente en heure de pointe, cette évolution ne concerne guère que les grandes radiales. La desserte des quartiers éloignés du « goudron » comme les liaisons entre quartiers résidentiels apparaissent tout aussi déficientes aujourd'hui qu'il y a dix ans, limitant les possibilités de déplacement des Dariens.

CHAPITRE 3

UNE DEMANDE COMPRESSEE

L'organisation très radiale et concentrée de l'offre de transport ne peut pas être sans conséquences sur la mobilité quotidienne des habitants de Dar es Salaam. Même si les données précises et récentes manquent, les diverses informations disponibles¹⁸ permettent de tracer le panorama d'une mobilité quotidienne restreinte.

Ainsi, au milieu des années quatre-vingt, MAUNDER et FOURACRE (1987) estimaient, à partir d'une enquête auprès de 126 ménages dans six quartiers de la ville, la mobilité totale à un niveau de 1,5 déplacements, tous âges confondus¹⁹. Plus récemment, l'enquête légère réalisée en 1993 dans le quartier de Téméké, si elle ne peut être considérée comme représentative de la ville entière, donne des chiffres assez proches. La mobilité est à un niveau un peu supérieur, de 1,9 déplacements par jour (DE LANGEN, 1997a ; DE LANGEN, 1997b), mais ce chiffre a été obtenu en n'enquêtant que les 14 ans et plus, que l'on sait plus mobiles que les jeunes enfants.

Aux incertitudes d'enquête près, le nombre de déplacements mécanisés fourni par ces deux études n'est pas très éloigné, qu'il s'agisse de son niveau global (de l'ordre d'un déplacement mécanisé par personne en semaine) ou, plus spécifiquement, des déplacements en transports collectifs (bus ou *daladala*) dont le niveau se situe à 0,8 déplacement quotidien dans les 2 enquêtes. Nos propres estimations à partir des dépenses en transport collectif recueillies dans l'enquête HRDS de 1993 montrent que ce taux de 0,8 déplacement en transport collectif par jour et par personne est tout à fait vraisemblable²⁰. La marche à pied est en revanche plus pratiquée dans l'enquête de 1993, 0,9 déplacement contre 0,4, mais selon les auteurs de l'étude ce dernier chiffre était probablement sous-estimé²¹. Rappelons aussi que ces niveaux de mobilité moyens recouvrent sans aucun doute un large éventail de valeurs et de niveaux,

¹⁸ Sauf précision contraire, les données mentionnées dans cette partie du texte reposent sur nos propres exploitations des fichiers de l'enquête HRDS.

¹⁹ Selon la définition généralement retenue, un déplacement se fait d'une origine à une destination données, en vue de réaliser une activité (travail, achat, visites...) et peut donc comporter plusieurs trajets. Ainsi, une personne qui, pour se rendre à son travail, réalise un trajet à pied jusqu'à l'arrêt de bus, puis emprunte un premier *daladala*, en emprunte un second après correspondance et enfin effectue un trajet terminal à pied jusqu'au lieu d'emploi, effectue un déplacement (et un autre pour le retour au domicile).

²⁰ Les dépenses annuelles pour les transports collectifs étaient de 64 000 Tsh 1993 par ménage (dont la taille moyenne est estimée dans l'enquête à 4,8 personnes). En prenant comme hypothèse 300 jours ouvrables annuels, cela représente une dépenses d'environ 210 Tsh par jour et par ménage, soit à cette date de l'ordre de 3,7 déplacements en transports collectifs (dont un déplacement pour un scolaire), et donc 0,8 déplacements en transports collectifs par personne et par jour.

²¹ On connaît les incertitudes liées au recensement des déplacements de proximité, préférentiellement effectués à pied.

selon l'endroit où l'on vit, les revenus du ménage, le genre, le statut d'activité et le type d'emploi, comme on a pu le constater dans d'autres contextes, notamment africains (DIAZ OLVERA *et al.*, 1998b).

On aura garde de confondre systématiquement déplacements pédestres et faibles distances. Ainsi, leur distance moyenne est tout de même estimée à 1,7 km dans l'enquête de 1987, tandis que selon l'enquête de 1993, la moitié font plus de 2 km. Néanmoins, le chiffre d'un déplacement mécanisé par personne et par jour traduit la rareté des déplacements permettant de sortir du quartier de résidence. Compte tenu du fait que le même mode de transport est généralement utilisé pour l'aller et le retour, et de ce que la minorité d'individus accédant à la voiture a une mobilité très élevée, tirant vers le haut cette moyenne, on peut raisonnablement estimer que nettement plus de la moitié de la population darienne n'utilise aucun mode de transport motorisé un jour ordinaire de semaine. Si, du fait de différences de méthodes de recueil d'enquête, les comparaisons en ce domaine doivent être maniées avec beaucoup de prudence, les données dont nous disposons montrent que cette faiblesse des échanges motorisés n'est certes pas unique en Afrique : le nombre de déplacements mécanisés par personne et par jour était de 1,2 à Bamako en 1993, de 1,4 à Niamey en 1996, mais de 2,2 à Ouagadougou en 1992 et de 2,5 environ dans les grandes agglomérations européennes²² (DIAZ OLVERA *et al.*, 1998b). Ce qui rend ce faible niveau aussi révélateur dans le cas de Dar es Salaam, c'est la taille de la ville, nettement supérieure à celle de ces capitales ouest-africaines et qui rend les déplacements à pied d'un quartier à l'autre particulièrement longs et éprouvants.

Dans des circonstances plus favorables (meilleure offre de transport collectif et amélioration du niveau de vie des plus pauvres), une partie des déplacements pédestres pourrait être réalisée à l'aide de moyens mécanisés, épargnant ainsi des efforts quotidiens aux plus démunis. On ne se déplace pas pour son plaisir, les activités liées à la vie sociale sont sans doute réalisées dans le quartier, ou encore réduites à la portion congrue du fait des difficultés à se déplacer. De même, on peut penser que, dans un contexte de rareté des ressources, et eu égard aux modèles culturels laissant les femmes très largement à l'écart du monde du travail en Tanzanie (OMARI, 1994 ; RWEBANGIRA, 1996)²³, les arbitrages en matière de déplacements ne se font pas en leur faveur, ni de celle des autres « inactifs ». Les difficultés de transport cristallisent et renforcent les différences de statut social entre ménages mais aussi au sein des ménages, à l'instar de ce que l'on observe dans d'autres villes africaines (DIAZ OLVERA *et al.*, 1997).

L'insuffisance de l'offre de transport motorisé et son coût important sont d'autant plus durement ressentis par la grande majorité des habitants de Dar es Salaam que l'offre urbaine de services et d'équipement mal répartie renforce encore les inégalités entre citoyens.

DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES URBAINS MAL REPARTIS

La moins bonne connexion des quartiers non lotis au réseau de voirie, et leur construction généralement plus récente, sont sans doute à l'origine des distances en moyenne plus longues

²² Le niveau "anormalement" élevé de la mobilité mécanisée à Ouagadougou s'explique à la fois par la diffusion très large des deux roues (et notamment des mobylettes et motos) et par l'absence de journée continue (DIAZ OLVERA *et al.*, 1996).

²³ Même si la crise est susceptible d'avoir favorisé l'accès des femmes à l'emploi (MESSKOUB, 1996), il s'agit encore essentiellement de tâches peu rémunératrices (O'RIORDAN, 1996) et donc moins à même de justifier l'accès aux modes mécanisés.

entre les logements et les principaux équipements scolaires et sanitaires (Carte 5, Tableaux 5 et 6). Les quartiers les plus aisés apparaissent les mieux équipés en ces deux types de services collectifs, à l'inverse des quartiers non planifiés. Seuls les dispensaires et les écoles primaires, équipements de base et de proximité, apparaissent aussi nombreux dans les quartiers non lotis que dans le reste de la ville. Enfin, la moins grande distance parcourue par les scolaires résidant dans les quartiers non lotis (Tableau 5) ne contredit pas ces résultats car elle provient sans doute d'une durée moyenne de scolarisation plus faible chez les ménages les moins aisés. Dans les quartiers non lotis, les scolaires ont donc plus de probabilité d'aller dans le primaire (proche du domicile) que les scolaires des zones loties. Ces dernières années, les écarts entre riches et pauvres se sont d'ailleurs accrus, du fait du net recul des taux de scolarisation en primaire pour les enfants issus de ménages pauvres (LUGALLA, 1997).

Tableau 5 : Proximité au domicile des équipements scolaires, selon le type de quartier (km)

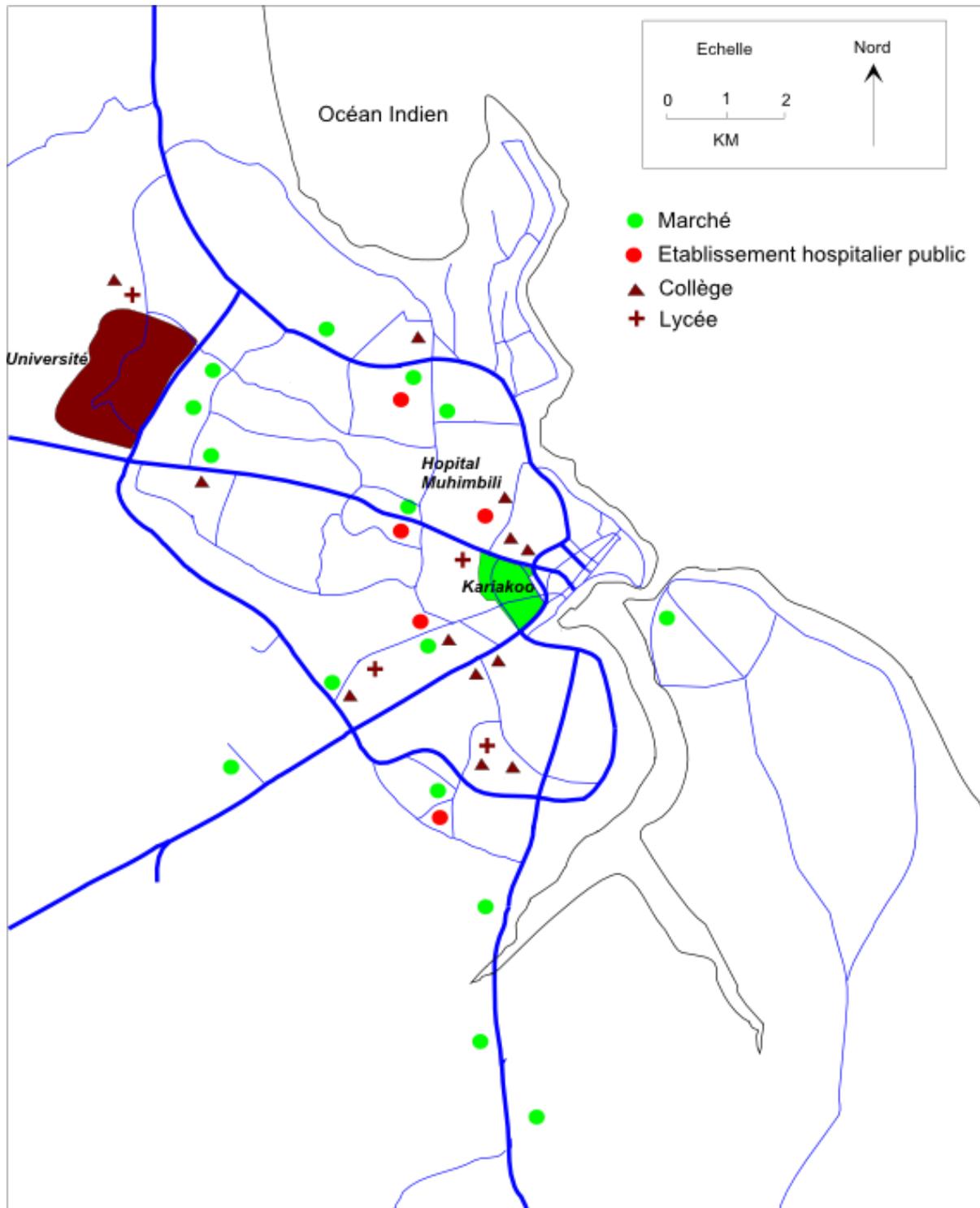
	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Ecole primaire publique	1,1	0,8	0,8	0,9
Ecole primaire privée	6,7	5,6	3,8	5,1
Ecole secondaire publique	5,7	4,5	3,4	4,8
Ecole secondaire privée	3,7	3,0	3,1	3,9
Distance parcourue par les scolaires	1,7	1,8	2,4	2,0
Poids dans l'ensemble des scolaires (%)	41	28	29	100
Poids dans l'ensemble des ménages (%)	47	31	23	100

Tableau 6 : Proximité au domicile des équipements sanitaires, selon le type de quartier (km)

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Dispensaire public	2,3	2,6	1,7	2,3
Dispensaire privé	1,0	1,3	0,9	1,1
Hôpital public	4,7	3,2	2,9	3,9
Hôpital privé	6,3	4,9	4,4	5,4

Une monographie sur la fréquentation de trois centres de soins situés à des niveaux différents dans la hiérarchie des établissements de santé, l'hôpital de Mwananyamala, le centre de soins de Sinza, et enfin le dispensaire de proximité de Tandalé, confirme les difficultés d'accès aux équipements que rencontrent les citadins (ZAMBRANO GIL, 1994). De ces trois établissements, seul celui de Sinza est bien desservi par les transports collectifs, le dispensaire étant à 400 m de tout transport collectif, le bâtiment hospitalier étant même à 800 m, du fait du parcours terminal à effectuer à l'intérieur de l'enceinte de l'établissement. Les déplacements à pied sont les plus fréquents (95 % pour l'équipement de proximité de Tandalé, 78 % pour l'hôpital et 62 % pour le centre de soins). Il paraît alors logique que, compte tenu de la rareté ou de la difficulté d'accès aux modes motorisés, la proximité soit le critère principal de choix d'un établissement public dans les réponses des enquêtés.

Carte 5 : Les principaux équipements urbains



Cette proximité est le plus souvent relative, puisque 45 % des déplacements font plus d'un kilomètre, dont 45 % pour l'hôpital de Mwanamyamala, 70 % pour le centre de soin de Sinza (40 % font même plus de 2 kilomètres), mais 15 % seulement pour le dispensaire de Tandalé. Une enquête complémentaire auprès de ménages de Dar es Salaam montre aussi que plus de la moitié des personnes fréquentant les établissements privés empruntent un moyen de transport motorisé (55 %, dont 38 % en *daladalas* ou en bus, 4 % en taxi, et 13 % en voiture particulière). Ce chiffre tranche très nettement avec les 12 % caractérisant la clientèle des trois établissements publics étudiés (dont 7 % en transport collectif et 2 % en voiture particulière). L'usage de moyens de transport plus performants que la marche à pied va de pair avec un choix bien plus large d'équipements hospitaliers, et semble hors de portée des ménages pauvres. Aux dépenses, déjà souvent dissuasives, que représentent les soins, viennent donc s'ajouter le coût (et/ou la pénibilité) des déplacements pour aller et revenir d'un établissement, qui limitent d'autant la fréquentation hospitalière, dès lors que l'intervention ne peut plus être assurée par le dispensaire public de proximité. Ces contraintes se manifestent, elles aussi, différemment selon le quartier de résidence et le niveau de vie des ménages dans l'approvisionnement en produits alimentaires.

Les pratiques d'achat de la nourriture (Tableau 7) témoignent d'une proximité des commerces fréquentés légèrement plus grande pour les résidents des zones non loties. Mais dans ce cas, cela n'est sans doute pas le résultat d'un choix, mais bien plutôt de la rareté des marchés à proximité et des contraintes financières qui rendent la marche à pied obligatoire dans la réalisation des achats. La carte 5 montre en effet que pratiquement tous les principaux lieux d'achat se trouvent près des grands axes. Quant aux marchés de quartier, on peut penser qu'à l'instar des autres équipements, ils sont plus présents dans les quartiers les plus anciens. L'éloignement aux marchés constitue là encore un handicap quotidien, les prix des produits étant plus élevés lorsqu'ils sont fournis dans les petites échoppes à proximité du domicile, comme l'observe DE LANGEN (1994).

Tableau 7 : Pratiques d'achats alimentaires selon le type de quartier

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Lieu d'achat (%)				
Marché	65	68	77	69
Magasin dans le quartier	33	30	23	30
Magasin hors du quartier	1	1	0	1
Achat à des voisins	1	0	0	0
Distance au lieu d'achat (m)	450	630	660	550
Temps de trajet (aller simple, mn)	8 mn 20	11 mn	9 mn 40	9 mn 30
Mode de transport habituel (%)				
Marche à pied	100	95	89	95
Transports collectifs	0	3	6	2
Vélo	0	1	1	1
Voiture particulière	0	0	4	1

Les contraintes quotidiennes infligées aux ménages les plus défavorisés par un défaut d'équipement ou par un accès plus difficile aux équipements de base apparaissent de manière plus flagrante encore dans l'approvisionnement en eau (Tableau 8). L'accès limité à l'eau pose des problèmes à de nombreux ménages, puisque, tous types de quartiers confondus, près d'une personne sur trois déclare aller chercher de l'eau, au cours d'une journée ordinaire

(38 % dans les quartiers non lotis, 32 % dans les quartiers lotis, 23 % dans les quartiers riches). Dans près de trois ménages sur quatre, cette corvée est effectuée par les femmes. Habiter un logement ne disposant pas de l'eau courante, situation de loin la plus fréquente dans les quartiers non lotis, entraîne des contraintes fortes dans la vie de tous les jours, d'autant que les bornes fontaine et autres points d'eau s'y font plus rares. Concernant plus d'une femme (ou jeune fille) sur deux, et un homme sur cinq dans les quartiers non lotis, l'approvisionnement en eau prend alors en moyenne près d'une heure par jour. Non seulement la proportion de personnes concernées est bien plus forte dans ces quartiers, mais la pénibilité en est plus grande. Enfin à l'inconfort et à la pénibilité, il faut ajouter un coût dans bien des cas élevés pour une consommation limitée à l'essentiel, notamment lorsque l'on doit avoir recours aux vendeurs d'eau, ce qui est le cas de près d'un ménage sur cinq dans les quartiers non lotis.

Tableau 8 : Approvisionnement en eau selon le type de quartier

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Distance moyenne au point d'eau (m)	230	80	10	140
Distance au point d'eau quand le logement n'est pas raccordé au réseau (m)	280	120	20	190
Temps quotidien passé dans l'approvisionnement en eau par personne (y compris temps de déplacement, mn)	50	21	19	34
Temps d'approvisionnement en eau par ménage (mn)	59	34	20	55
Part de ménages ayant un point d'eau dans la concession (%)	12	36	76	34
Achat à des vendeurs (%)	18	12	3	13
Part des individus allant chercher de l'eau (%)	38	32	23	33

L'analyse des différentes dimensions de l'accès aux services urbains montre que les problèmes d'accessibilité sont généralement cumulatifs. Enclavement et sous-équipement des quartiers vont de pair. Ils se traduisent donc non seulement par des déplacements quotidiens plus longs et plus difficiles à réaliser, mais aussi, dans certains cas, par un coût élevé pour pouvoir réaliser les activités indispensables à la vie quotidienne (correspondances pour aller au travail, approvisionnements par petite quantité et donc coûteux). Le prix des déplacements s'avère alors dissuasif pour des ménages dont le niveau de vie est souvent extrêmement bas, comme le montre l'analyse des dépenses de transport des ménages dariens.

DES DEPENSES DE TRANSPORT SOUS FORTES CONTRAINTES

Les dépenses affectées par les ménages aux déplacements quotidiens de leurs membres peuvent être appréhendées par l'enquête HRDS, ainsi que par des enquêtes plus légères mais plus spécifiques aux conditions de déplacement. D'après l'enquête HRDS, les dépenses pour le transport représentaient en moyenne, en 1993, un peu moins de 10 % du total, soit le troisième grand poste du budget des ménages, loin toutefois derrière l'alimentation (plus de 50 % des dépenses) et le logement (plus de 20 % ; Tableau 9).

Cette part est assez comparable à celle de 7 %, mesurée récemment à Dakar dans le cadre

d'une enquête générale sur la consommation des ménages (REPUBLIQUE DU SENEGAL *et al.*, 1997), mais elle est par contre très inférieure à celles qui ont pu être estimées dans d'autres grandes villes africaines, 20 % à Ouagadougou en 1992 (DIAZ OLVERA *et al.*, 1998a) ou 17 % à Yaoundé en 1993 (NGABMEN, 1997). Cet écart de un à deux dans les estimations renvoie probablement à des différences de méthodes de recueil des données mais il reflète sans doute aussi, dans le cas de Dar es Salaam, un accès plus rare aux voitures particulières et aux deux-roues motorisés (modes de transport occasionnant des coûts élevés). Notons cependant qu'une estimation plus ancienne et consacrée spécifiquement aux dépenses de transport faisait état de 16 % du revenu consacré aux transports collectifs en 1985 (MAUNDER, FOURACRE, 1987). Or, cette part des dépenses ne semble pas avoir pu baisser sensiblement avec le temps. Du fait de la libéralisation des tarifs de transport, et de la baisse du pouvoir d'achat des ménages, le prix d'un aller-retour quotidien en *daladala* (sans correspondance) serait ainsi passé de 9 % du salaire journalier moyen en 1978 à 22 % en 1998 (TEMBELE *et al.*, 1998).

Tableau 9 : Répartition du budget annuel des ménages selon le type de quartier

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Dépenses annuelles (Tsh 1993)	798 760	1 060 260	1 553 780	1 046 880
Structure par poste (%) :				
Alimentation	53,1	51,1	47,3	50,6
Logement	23,7	22,2	20,7	22,2
Transport	6,3	8,0	13,3	9,1
Habillement	4,5	5,0	4,5	4,6
Santé	2,7	2,7	1,9	2,4
Ecole (hors transport scolaire)	0,7	1,0	1,4	1,0
Loisirs, autres dépenses	6,7	7,3	7,8	7,3
Transferts	2,4	2,7	3,2	2,8
<i>Total (%)</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Quoi qu'il en soit, plus que le niveau des dépenses, c'est leur structure, ainsi que les disparités qu'elles révèlent, qui permettent d'appréhender les différences de situations vis-à-vis des déplacements quotidiens dans la ville. La structure des dépenses reflète en partie la domination du mode collectif dans le système de transport darien : les deux tiers des dépenses en transport y sont consacrées, alors même que les modes motorisés individuels sont bien plus coûteux à l'usage que les transports en commun. De façon plus nette encore, plus de huit ménages sur dix déclarent des dépenses en transports collectifs au cours de l'année, alors qu'ils ne sont qu'un sur trente à faire de même pour le carburant, confirmant ainsi que la possession et l'usage d'une voiture ou d'un deux-roues motorisé sont très limités.

Les disparités de dépenses apparaissent plus nettement encore lorsque l'on désagrège les dépenses en transport selon le type de quartier (Tableau 10) ou selon le quintile de revenu (Tableau 11). Nettement moins élevées dans les zones non loties, ces dépenses apparaissent moyennes dans les zones loties, et croissent fortement lorsqu'on atteint les quartiers les plus résidentiels. Dans ces quartiers aisés, les dépenses en transport sont quatre fois plus élevées que dans les zones non loties. Le gradient de dépenses est encore plus net du premier au cinquième quintile de revenus, avec, là encore, prédominance des transports collectifs pour les quatre cinquièmes des ménages, l'accès aux modes individuels n'étant l'apanage que des plus aisés, qui dépensent pour leurs déplacements près de 15 fois le montant moyen affecté par le cinquième des ménages les plus pauvres. Il faut rappeler, pour comprendre le caractère

sélectif de la motorisation des ménages, que le revenu moyen du cinquième quintile est deux fois plus élevé que celui du quatrième quintile et près de six fois supérieur à celui du premier quintile.

Tableau 10 : Dépenses en transport désagrégées, selon les quartiers

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Total des dépenses (Tsh 1993)	799 000	1 060 000	1 554 000	1 047 000
Total dépenses en transport (Tsh 1993)	50 200	84 900	206 100	95 500
Part des dépenses en transport (%)	6,3	8,0	13,3	9,1
dont (%) :				
Achat de voitures	0	7	17	10
Achat de 2 roues	4	1	0	1
Réparations	1	2	6	4
Carburant	4	4	28	16
Transports collectifs	89	84	47	67
Transports scolaires	2	2	2	2
Ensemble	100	100	100	100

Tableau 11 : Répartition des dépenses en transport selon les quintiles de revenu des ménages

	1er quintile	2ème quintile	3ème quintile	4ème quintile	5ème quintile	Ensemble
Total des dépenses (Tsh 1993)	393 500	609 700	811 000	1 148 700	2 269 300	1 046 900
Total dépenses transport (Tsh 1993)	20 460	33 720	51 900	79 520	291 840	95 480
Part des dépenses transport (%)	5,2	5,5	6,4	6,9	12,9	9,1
dont (%) :						
Transports collectifs	100	96	93	87	54	69
Transports individuels*	0	4	7	13	46	31
Ensemble	100	100	100	100	100	100

* achats de véhicules, réparation, assurances et carburant

La relative faiblesse des dépenses de transport collectif chez les plus pauvres est bien entendu à mettre en relation avec le caractère fortement contraint de leurs dépenses quotidiennes. Pour les trois premiers quintiles, les revenus, déjà extrêmement bas, sont consacrés à l'alimentation et au logement à hauteur de 80 %. Ainsi, une rapide estimation à partir des chiffres de dépenses provenant de l'enquête HRDS montre que, pour les 40 % de ménages les plus pauvres, une fois décomptées les dépenses pour l'alimentation et le logement, il ne reste pour un ménage moyen, que 450 Tsh par jour ouvrable pour couvrir l'ensemble des autres besoins des quatre membres du ménage (santé, éducation, transport, autres achats...). Pour les 20 % les plus pauvres, il ne reste même que 250 Tsh. Compte tenu du simple prix d'un aller-retour en *daladala* (140 Tsh à l'époque de l'enquête), on imagine alors aisément que l'utilisation des transports collectifs soit réservée aux déplacements indispensables de manière à comprimer, autant que faire ce peut, ce poste de dépenses.

Mais, si le revenu revêt une importance déterminante en matière de comportements de déplacement, il apparaît aussi que les ménages appartenant aux trois premiers quintiles de

revenus dépensent plus pour les transports collectifs dans les zones planifiées que dans les zones non loties²⁴ (Tableau 12). Ces zones étant les plus proches du goudron et les mieux desservies par les transports collectifs, il peut s'agir d'un effet d'une meilleure offre de transports collectifs. Mais la composition sociale des différents quartiers joue aussi pour beaucoup, comme l'avait montré BANYIKWA (1988) qui distinguait les zones à forte (et *a contrario* à faible) génération de déplacements en transports collectifs en fonction de leur composition socioprofessionnelle. En effet, les employés du public et du parapublic sont relativement nombreux dans les quartiers planifiés et les quartiers résidentiels alors qu'on retrouve nettement plus de personnes travaillant dans le secteur informel, et accessoirement d'inactifs, au sein des zones non loties. Or ceux-ci utilisent moins les transports collectifs, et y consacrent une moins grande part de leurs revenus que les fonctionnaires (Tableau 13). Au vu de leurs dépenses, ces derniers paraissent être des utilisateurs quotidiens des transports collectifs, aux rares exceptions près de ceux qui ont accès à un véhicule individuel²⁵. Les emplois publics, assez concentrés dans la ville et donc souvent éloignés du domicile, rendent l'usage d'un mode motorisé nécessaire dès lors que l'on n'habite pas à proximité du centre administratif. A l'inverse, les personnes travaillant dans le secteur informel sont aussi, sans doute, plus nombreuses à travailler dans le quartier ou dans un espace accessible à pied depuis le domicile. On peut aussi penser qu'au sein du secteur informel, le caractère aléatoire des revenus oblige à aller à pied plus souvent pour rejoindre le lieu de travail même si celui-ci se situe loin du domicile (vendeurs à la sauvette ou ambulants et autres petits métiers).

Tableau 12 : Dépenses en transport collectif selon le revenu et le type de quartier de résidence des ménages (Tsh)

	non loti	loti	résidentiel	ensemble
Premier quintile	17 100	25 600	19 000	20 500
Deuxième quintile	29 000	42 200	28 800	32 400
Troisième quintile	45 100	65 300	40 500	51 400
Quatrième quintile	66 300	72 400	70 600	69 400
Cinquième quintile	132 100	133 700	190 000	156 600
Ensemble	45 400	73 400	99 600	66 000

* échantillon inférieur à 30 ménages

Les coûts de transport ne sont donc pas négligeables : avec un tarif unique qui est passé de 100 à 150 Tsh depuis la fin de l'année 1996 (à l'exception des scolaires qui payent 50 Tsh lorsqu'ils sont en uniforme), le prix du voyage a largement compensé la dérive des prix. Pourtant, depuis cette augmentation, les opérateurs ont toujours bien du mal à faire appliquer ce nouveau tarif. En période creuse ou les week-ends, lorsque les bus sont plus durs à remplir, ou encore pour de courts trajets, le prix peut redescendre à 100 Tsh. Cette résistance de fait aux nouveaux tarifs constitue le meilleur indicateur des difficultés financières quotidiennes des ménages et de la faible marge de manoeuvre dont la majorité dispose face au coût des déplacements quotidiens. Compte tenu des fortes contraintes pesant sur le revenu, on peut

²⁴ Cet écart se retrouve dans la part des dépenses qui est affectée au transport collectif, bien que légèrement atténué.

²⁵ Fonctionnaires et salariés du secteur privé structuré touchent une prime pour leurs déplacements, qui est toutefois loin de couvrir leur frais de transport.

donc penser que la hausse tarifaire de fin 1996 a entraîné une nette diminution de la demande solvable de déplacements.

Tableau 13 : Dépenses pour les transports collectifs selon le type de professions des actifs des ménages

	Dépenses (Tsh)	% des dépenses pour les transports collectifs
Ménages d'inactifs	41 000	5,2
Ménages à un actif :		
indépendant ou employé dans le secteur privé	44 500	5,7
employé du secteur public ou parapublic	68 500	6,5
Ménages à deux actifs :		
tous les deux indépendants ou dans le secteur privé	61 000	5,8
l'un dans l'informel, l'autre dans le public	72 000	5,9
tous les deux dans le secteur public ou le parapublic	133 000	8,1
Ensemble des ménages	66 000	6,3

LA VILLE AU RISQUE DES QUARTIERS

En matière de transport urbain, comme d'ailleurs dans l'ensemble de l'économie, c'est donc une logique de libéralisation qui prime aujourd'hui à Dar es Salaam. Les institutions datant de la période du "socialisme par le bas" sont peu à peu démantelées, les interventions de nature réglementaire ou tarifaire sont remises en question ou abandonnées et la puissance publique ne retient plus guère comme champs d'action en matière de transport que certaines infrastructures et le respect de la sécurité. Plusieurs raisons expliquent ce désengagement public : un désintérêt déjà ancien pour le secteur des transports, le contexte mondial propice à la libéralisation, l'existence d'un secteur privé qui fonctionne « à peu près ».

Le désintérêt pour le secteur des transports, qui dépasse d'ailleurs largement les seuls transports urbains, est apparu particulièrement clairement à l'occasion des périodes de crise. Ainsi, les années quatre-vingt, placées sous le signe des plans d'ajustement structurel, sont marquées par une diminution des dépenses publiques en faveur du secteur des transports dans le budget de l'Etat tanzanien. La part des routes et ponts tombe de 3,2 % en 1982 à 1,4 % en 1987 dans les budgets de fonctionnement et de 10,3 % en 1981 à 6,7 % en 1987 dans les budgets d'investissements (TRANSURB CONSULT, INRETS, 1991).

Néanmoins, ce désintérêt est beaucoup plus ancien, puisque aucun des trois plans directeurs d'aménagement qui se sont succédés depuis la guerre n'ont mis l'accent sur l'organisation des transports urbains (BANYIKWA, 1988). La planification de la croissance de la ville ne s'est encore jamais accompagnée d'une réflexion approfondie sur les besoins de transport qui peuvent en résulter. La nationalisation de l'entreprise de transport collectif en 1970 ne s'est révélé être qu'un épiphénomène, qui, loin de résulter d'une réflexion sur les fonctions et les besoins en transports urbains, voire d'en porter les prémisses, s'est inscrit en fait dans un mouvement plus large d'étatisation de l'économie, dans lequel le secteur devait nécessairement s'inscrire. A l'inverse, plus récemment, un projet tel que le *Sustainable Dar es Salaam Project* qui vise à promouvoir une gestion urbaine plus efficace, notamment du point de vue environnemental, envisage essentiellement pour résoudre les dysfonctionnements du secteur, d'une part des réponses techniques (amélioration de la circulation par des aménagements de voirie, développement des transports non motorisés, promotion des transports publics à travers la mise en place de modes de transport innovants tels que des trams mus à l'énergie solaire) et d'autre part une libéralisation encore accrue du secteur, par exemple à travers la privatisation du stationnement. A nouveau, les choix semblent plus s'appuyer sur des considérations idéologiques générales que sur une analyse approfondie du secteur ; le désintérêt vis-à-vis d'une connaissance fine de la demande de transport se justifie essentiellement par la confiance dans les mécanismes régulateurs du marché.

Ce mouvement de libéralisation/privatisation qui est en train de s'imposer n'a, certes, rien de spécifiquement tanzanien. Le contexte international actuel, et tout particulièrement la doctrine des principaux bailleurs de fonds, Etats ou organismes internationaux, est particulièrement

propice au désengagement de l'Etat et à la mise en avant de l'action d'un secteur privé libéré de toute contrainte imposée par la puissance publique, un tel contexte pesant d'ailleurs probablement plus à l'est qu'à l'ouest du continent africain. Au delà de ses aspects doctrinaires, une telle position peut s'appuyer et se justifier, dans le contexte tanzanien, par la contradiction entre une revendication déjà ancienne de stratégie de développement par le bas, longtemps omniprésente dans les discours, et l'existence, dans la réalité, de processus de planification très largement dominés par l'Etat au détriment des initiatives locales et de la participation populaire (ERIKSEN, 1997). Le hiatus est d'autant plus critique que les pouvoirs publics ne disposent pas, ou plus, des ressources financières indispensables à la mise en oeuvre de tels plans.

Il s'agit, alors, au début des années quatre-vingt-dix, de favoriser le développement du partenariat public-privé dans la fourniture et la maintenance des infrastructures, d'améliorer les capacités de gestion des organismes concernés et de favoriser les stratégies de recouvrement des coûts en fixant des tarifs adéquats (HALLA, 1992a). La question reste toutefois pendante de savoir si ce recouvrement doit être total ou peut n'être que partiel, la réponse pouvant varier d'un type de service à l'autre (écoles, santé, transport...). Dans cette logique, une revitalisation d'UDA par les pouvoirs publics, passant nécessairement par un investissement massif afin de reconstituer une flotte compétitive et donc au risque d'un déficit et de la revendication de subventions de la part de l'exploitant, ne peut qu'être totalement exclue, laissant la place libre à des *daladalas* de plus en plus soumis, comme on l'a vu au plan tarifaire, à la loi de l'offre et de la demande.

Enfin, la dernière raison tient à l'existence d'un service de transport collectif qui, vaille que vaille, fonctionne. En effet, le secteur informel de transport urbain est parvenu à prendre le relais de l'entreprise publique défailante, largement privée de moyens par sa tutelle. Il permet d'assurer, sans l'aide d'aucune subvention publique, le minimum vital pour la ville, à savoir une desserte des grands axes reliant bien ou plus difficilement, quartiers résidentiels et zones d'activité. Sur les grands itinéraires radiaux par où passent la quasi-totalité des flux, la souplesse d'adaptation de l'offre a permis de répondre à l'accroissement de la demande. Dans bien des cas, le temps d'attente aux arrêts est moins important qu'à l'époque d'UDA. Certes, tout n'est pas positif dans la situation actuelle, loin de là. Mais les dysfonctionnements ne sont vraisemblablement pas encore suffisants à l'heure actuelle pour générer des revendications fortes, ni de la part des opérateurs ni chez les usagers.

Le transport privé darien présente de fortes similitudes avec celui d'autres villes africaines, mais à un niveau organisationnel plus embryonnaire. C'est le cas tant au quotidien, si l'on observe les conditions d'exploitation en ligne, que lorsque l'on s'attache aux carences de l'organisation professionnelle, qu'elle prenne la forme d'un syndicat ou d'une association. Alors que ses fonctions pourraient être multiples, parmi lesquelles la gestion des relations internes à la profession notamment dans le cas de conflits d'intérêts mais surtout l'intermédiation entre les opérateurs et les autorités dans une logique de groupe de pression, MUWADA n'en assume véritablement aucune du fait de son manque de représentativité. Pour l'expliquer, on peut avancer le caractère récent de l'activité, en tout cas à grande échelle, l'atomisation de la profession regroupant une multitude de petits propriétaires s'inscrivant dans une logique plus spéculative qu'entrepreneuriale²⁶, mais aussi très probablement le fait que la cohabitation entre transporteurs légaux et pirates se passe, apparemment, plutôt bien. Toutefois, l'explosion récente de la flotte, créant sur certaines liaisons les conditions d'une surcapacité de l'offre, pourrait remettre en cause, à terme, une telle cohabitation et se traduire

²⁶ En outre, du fait du passé socialiste encore récent, ces propriétaires ne souhaitent peut-être pas s'afficher ouvertement, à travers une association ou un syndicat, comme participants d'une activité "capitaliste".

par des tensions internes au secteur, avec une forte incidence sur la prestation du service.

Les raisons de la faible capacité de mobilisation des transporteurs apparaissent donc clairement. En revanche, l'atonie des usagers, facilitant le désengagement de la puissance publique, est plus surprenante, compte tenu des conditions de déplacement difficiles qu'ils subissent. Mauvais état ou pénurie des voies de circulation, offre de transport inégalement répartie, cherté du transport collectif pour une qualité de service défailante (insécurité, inconfort, mauvais état des véhicules, fiabilité limitée dans le respect des itinéraires, rejet fréquent des scolaires...), les entraves aux déplacements sont aujourd'hui multiples. Elles grèvent les emplois du temps, compliquent encore l'accès aux services, limitent l'usage de l'espace urbain et placent les budgets des ménages sous fortes contraintes.

Mais les transports n'apparaissent sans doute, aux yeux des habitants de Dar es Salaam, que comme l'une de leurs préoccupations et sans doute pas la principale, au côté des problèmes prioritaires de logement, d'emploi, d'accès à l'eau ou encore de financement des soins ou de l'école... L'absence de revendications de la part des usagers des transports s'explique sans doute à la fois par un certain fatalisme et par l'habitude de se débrouiller au quotidien dans des conditions difficiles, comme le montre bien la résignation des Dariens lors des rafles policières qui immobilisent temporairement un nombre important de *daladalas* et imposent un recours accru à la marche.

De tels dysfonctionnements pèsent pourtant, bien au delà des simples problèmes de déplacement, sur le fonctionnement de l'ensemble de la société darienne et, même s'ils ne sont pas toujours clairement perçus et exprimés, présentent de nombreux effets négatifs en matière de développement.

Sur le marché du travail, les difficultés de transport réduisent encore plus les possibilités d'emplois accessibles. Par ailleurs, lors des déplacements entre le domicile et lieu de travail, les temps élevés des déplacements en transports collectifs ou encore la pénibilité des trajets à pied sur de longues distances peuvent influencer sur la productivité des actifs, notamment des pauvres qui représentent la majorité de la population active.

Sur le plan des conditions de vie, la disponibilité et le coût du transport public obèrent les résultats attendus dans des domaines essentiels comme la santé ou l'éducation, en tendant à réduire la fréquentation de ces équipements. En particulier, pour ce qui concerne la scolarisation, à partir du secondaire, la rareté des écoles nécessite bien souvent l'usage des transports collectifs compte tenu de la rareté actuelle ou de l'inadéquation des moyens alternatifs (bicyclette...). Au-delà de la pénibilité des déplacements, encore plus évidente dans le cas des scolaires, souvent refoulés par les commis des *daladalas*, le simple prix des déplacements, malgré les tarifs réduits, renchérit le coût de la scolarisation alors que l'école est déjà payante, et peut constituer l'un des éléments contraignant à avancer la fin de la scolarisation pour les enfants des ménages défavorisés.

Enfin, en termes de citoyenneté et d'accès à la ville, les dysfonctionnements du système de transport renforcent les tendances au repli sur le quartier, notamment dans les quartiers périurbains non lotis, comme stratégie de survie face à la crise. Les populations, souvent d'origine rurale, cherchent à recréer les conditions de vie du village, en limitant au minimum vital les déplacements « en ville », comme l'avait analysé GIBBAL (1988) dans le cas d'un village périphérique de Bamako. Ce modèle favorise certes une sociabilité de quartier vivace. Mais il sous-tend aussi un mode de vie traditionnel (maintien des femmes au domicile ou dans ses abords immédiats, faible scolarisation des enfants, autoconsommation) qui n'est guère propice aux échanges sociaux à l'échelle de la ville et à la sortie des difficultés économiques. Avec la place de plus en plus grande prise par les quartiers non lotis pauvres et difficilement accessibles dans l'ensemble urbain, avec les flux de migrants toujours intenses, le risque est

de voir ce mode de vie gagner du terrain dans les périphéries de la principale ville tanzanienne.

Certes, chaque ville a ses spécificités. A Dar es Salaam, ville portuaire ouverte aux échanges, le moule intégrateur swahili a de plus joué un rôle prépondérant, tout particulièrement en faisant des quartiers un creuset de l'urbanité, en favorisant une territorialité forte (CALAS, BART, 1997). Mais un tel modèle d'intégration n'est-il pas susceptible de rencontrer ses limites, dès lors qu'apparaissent de puissants facteurs de différenciation ? De tels facteurs traversent l'ensemble de la société tanzanienne et se retrouvent au coeur du système de transport. Aux uns, des infrastructures viaires de qualité, en bon état, l'accès à l'automobile, au seul risque des embouteillages et du stationnement payant. A ceux-là, l'héritage culturel swahili peut effectivement servir d'appui pour, à partir des quartiers, favoriser un usage de l'ensemble de la ville, de ses équipements, de ses réseaux de sociabilité, de ses multiples services. Aux autres, les rues dégradées, les *daladalas* trop chers pour des budgets trop maigres, la marche comme unique recours dans la plupart des cas. Pour ces derniers, la grande majorité, l'ancrage fort sur le quartier risque, bien au contraire, de fonctionner comme un piège, les limitant de fait le plus souvent à un voisinage du domicile de jour en jour moins attractif, faute d'équipements urbains adaptés. La dualisation de l'économie et l'approfondissement des écarts sociaux, dans un contexte où les infrastructures et services de transport ne permettraient pas de lever les nombreuses barrières physiques, peuvent-ils avoir comme autre issue qu'une opposition majeure entre la territorialité-ouverture des uns et la territorialité-enfermement des autres, au sein d'une ville à deux vitesses ?

BIBLIOGRAPHIE

BANYIKWA W.F. (1988), "Urban Passenger Transport Problems in Dar es Salaam, Tanzania", *African Urban Quarterly*, Vol. 3, n°1-2, pp. 80-93.

CALAS Bernard ; BART François (1997), *Dar es Salaam : du port au territoire swahili*, 8 p.

DE LANGEN Marius (1994), "Synthèse des résultats de l'étude des transports au Kenya et en Tanzanie", *Atelier Mobilité urbaine et transports non motorisés en Afrique Subsaharienne : Phase 1*, Ministère de la Coopération de France, Ministère des Affaires Etrangères des Pays Bas et Banque Mondiale, 11-13 octobre, Nairobi (Kenya) , 14 p.

DE LANGEN Marius (1997a), "Communication on Progress and Findings", *Projet TNM, SSATP, Orientation Committee*, Banque Mondiale, 15-16 octobre 1997 ; Abidjan (Côte d'Ivoire), 16 p.

DE LANGEN Marius (1997b), *Urban Mobility and Economic Realities in Sub-Saharan Africa*, International Institute for Infrastructural, Hydraulic and Environmental Engineering, 13 p. (Coll. IHE Working Paper T & RE, n°17).

DIAZ OLVERA Lourdes ; PLAT Didier ; POCHE Pascal, (1996), "Mobilité urbaines comparées en Afrique de l'Ouest : Bamako et Ouagadougou", *Selected Proceedings of the 7th WCTR Conference* ; Oxford (Grande Bretagne), Elsevier Science, pp. 401-415.

DIAZ OLVERA Lourdes ; PLAT Didier ; POCHE Pascal (1997), "Les mobilités quotidiennes des pauvres à Bamako et Ouagadougou", *Mobilités et politiques de transport dans les villes en développement*, INRETS, 30-31 janvier ; Arcueil, INRETS, pp. 119-134.

DIAZ OLVERA Lourdes ; PLAT Didier ; POCHE Pascal, (1998a), *Mobilité quotidienne et pauvretés dans les villes d'Afrique subsaharienne. Les enseignements de Ouagadougou*, Laboratoire d'Economie des Transports, 24 p. (Coll. Documents de travail, n°98/03).

DIAZ OLVERA Lourdes ; PLAT Didier ; POCHE Pascal (1998b), *Villes africaines au quotidien*, Lyon, Laboratoire d'Economie des Transports, 170 p. (Coll. Etudes et Recherches).

ELSON Diane (1992), "Male Bias in Structural Adjustment", in H. Afshar et C. Dennis (éd.), *Women and Adjustment Policies in the Third World*, Hampshire (Grande Bretagne), MacMillan, pp. 46-68.

ERIKSEN Stein Sundstol (1997), "Between a Rock and a Hard Place? Development Planning in Tanzanian Local Governments", *Third World Planning Review*, Vol. 19, n°3, pp. 251-269.

GIBBAL, Jean-Marie (1988), "Fadjiguila, village dans le ville", *Cahiers des Sciences Humaines*, Vol. 24, n°2, pp. 317-326.

GODARD Xavier ; TEURNIER Pierre (1992), *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement. Redéfinir le service public*, Paris, Karthala-INRETS, 88 p. (Coll. Villes et citadins).

GRIGNON François (1997), "Les pierrots du bidonville, peintres de matatu à Nairobi, Kenya", *Autrepart*, n°1, pp. 151-160.

HABITAT (1992), *Environmental Profile of the Metropolitan Area*, Dar es Salaam, 68 p.

HABITAT (1995a), *Community Infrastructure Programme for Dar es Salaam. Preliminary 5 Year Programme Proposal (Sustainable Dar es Salaam Project)*, Dar es Salaam, HABITAT (5 reports).

HABITAT (1995b), *Hanna Nassif Settlement (Baseline data). Managing the Sustainable Growth and Development in Dar es Salaam Project*, Ardhi Institute, Dar es Salaam, HABITAT, 36 p.

HABITAT (1996), *The Sustainable Dar es Salaam Project. Briefing Note (17 July 1996)*, Dar es Salaam, HABITAT, 10 p.

HALLA Francos (1992a), *Managing the Sustainable Growth and Development of Dar es Salaam: the Transportation and Communications Component of Dar es Salaam Environmental Profile (Report for Dar es Salaam City Council through the Sustainable Dar es Salaam Project)*, Dar es Salaam, Ardhi Institute (ronéotypé), 33 p.

HALLA Francos (1992b), "Problems and Potentials of Financing Urban Public Utilities. The Case of Roads in Dar es Salaam City", in F. Halla et P. Treuner (éd.), *Mechanisms of Vertical and Horizontal Financial Balance for the Promotion of Decentralized Development with Special Reference to Tanzania*, Dar es Salaam, Ardhi Institute-Stuttgart University, pp. 85-92.

HALLA Francos ; MAJANI Bituro B.K. (1997), *Environmental Management Strategy and Environmental Planning & Management Process for Dar es Salaam (Report for Dar es Salaam City Council through the Sustainable Dar es Salaam Project)*, Dar es Salaam, UCLAS (ronéotypé), 116 p.

ISHUMI Abel G.M. (1995), "Provision of Secondary Education in Tanzania: Historical Background and Current Trends", in J. Semboja et O. Therkildsen (éd.), *Service Provision under Stress in East Africa. The State, NGOs & People's Organizations in Kenya, Tanzania & Uganda*, Copenhagen, Centre for Development Recherche, pp. 153-165.

KIRONDE J.M. Lusugga (1992), "Received Concepts and Theories in African Urbanisation and Management Strategies: the Struggle Continues", *Urban Studies*, Vol. 29, n°8, pp. 1277-1292.

KOMBE Jackson W.M (1994), "The Demise of Public Urban Land Management and the Emergence of Informal Land Markets in Tanzania", *Habitat International*, Vol. 18, n°1, pp. 23-43.

KULABA Saitiel (1993), "Collectivités locales et gestion des services urbains en Tanzanie", in R. E. Stren et R. R. White (éd.), *Villes africaines en crise*, Paris, L'Harmattan, pp. 213-256 (Coll. Villes et entreprises).

LUGALLA Joe L. P. (1997), "Economic Reforms and Health Conditions of the Urban Poor in Tanzania", *African Studies Quarterly*, Vol. 1, n°2, 17 p.

MARTIN Denis-Constant (1988), *Tanzanie : l'invention d'une culture politique*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, Karthala, 318 p.

- MAUNDER David A.C. ; FOURACRE Philip R. (1987), *Public Transport Provision in Dar es Salaam, Tanzania*, Transport and Road Research Laboratory (Overseas Unit), 29 p. (Coll. Working paper, n°231).
- MESSKOUB Mahmood (1996), "The Social Impact of Adjustment in Tanzania in the 1980s: Economic Crisis and Household Survival Strategies", *Internet Journal of African Studies*, n°1, 20 p.
- MUNISHI Gaspar K. (1995), "Social Services Provision in Tanzania: The Relationship between Political Development Strategies and NGO Participation", in J. Semboja et O. Therkildsen (éd.), *Service Provision under Stress in East Africa. The State, NGOs & People's Organizations in Kenya, Tanzania & Uganda*, Copenhague, Centre for Development Research, pp. 141-152.
- NGABMEN Hubert (1997), "Crise des transports collectifs urbains et stratégies d'adaptation : le cas de Yaoundé", *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement*, INRETS, 30-31 janvier ; Arcueil, INRETS, pp. 171-184.
- NGUMA J.K. (1993), "User Perspectives of Non-Motorized Transportation in the City of Dar es Salaam", *Workshop on Non-Motorized Transport in Dar es Salaam*, 17-19 août ; Dar es Salaam, 32 p.
- NTC (1993), "An Overview of Urban Transportation in Dar es Salaam", *Workshop on Non-Motorized Transport in Dar es Salaam*, 17-19 août ; Dar es Salaam, 14 p.
- OMARI C.K. (1994), *Social and Cultural Factors Influencing Poverty in Tanzania*, REPOA, Université de Dar es Salaam, 22 p. (Coll. Special Papers, n°8).
- O'RIORDAN J. (1996), "The Informal Sector and the Alleviation of Poverty from a Gender Perspective", in ESAURP (éd.), *Tanzania's Tomorrow*, Dar es Salaam, Tema Publishers, pp. 65-72.
- PRADEILLES Jean-Claude (ss la dir.) ; GARCIA-ORIOU Geneviève ; TALL Ibrahim (1991), *L'organisation corporative des taxis collectifs à Bamako et Lomé*, Paris, INRETS-CODATU, 130 p. (Coll. Transport Transfert Développement).
- RAISON Jean-Pierre (1994), "Tanzanie : l'ujamaa et ses lendemains", in A. Dubresson, J.-Y. Marchal et J.-P. Raison (éd.), *Les Afriques au sud du Sahara*, Montpellier, Belin-Reclus, pp. 343-355 (Coll. Géographie Universelle).
- République du Sénégal ; Ministère de l'Economie des Finances et du Plan (1997), *Enquête sénégalaise auprès des ménages (ESAM). Rapport de synthèse*, Ministère de l'Economie des Finances et du Plan et Direction de la Prévision et de la Statistique, Dakar, 177 p.
- RWEBANGIRA Magdalena K. (1996), *The Legal Status of Women and Poverty in Tanzania*, Uppsala, Nordiska Afrikaninstitutet (The Scandinavian Institute of African Studies), 58 p. (Coll. Research Report n°100).
- RWEBANGIRA, T. (1993), "Urban Transport in Dar es Salaam. Current Situation and the Role of Non-Motorised Transport", *Workshop on Non-Motorized Transport in Dar es Salaam*, 17-19 août, Dar es Salaam (Tanzanie), 20 p.
- SAWAKA, M. (1996), *Buses Routes and Terminals. Report on the Dar es Salaam survey made by the working group to promote public transport (Managing the Sustainable Growth and Development of Dar es Salaam Project)*, National Institute of Transport, Dar es Salaam, HABITAT, 99 p.

SPORREK Anders (1985), *Food Marketing and Urban Growth in Dar es Salaam*, Lund, Royal University of Lund, 200 p. (Coll. Lund Studies in Geography).

STREN Richard E. (1993), "Les collectivités locales urbaines en Afrique", in R. E. Stren et R. R. White (éd.), *Villes africaines en crise. Gérer la croissance urbaine au sud du Sahara*, Paris, L'Harmattan, pp. 32-49 (Coll. Villes et entreprises).

TEMBELE R. ; MOSI J.E.J. ; DE LANGEN M. (1998), "De-Bottlenecking Developing Cities: the Problem of Road Network Governance", *VIII CODATU La politique de déplacements urbains : outil du développement durable*, CODATU, 21-25 septembre, Le Cap (Afrique du Sud), 6 p.

TEURNIER Pierre (1990), "La maintenance dans les réseaux de transport collectif urbain dans des PVD d'Afrique Subsaharienne", *Transport urbain dans les pays en développement*, CODATU, 24-28 septembre, Sao Paulo (Brésil) ; s.l., CODATU, pp. 211-221.

TEURNIER Pierre ; MANDON-Adoléhoume Béatrice (1994), *L'intégration du transport artisanal dans un service public de transport urbain : le cas de Dakar*, Paris, INRETS-CODATU, (Coll. Transport Transfert Développement).

THERKILDSEN Ole ; SEMBOJA Joseph (1995), "A New Look at Service Provision in East Africa", in J. Semboja et O. Therkildsen (éd.), *Service Provision under Stress in East Africa. The State, NGOs & People's Organizations in Kenya, Tanzania & Uganda*, Copenhagen, Centre for Development Research, pp. 1-34.

TOURE Abdou (1985), *Les petits métiers à Abidjan. L'imagination au secours de la conjoncture*, Paris, Karthala, 290 p.

TRANSURB CONSULT ; INRETS (1991), "Politique de transport urbain en Afrique Subsaharienne. Etude comparative de 12 villes. Rapport de synthèse", *Comment mieux satisfaire la demande de transports publics*, UITP et Banque Mondiale (SSATP Transport Urbains), 5-8 mars, Yaoundé (Cameroun) ; sl, UITP-Banque Mondiale, 76 p. + annexes.

ZAMBRANO GIL Elsa Angelica (1994), *Utilization of Public Health Care Facilities in Dar es Salaam, Tanzania*, Thesis for the Degree of Master of Sciences in Geographic Information Systems for Urban Application, Eschen (Pays-Bas), International Institute for Aerospace Survey and Earth Science.

ANNEXE

LIGNES DE DALADALAS RECENSEES EN 1995

<i>Centre-Centre</i>	<i>Centre-Périphérie 1</i>	<i>Centre-Périphérie 2</i>
Muhimbili-Kariakoo	Buguruni-Kariakoo	Kariakoo-Kawe
	Buguruni-Kivukoni	Kariakoo-Kunduchi
<i>Périphérie 1-Périphérie 1</i>	Buguruni-Post Office	Kariako-Mbagala
Buguruni-Mapipa	Drive Inn-Kariakoo	Kariakoo-Mbezi
Buguruni-Ubungo	Kariakoo-Kinondoni	Kariakoo-Tegeta
Buguruni-Téméké	Kariakoo-Mabibo	Kivukoni-Kimara
Drive Inn-Mapipa	Kariakoo-Manzese	Kivukoni-Mbagala
Magomeni-Mwananyamala	Kariakoo-Mwananyamala	Kivukoni-Mbezi
Manzese-Mwenge	Kariakoo-Sinza	Kivukoni-Tabata
Manzese-Sinza	Kariakoo-Ubungo	Kivukoni-Vituka
Mwenge-Ubungo	Kigogo-Kariakoo	Mbagala-Post Office
Téméké (C)-Uhuru	Kigogo-Kivukoni	New Post Office-Masaki
Téméké (K)-Uhuru	Kigogo-Post Office	Old Post Office-Kongowe
Uhuru (PG)-Buguruni	Manzese-Kariakoo	Old Post Office-Tandika
Uhuru (PG)-Kigogo	Manzese-Post Office	Masaki-Station
Uhuru (PG)-Vingunguti	Muhimbili-Mabibo	Station-Kawe
	Muhimbili-Manzese	Station-Masaki
	Mwenge-Kariakoo	
<i>Périphérie 2-Périphérie 2</i>	Mwenge-Station	<i>Périphérie 1-Périphérie 2</i>
Mbagala-Kongowe	New Post Office-Kinondoni	Mbagala-Buguruni
Mbagala-Tabata	New Post Office-Mabibo	Mbagala-Téméké
Tandika-Yombo Dovyva	Nw Post Office-Mwananyamala	Mwenge-Kawe
	New Post Office-Mwenge	Mwenge-Kunduchi
	Old Post Office-Buguruni	Mwenge-Tegeta
	Old Post Office-Kigogo	Tandika-Uhuru
	Old Post Office-Ubungo	Téméké-Kongowe
	Old Post Office-Téméké (C)	Ubungo-Kimara
	Old Post Office-Téméké (K)	Ubungo-Mbezi
<i>Non identifié</i>	Station-Kigogo	Uhuru (PG)-Mbototo
Kivukoni-Kigilagila	Station-Mwananyamala	Uhuru (PG)-Vituka
Kivukoni-Uzuri	Ubungo-Kivukoni	Uhuru (RQ)-Airport
Mbagala-Mbande	Ubungo-Post Office	Uhuru (PR)-Mbagala
Msimbazi-Kisarawe		Uhuru (RQ)-Tabata
Tandika-M/chimb		
Uhuru (RQ)-S/Udongo		

